

Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR

- Závěrečná zpráva -

**Státní fond dopravní
infrastruktury**

OMEZENÍ

- Tento dokument (dále jen „Metodika“) je důvěrný a může obsahovat prvky obchodního tajemství Deloitte nebo Klienta tj. **Státní fond dopravní infrastruktury** (dále jen „Klient“).
- Metodika byla připravena v souladu se Smlouvou mezi Klientem a Deloitte uzavřenou dne 30. 7. 2014 (dále jen „Smlouva“).
- Metodika současně může splňovat znaky autorského díla dle platných právních předpisů. Práva k užívání takového díla upravuje Smlouva a tudíž je užití této Metodiky omezeno pouze na oprávněné osoby v souladu se Smlouvou. Metodika je určena pouze pro účely specifikované ve Smlouvě nebo Výstupu samotném a pro použití Klientem. Pouhé přijetí Metodiky jakýmkoli jinými osobami nebude důvodem pro vznik jakékoliv povinnosti, právního vztahu nebo současné či budoucí odpovědnosti mezi takovými osobami a společností Deloitte. Jsou-li tedy poskytnuty kopie Metodiky (nebo informací z ní odvozených) jiným osobám podle výjimek uvedených výše, stane se tak výhradně na základě toho, že Deloitte nebude mít jakoukoliv povinnost či odpovědnost vůči těmto osobám, či dalším osobám, které získají k Metodice přístup.
- Při zpracování této Metodiky vycházel Deloitte výhradně z informací poskytnutých Klientem, případně ze všeobecně uznávaných veřejných zdrojů, přičemž informace poskytnuté Klientem nepodléhají nezávislému ověření přesnosti a úplnosti ze strany Deloitte. Deloitte nepřebírá jakoukoliv odpovědnost za přesnost a úplnost těchto informací. Obsah Metodiky vychází z informací, které měl Deloitte k dispozici v době její přípravy. Klient je povinen informovat Deloitte pokud zjistí, že informace, které poskytl Deloitte, nebo informace uvedené v Metodice nejsou aktuální, správné či úplné.
- Deloitte dále vycházel při zpracování této Metodiky z toho, že materiály a informace zpřístupněné Klientem společností Deloitte nejsou dokumenty či informace zatížené právy třetích osob a v případě, že se o takové materiály či informace jedná, je Klient oprávněn poskytnout tyto informace Deloitte.
- Metodika ani její části nejsou znaleckým posudkem, jenž by mohl být jako takový použit před soudem.
- Deloitte prohlašuje, že jakékoliv činnosti vedoucí k vytvoření Metodiky byly provedeny se znalostí a péčí, která je očekávána od konzultantů, kteří mají požadované znalosti a relevantní zkušenosti v oblasti obchodní praxe, průmyslové aplikace a projektování systémů, a že jakékoliv činnosti vedoucí k vytvoření Metodiky byly poskytnuty zcela objektivním, nestranným a profesionálním způsobem, neovlivněným jakýmkoli konkrétním obchodním zájmem Deloitte či kohokoliv z jeho personálu, bez jakékoli vazby na obdržení jakýchkoli odměn ve spojitosti s poskytováním Služeb od jiné strany (třetí osoby) než je Klient.
- Pokud tak nebylo stanoveno ve Smlouvě Deloitte tímto odmítá jakékoliv další záruky, a to ať již výslovně stanovené či mlčky předpokládané, a to zejména záruku vhodnosti výsledků uvedených v Metodice pro specifický účel. Deloitte se zproští odpovědnosti za vady, prokáže-li, že Služby poskytla s řádnou odbornou péčí.
- Podmínky pro uplatnění případné náhrady škody plynoucí z poskytnutých Služeb a její výši stanoví Smlouva. Deloitte nenesे odpovědnost za implementaci doporučení a jiných výstupů předávaných ze strany Deloitte Klientovi, ani za výsledek takového provedení. Klient bere na vědomí, že součástí Služeb není poskytnutí jakékoliv rady, návodu nebo závazného doporučení ohledně obchodního postupu Klienta nebo jiných osob, které získají k Metodice přístup. Pokud Klient vezme v úvahu při svém rozhodování Metodiku, je si vědom toho, že Metodika byla vytvořena pouze z informací, které byly Deloitte v době přípravy Metodiky známy, a že tedy nemusí zahrnovat všechny skutečnosti, aspekty či okolnosti, nutné pro učinění takového rozhodnutí. V důsledku toho některé potenciálně důležité skutečnosti pro učinění takového rozhodnutí nemusí být specificky zohledněny nebo analyzovány. Deloitte proto nepřebírá žádnou odpovědnost za úplnost nebo vhodnost informací obsažených v Metodice, nebo jiných výstupech Služeb, pro veškeré účely sledované Klientem. Klient nese výlučnou odpovědnost za vlastní vyhodnocení situace a vhodnost informací a názorů poskytnutých Deloitte pro jím sledovaný účel
- Deloitte zároveň nečiní žádná vyjádření a nepřebírá odpovědnost za vliv pozdějších událostí, které nastaly v době po vydání Metodiky a které mohou mít vliv na Klienta a interpretaci Metodiky.
- Další specifická omezení, jež se týkají určitých aspektů Metodiky, jsou uvedena v příslušných částech tohoto dokumentu.
- Převzetím Metodiky Klient prohlašuje, že je srozuměn a souhlasí s podmínkami zde uvedenými, včetně jakýchkoli omezujících podmínek.
- Označení „Společnost skupiny Deloitte“ nebo „Deloitte“ označuje jednu či více členských firem Deloitte Touche Tohmatsu Limited, společnosti s ručením omezeným zárukou („private company limited by guarantee“) založené dle práva Spojeného Království Velké Británie a Severního Irska, a jejich dceřiné

a přidružené společnosti, jejich právní předchůdce, nástupce a postupníky, včetně jejich partnerů, vedoucích, členů statutárních orgánů, majitelů, ředitelů, zaměstnanců, subdodavatelů a zástupců. Není-li v této Smlouvě uvedeno jinak, Deloitte Touche Tohmatsu Limited, ani žádná jiná z jeho členských firem navzájem nenesou odpovědnost za jednání či opomenutí ostatních členských firem. Každá členská firma je oddělenou a nezávislou právní osobou působící pod názvem „Deloitte“, „Deloitte & Touche“, „Deloitte Touche Tohmatsu“ či jiným obdobným názvem. „Deloitte Central Europe“ je regionálním sdružením subjektů zastřešených společnostmi Deloitte Central Europe Holdings Limited, členskou firmou organizace Deloitte Touche Tohmatsu Limited ve střední Evropě. Služby jsou poskytovány dceřinými a přidruženými podniky společnosti Deloitte Central Europe Holdings Limited, které jsou samostatnými a nezávislými právními subjekty („Společnosti Deloitte CE“). Deloitte Advisory s.r.o. je dceřinou společností Deloitte Central Europe Holdings Limited.

Obsah

Obsah	4
Seznam zkratk.....	5
Výchozí předpoklady metodiky.....	6
Manažerské shrnutí metodiky	7
Postup zadání metodou Design-Build ve fázi po vydání ÚR a zajištění majetkoprávní přípravy	10
A. Záměr projektu.....	10
B. Dokumentace pro územní rozhodnutí a územní rozhodnutí.....	11
C. Majetkoprávní vypořádání	13
D. Zpracování zadávací dokumentace.....	13
E. Veřejná zakázka	21
F. Kontrolní mechanizmy MD ČR, SFDI a objednatele.....	24
Postup zadání metodou Design-Build ve fázi po vydání SP	26
Seznam příloh	29
Příloha 1 - Manažerský souhrn.....	30
Příloha 1 - Výstup projektových prací 1.1-1.2	32
1.1 Analýza zkušeností s metodou Design-Build	32
1.2 Analýza možnosti použití DB v podmínkách české legislativy	56
Příloha 2 - Manažerský souhrn.....	61
Příloha 2 - Výstup projektových prací 1.3-1.4	64
1.3 SWOT analýza DB a měřeného kontraktu	65
1.4 Definování možností DB v různých fázích přípravy staveb	75
Příloha 3 - Manažerský souhrn.....	85
Příloha 3 - Výstup projektových prací 2.1-2.5	88
2.1 Stanovení podrobnosti dokumentace pro vymezení předmětu díla	88
2.2 Prověření možnosti použití FIDIC Yellow Book v českých podmínkách	96
2.3 Doporučení kvalifikačních a hodnotících kritérií	102
2.4 Postup zadání a hodnocení veřejné zakázky	106
2.5. Návrh kontrolních mechanismů MD ČR	116
Příloha 4 - Manažerský souhrn.....	118
Příloha 4 - Výstup projektových prací 2.6	121
2.6 Případová studie.....	121

Seznam zkratek

Zkratka	Název
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
DB	Design – Build
DBFO	Design – Build – Finance - Operate
DBO	Design – Build - Operate
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DUR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
ECI	Early Contractor Involvement
FIDIC	Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils – mezinárodní federace konzultačních inženýrů
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – správce silniční sítě v Polsku
JŘSU	Jednací řízení s uveřejněním
KN	Katastr nemovitostí
MD ČR	Ministerstvo dopravy
NDS	Narodná diaľničná spoločnosť
PD	Projektová dokumentace
PDPS	Projektová dokumentace pro provádění stavby
PK	Pozemní komunikace
PKat	Pozemkový katastr
PUPFL	Pozemek určený k plnění funkcí lesa
RDS	Realizační dokumentace stavby
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘVC	Ředitelství vodních cest
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SoD	Smlouva o dílo
SP	Stavební povolení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TKP-D	Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb
TP	Technické podmínky
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
ÚR	Územní rozhodnutí
VOP	Všeobecné obchodní podmínky
VZ	Veřejná zakázka
ZD	Zadávací dokumentace
ZDS	Zadávací dokumentace stavby
ZOP	Zvláštní obchodní podmínky
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZTKP	Zvláštní technické kvalitativní podmínky
ZTKP-D	Zvláštní technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb
ZVZ	Zákon o veřejných zakázkách
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Výchozí předpoklady metodiky

Výchozí předpoklady vymezují možnosti použití metody Design-Build zjištěné na základě provedených projektových aktivit a definují přístup k zpracování předložené metodiky.

Výchozí situace: předpoklady a omezení metody Design - Build

- ⇒ Na základě výsledků analytické etapy projektu Metodika pro zadání veřejné zakázky formou Design-Build pro dopravní stavby v ČR¹ je nutné konstatovat, že **metoda Design-Build se může stát jednou ze standardních metod zadávání investora, nemá však potenciál řešit veškeré stávající problémy v přípravě a realizaci dopravních staveb a plně nahradit v současnosti užívanou metodu měřeného kontraktu**. Tyto problémy jsou v současnosti částečně řešeny především přípravou, resp. novelizací legislativy (např. zákon o liniových stavbách, stavební zákon, zákon o veřejných zakázkách).
- ⇒ **Potenciálními benefity** užití metody Design-Build jsou především zapojení technické invence zhotovitele, snížení výskytu změn během výstavby z důvodu vad projektové dokumentace, případné urychlení délky trvání projektu a komplexní odpovědnost jednoho zhotovitele.
- ⇒ Doporučujeme proto **uplatnění metody Design-Build jen u těch projektových případech, u kterých je možné dosáhnout požadovaných benefitů** - metoda je proto vhodná především pro novostavby mostů, mimoúrovňových křižovatek a technologických objektů.
- ⇒ Metoda Design-Build však může být **prvním stupněm pro zahájení hlubší spolupráce veřejného a soukromého sektoru**. Po jejím odzkoušení může být navázáno např. provozní fází stavby (metoda Design-Build-Operate), případně dalšími dodavatelskými metodami. Design-Build tak může být jednou ze standardních metod dodavatelské strategie investora.²
- ⇒ Metoda Design-Build klade ve srovnání s metodou měřeného kontraktu **vyšší nároky na odbornost a profesionální přístup investora**. Podmínkou pro úspěšnou implementaci metody Design-Build je proto investice do lidských zdrojů objednatele (založení projektového týmu) a výchova expertů na problematiku Design-Build.

Metodika Design-Build: předložený návrh

- ⇒ Metodika je zpracována **primárně pro cílovou fázi (zadání po vydání územního rozhodnutí a zajištění majetkoprávního vypořádání pozemků)** a pro charakteristické projektové případy (novostavby mostů, mimoúrovňových křižovatek a technologických objektů).
- ⇒ Metodika je **variantně zpracována i pro fázi zadání metodou Design-Build po vydání stavebního povolení**. V souladu s požadavky zadavatele je zpracována formou rozšíření cílové fáze, tzn., které části metodiky se nepoužijí, použijí se odlišně a v čem bude toto odlišné použití.
- ⇒ Konkrétní návrhy vychází z projektových prací v rámci analytické a návrhové etapy projektu a z konkrétních zkušeností s výsledky užití metody Design-Build na Slovensku a v Polsku.³ V rámci zpracování metodiky byl návrh konzultován se zástupci veřejného sektoru (MD ČR, SFDI, MPO, ŘSD, SŽDC) i soukromého sektoru (projektční a stavební firmy a jejich sdružení).
- ⇒ Metodika je zpracována tak, aby bylo **možná její implementace bez nutnosti legislativních změn**.
- ⇒ Se zadáním metodou Design-Build jsou v současnosti mezi objednateli v ČR velmi omezené zkušenosti. **Pro úvodní projekty v pilotním režimu aplikace metody Design-Build není doporučena volba strategicky významných projektů**. Použití metody pro strategicky významné projekty doporučujeme až po získání zkušeností a vybudování expertních týmů na straně objednatele.
- ⇒ **Tato metodika je univerzální**. Především je ale určena pro potřeby největších investorů do dopravní infrastruktury v ČR, tedy Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).
- ⇒ **Součástí metodiky je příloha**, která zpochobňuje jednotlivé návrhy.
- ⇒ **Je doporučeno přidělení odpovědnosti za aktualizaci metodiky**, která bude probíhat na základě získávání zkušeností s aplikací metody Design-Build.

¹ V rámci analytické etapy byla provedena analýza zahraničních zkušeností s metodou Design-Build, posouzeny možnosti použití DB v podmínkách české legislativy, zpracována SWOT analýza DB a měřeného kontraktu a definovány možnosti zadání DB v různých fázích přípravy stavby a pro různé charakteristické projektové případy.

² Příkladem může být např. společnost Highways Agency (správce dálnic ve Velké Británii), která má vypracovanou dodavatelskou strategii, v rámci níž využívá celkem 6 vzorových kontraktů pro jednotlivé charakteristické projektové případy.

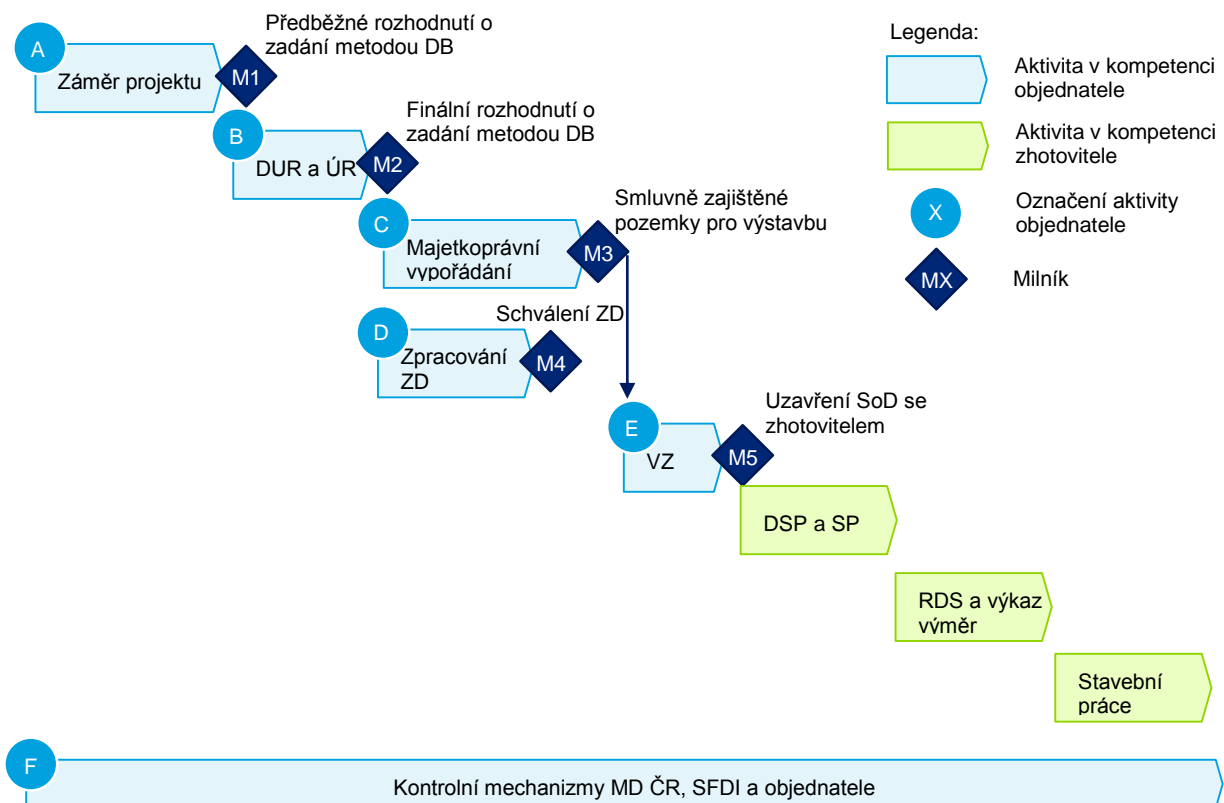
³ Kromě Slovenska a Polska analyzovány zkušenosti s metodou DB i v Německu, Rakousku a Velké Británii.

Manažerské shrnutí metodiky

Předložená metodika je základním metodickým nástrojem stanovujícím postup zadání dopravní stavby metodou Design-Build. Pro zvýšení úspěšnosti její implementace a aplikace na konkrétní stavby doporučujeme:

- ⇒ Založení projektového týmu u objednatele ve fázi záměru projektu s jasnou motivací a odpovědností za realizaci projektu metodou Design-Build.
- ⇒ Zapojení správce stavby již od definování podmínek zadávací dokumentace (především požadavků objednatele, pro činnost správce stavby doporučujeme zpracování interní metodiky).
- ⇒ Aktualizaci interních dokumentů objednatelů souvisejících se zadáváním staveb (vypracování vzoru zadávací dokumentace objednatele v režimu Design-Build, včetně Obchodních podmínek a Požadavků objednatele).

Rámcové schéma postupu zadání metodou Design-Build



Rámcové schéma graficky vymezuje postup při zadání metodou Design-Build (ve fázi po získání územního rozhodnutí a provedení majetkoprávního vypořádání pozemků). Tato fáze byla projednána řídicím týmem a schválena SFDI.⁴

⁴ Metodika pro fázi zadání metodou Design-Build po vydání stavebního povolení je předložena jako variantní.

Základní principy metodiky

... ve fázi záměru projektu...

Předběžné rozhodnutí objednatele o zadání projektu metodou Design-Build je provedeno ve fázi záměru projektu, na základě kritérií:

- ⇒ technické náročnosti,
- ⇒ předvídatelnosti externích podmínek
- ⇒ nároků na majetkoprávní přípravu.

Zadání metodou DB je v rámci záměru projektu schváleno centrální komisí MD ČR. Po schválení záměru projektu doporučujeme ustanovení projektového týmu s motivací a jasnou odpovědností za přípravu a realizaci projektu metodou Design-Build. Úkolem projektového manažera by mělo být řízení projektu od záměru projektu až po uvedení stavby do provozu.

... ve fázi zpracování DUR a získání ÚR...

Zadání a zpracování DUR a inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí by mělo být provedeno s ohledem na budoucí metodu zadání. V případě volby DB by proto:

- ⇒ DUR měla být dodána v otevřeném formátu⁵,
- ⇒ výkresová dokumentace by měla být zpracována pouze v nezbytné míře podrobnosti pro umožnění budoucí invence zhotovitele⁶,
- ⇒ zpracování záborového elaborátu by mělo reflektovat potřebu okamžitého zahájení majetkoprávního vypořádání pozemků po získání pravomocného územního rozhodnutí⁷,
- ⇒ podrobnost provedených průzkumů v rámci zpracování DUR by měla být provedena na úrovni realizace průzkumů pro stavební povolení dle příslušných předpisů,
- ⇒ projednání návrhů dokumentace i konceptu DUR a provedení inženýrské činnosti pro získání ÚR by mělo být zaměřeno na identifikaci míry předvídatelnosti externích podmínek a požadavků třetích osob.

Pro zpracování DUR a zajištění ÚR je proto nutná intenzivní spolupráce objednatele (zastoupeného projektovým manažerem) a zpracovatele dokumentace.

Finální rozhodnutí o metodě zadání projektu je nutné provést až na základě skutečností zjištěných při zpracování DUR a dle konkrétních podmínek územního rozhodnutí zejména s ohledem na množství rizik a omezení, která vymezují další přípravu stavby zajišťovanou zhotovitelem dle předpokladu alokace rizik tak, že riziko nese vždy ten účastník projektu, který je schopen ho nejučinněji ovládat, což je pro projekt ekonomicky nejvýhodnější (dle smluvních podmínek FIDIC – Yellow Book).

... ve fázi zpracování majetkoprávního vypořádání...

Majetkoprávní vypořádání pozemků by mělo být zahájeno na základě záborového elaborátu ihned po získání pravomocného územního rozhodnutí a ukončeno před vyhlášením veřejné zakázky metodou DB.

... ve fázi přípravy zadávací dokumentace pro zadání metodou DB...

Metodika Design-Build je základním metodickým nástrojem pro zpracování zadávací dokumentace projektu. Zpracování zadávací dokumentace doporučujeme v pěti dílech:

- ⇒ Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky
- ⇒ Díl 2. Obchodní podmínky
- ⇒ Díl 3. Požadavky objednatele
- ⇒ Díl 4. Cenovou část
- ⇒ Díl 5. Dokumentaci stavby poskytnutou objednatelem

Pro implementaci metodiky a její dlouhodobé využívání doporučujeme jednotlivým objednatelům vypracování standardizovaného vzoru zadávací dokumentace v režimu Design-Build⁸, externí zadání právních služeb při

⁵ Např. ve formátech .dwg,.dgn

⁶ Dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb

⁷ Podrobný obsah a rozsah záborového elaborátu je stanoven objednatelem v ZOP-D, v souladu s kapitolou 1 TKP-D.

⁸ Obdobně jako např. v podmínkách ŘSD aktualizace směrnice GR o aplikaci zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách a pro zadání v režimu měřeného kontraktu zpracovány vzory Zadávací dokumentace, Obchodních podmínek a Technických podmínek.

přípravě závazného vzoru smlouvy, externí zadání zpracování dokumentu Požadavků objednatel⁹, zajištění vyškolení lidských zdrojů pro zadávání v režimu Design-Build (projektových manažerů a správců stavby, včetně zpracování metodiky pro výkon funkce správce stavby) a přidělení odpovědnosti za kontinuální aktualizaci metodiky¹⁰.

... ve fázi veřejné zakázky zadané metodou DB...

Pro zadání metodou DB doporučujeme využití užšího řízení. V první fázi řízení zadavatel posoudí u jednotlivých uchazečů pouze splnění stanovených kvalifikačních předpokladů a následně vyzve pouze kvalifikované uchazeče k předložení nabídek. V užším řízení není přípustně jednání s jednotlivými uchazeči o jejich nabídkách a následné rozpracování těchto nabídek.

Lhůta pro doručení nabídek uchazečů, kteří splní kvalifikační předpoklady je nejméně 40 dní od výzvy k podání nabídek, při užití metody DB doporučujeme stanovení lhůty na 90-180 dní, s ohledem na rozsah projektu.

Uchazeč předkládá v rámci nabídky návrh technického řešení a cenovou nabídku. Návrh technického řešení zpracuje uchazeč v jedné variantě formou rozpracování DUR dle požadavků objednatel (výkresová část DUR je v otevřeném formátu součástí zadávací dokumentace). Podmínky územního rozhodnutí jsou pro uchazeče závazné, závaznost umístění stavby do pozemků vymezených záborovým elaborátem je volbou objednatel (při umožnění návrhu technického řešení mimo pozemky smluvně zajištěné objednatel doporučujeme zajištění majetkoprávního vypořádání dodatečných pozemků v odpovědnosti zhotovitel). Nabídková cena uchazeče bude zpracována v členění na:

- ⇒ projektová dokumentace,
- ⇒ inženýrská činnost,
- ⇒ stavební práce.

Hodnotící komise posuzuje splnění požadavků objednatel a hodnotí nabídku dle interních metodických pokynů. Pro hodnocení nabídky doporučujeme užití hodnotícího kritéria nabídková cena.

... ve fázi po uzavření smlouvy o dílo se zhotovitelem...

Po uzavření smlouvy o dílo je úkolem zhotovitel zpracování návazných stupňů projektové dokumentace, provedení inženýrské činnosti a realizace stavebních prací. Úlohou objednatel je aplikace plně šíře kontrolních mechanismů vyplývajících z uzavřené smluvní dokumentace. Úhrada provedených prací bude provedena na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací, v členění¹¹:

- ⇒ projektová dokumentace – úhrada v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací,
- ⇒ inženýrská činnost – úhrada v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací,
- ⇒ stavební práce – platební kalendář pro realizační fázi stavby bude zpracován na základě odsouhlasené realizační dokumentace stavby, jejíž součástí bude výkaz výměr. Plán fakturace tak bude vycházet z agregovaných položek zpracovaných na základě výkazu výměr.

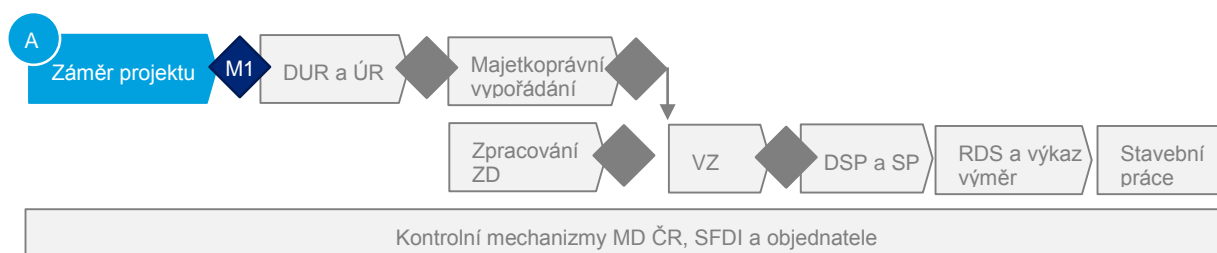
⁹ Obdobně jako disponuje např. v Polsku GDDKIA funkčně-užitkovým programem

¹⁰ Např. aplikace technické novely zákona o veřejných zakázkách v roce 2015 nebo nový zákon o veřejných zakázkách transponující směrnici 2014/24/EU v roce 2016

¹¹ Konkrétní platební mechanismus dle specifik objednatel a podmínek projektu. Např. úhrada 70% ceny za DSP po odsouhlasení DSP objednatel, úhrada zbývajících 30% po získání pravomocného stavebního povolení.

Postup zadání metodou Design-Build ve fázi po vydání ÚR a zajištění majetkoprávní přípravy

A. Záměr projektu



A.1 Zajištění vypracování záměru projektu¹²

Záměr projektu věcně a funkčně vymezuje požadavky na přípravu a realizaci akce v podrobnostech nezbytných pro posouzení a vydání stanoviska MD. Zpracování a schválení záměru projektu je podmínkou pro zahájení financování navazující přípravy a realizace akce.

U velkých staveb musí být součástí záměru projektu i oponentní posudek, jehož vyhotovení zajistí SFDI na základě vyžádání objednatele.

Odpovědnost: Objednatel

A.2 Posouzení metody zadání projektu

Předběžné rozhodnutí o metodě zadání projektu je provedeno s ohledem na kritéria pro projektové případy vhodné pro zadání metodou DB:

- ⇒ Užití DB je **vhodné pro technicky náročné stavby**, u kterých je zhotovitel schopen přijít s návrhem řešení s významným vlivem na termíny, náklady nebo kvalitu stavby (užití DB vhodné pro mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty – např. zabezpečovací systémy železnice, telematické technologie pozemních komunikací).
- ⇒ Užití DB je **vhodné pro novostavby**, u kterých lze průzkumem v přípravě stavby s relativně velkou mírou jistoty zjistit podmínky v území. Metoda DB není vhodná pro rekonstrukce, u kterých je vhodnější použití metody měřeného kontraktu.
- ⇒ Užití DB je **vhodné pro stavební objekty, u kterých změny v průběhu přípravy stavby nevyvolávají značné nároky na zábery půdy** (užití DB vhodné pro mosty, křižovatky, technologické objekty).

Metoda je proto vhodná především pro novostavby mostů, mimoúrovňových křižovatek a technologických objektů.

Odpovědnost: Objednatel

¹² Zpracování záměru projektu v souladu se směrnicí č. V-2/2012 MD ČR.

A.3 Předložení záměru projektu ke schválení

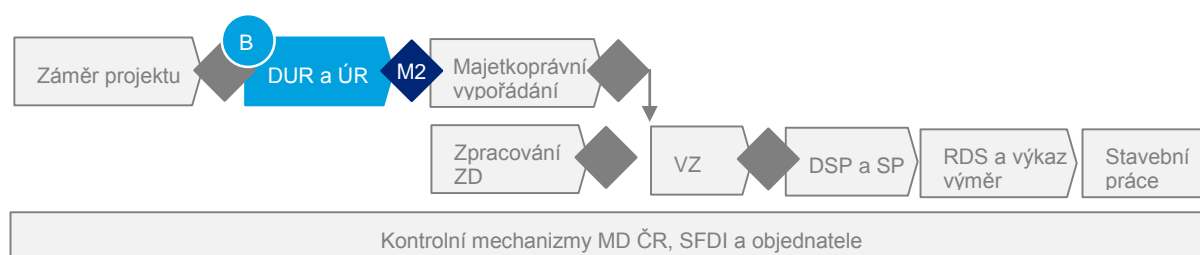
Záměr projektu (včetně předpokládané metody zadání) je předložen věcně příslušnému odboru MD, který jej v případě souhlasu předloží k projednání centrální komise. Centrální komise vydá stanovisko s rozhodnutím o dalším postupu.

Odpovědnost: Objednatel

Milník M1

Předběžné rozhodnutí o zadání metodou DB a schválení záměru projektu centrální komisí MD.

B. Dokumentace pro územní rozhodnutí a územní rozhodnutí



B.1 Veřejná zakázka na zpracovatele DUR a zajištění ÚR

Příprava zadávací dokumentace pro výběr zpracovatele projektové dokumentace a zajištění inženýrské činnosti nezbytné pro získání ÚR. Objednatel v zadávací dokumentaci na zpracovatele DUR zajistí, aby výstupem byla PD v otevřeném formátu (např. .dwg, .dgn) a aby byly splněny specifické požadavky na zpracování DUR při předpokladu zadání metodou DB (viz B.2).

Odpovědnost: Objednatel

B.2 Zpracování DUR

Objednatel (zastoupený projektovým týmem) během projednání návrhů dokumentace zajistí, aby zpracovatel DUR provedl zhotovení dokumentace zejména s ohledem na připravované zadání metodou Design-Build:

Způsob zpracování DUR

Úkolem objednatele je v rámci projednání zajistit zpracování dokumentace dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb. jen v nezbytném detailu. Dokumentace musí vždy obsahovat části A až E s tím, že rozsah a obsah jednotlivých částí bude přizpůsoben druhu a významu stavby nebo zařízení (dále jen „stavba“) a podmínkám v území.

S ohledem na připravované zadání metodou DB není žádoucí provedení DUR ve vyšší podrobnosti, než je nezbytné pro vydání územního rozhodnutí. Podrobná specifikace by mohla být omezujícím faktorem pro uchazeče v následné veřejné zakázce zadané metodou DB.

Záborový elaborát

Zpracování záborového elaborátu by mělo reflektovat potřebu okamžitého zahájení majetkoprávního vypořádání pozemků po získání pravomocného územního rozhodnutí. Záborový elaborát je tedy hlavním podkladem pro následné smluvní zajištění trvalých i dočasných záborů.

Podrobný obsah a rozsah záborového elaborátu je stanoven objednatelem v ZOP-D, v souladu s kapitolou 1 TKP-D.

Průzkumy

Podrobnost provedených průzkumů v rámci zpracování DUR při předpokladu následného zadání metodou Design-Build by měla být provedena na úrovni realizace průzkumů pro stavební povolení dle příslušných předpisů (např. TP 176, který předepisuje rozdílné podrobnosti etap geotechnického průzkumu pro jednotlivé druhy dokumentace PK).

Odpovědnost: Zpracovatel DUR

B.3 Projednání návrhů dokumentace a zajištění podkladů pro vydání ÚR

Projednání návrhů dokumentace s třetími osobami pro zjištění míry předvídatelnosti externích podmínek a požadavků třetích osob. Projednání návrhů dokumentace s třetími osobami je podkladem pro specifikaci požadavků objednatele.

Součástí je zajištění závazných stanovisek, popřípadě rozhodnutí dotčených orgánů a stanovisek vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, včetně identifikace míry předvídatelnosti externích podmínek a požadavků třetích osob. Stanoviska a rozhodnutí dotčených orgánů jsou rovněž podkladem pro specifikaci požadavků objednatele.

Odpovědnost: Zpracovatel DUR

B.4 Vydání ÚR

Stavebním úřadem pro vydání územního rozhodnutí jsou obecné stavební úřady. Neexistující přesná specifikace podoby vydání územního rozhodnutí přináší riziko nadměrné konkretizace podmínek územního rozhodnutí, které se pak může stát limitujícím faktorem pro uplatnění technické invence zhotovitele při zadání metodou Design-Build.

Odpovědnost: Stavební úřad

B.5 Finální posouzení metody zadání projektu

Před finálním rozhodnutím o metodě zadání projektu je nutné posoudit kromě základních rozhodovacích kritérií (technická náročnost stavby, předvídatelnost externích podmínek a nároky na majetkoprávní přípravu) také:

- ⇒ skutečnosti zjištěné při zpracování DUR,
- ⇒ konkrétní podmínky územního rozhodnutí.

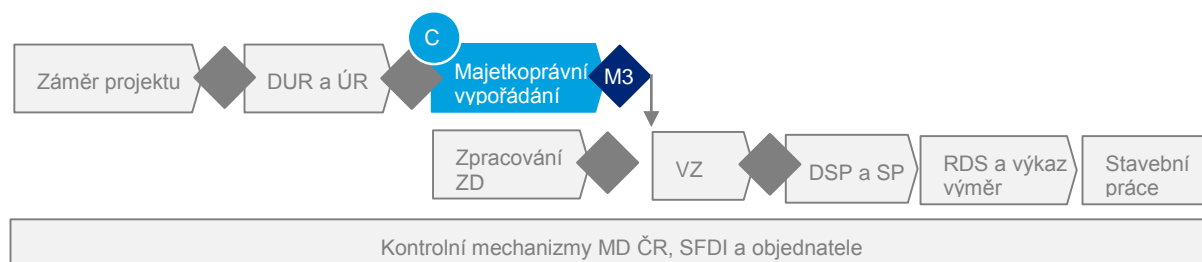
Finální posouzení provést zejména s ohledem na množství omezení, která vymezují další přípravu stavby zajišťovanou zhotovitelem.

Odpovědnost: Objednatel

Milník M2

Finální rozhodnutí o metodě zadání projektu (v případě změny metody předložení centrální komisi k přeschválení).

C. Majetkoprávní vypořádání



C.1 Majetkoprávní příprava

Přístup k majetkoprávní přípravě lze v režimu Design-Build provést dle stávajících zavedených postupů objednatele. Odlišností je však provedení majetkoprávního vypořádání pouze na základě záborového elaborátu DUR. Majetkoprávní příprava zahrnuje:

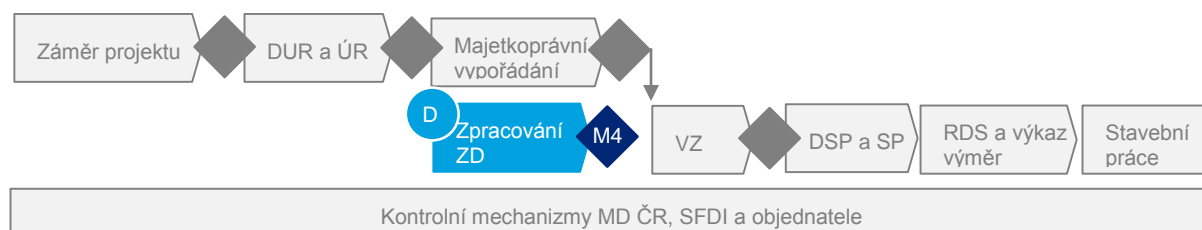
- ⇒ uzavření kupních smluv na trvalé zábor,;
- ⇒ uzavření nájemních smluv na dočasné zábor,;
- ⇒ uzavření SOSB na věcná břemena nebo právo stavby,;
- ⇒ případně proces vyvlastnění.

Odpovědnost: Objednatel

Milník M3

Smluvně zajištěné pozemky pro výstavbu.

D. Zpracování zadávací dokumentace



V rámci přípravy veřejné zakázky na zhotovitele následných stupňů projektové dokumentace a realizaci stavebního díla je úlohou objednatele zpracování zadávací dokumentace obsahující všechny náležitosti stanovené zákonem o veřejných zakázkách. Zadávací dokumentaci doporučujeme rozdělit do pěti dílů:

- ⇒ Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky
- ⇒ Díl 2. Obchodní podmínky
- ⇒ Díl 3. Požadavky objednatele
- ⇒ Díl 4. Cenovou část
- ⇒ Díl 5. Dokumentaci stavby poskytnutou objednatelem

Pro implementaci metodiky je doporučeno vypracování vzoru zadávací dokumentace v režimu Design-Build, včetně Obchodních podmínek a Požadavků objednatele (obdobně jako jsou např. v podmínkách ŘSD zpracovány vzory Zadávací dokumentace, Obchodních podmínek a Technických podmínek pro zadání metodou měřeného kontraktu), zajištění vyškolení lidských zdrojů pro zadávání v režimu Design-Build (především projektových manažerů a správců stavby) a přidělení odpovědnosti za aktualizaci metodiky.

Vzhledem k absenci zkušeností investorů se zadáváním v režimu Design-Build je doporučeno pro úvodní projekty externí zadání na právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy a externí zadání zpracování Požadavků objednatele.

D.1 Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky

Díl Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky vymezuje základní podmínky zadávacího řízení a definuje pokyny pro uchazeče.

Konkrétní doporučení při zadání metodou Design-Build:

- ⇒ **Hodnotící kritéria** - základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky je doporučena nejnižší nabídková cena, jelikož při zadání po získání územního rozhodnutí a provedení majetkoprávního vypořádání není zpracován výkaz výměr umožňující hodnocení nákladů životního cyklu stavby.¹³
- ⇒ **Lhůta pro doručení nabídek** – lhůta pro doručení žádostí o účast v užším řízení (splnění kvalifikačních předpokladů) činí nejméně 37 dní. Lhůta pro doručení nabídek uchazečů, kteří splní kvalifikační předpoklady, činí nejméně 40 dní od výzvy k podání nabídek (doporučujeme 90-180 dní pro zpracování návrhu technického řešení uchazečem v závislosti na rozsahu projektu).
- ⇒ **Úhrada nákladů** – uchazeči nemají právo na úhradu nákladů spojených s účastí v zadávacím řízení (není zákonem povolena).
- ⇒ **Kvalifikace a jiné zadávací podmínky** - zadavatel stanoví požadovaný rozsah technických kvalifikačních předpokladů v následující skladbě¹⁴:
 - osvědčení o vzdělání a odborné kvalifikaci osob odpovědných za vedení realizace příslušných stavebních a projektových prací v členění:
 - projektová dokumentace
 - inženýrská činnost
 - stavební práce
 - stavební práce (projektové a inženýrské práce) provedené dodavatelem za poslední roky (stanoví objednatel dle rozsahu projektu) a osvědčení objednatelů o řádném a odborném plnění nejvýznamnějších z těchto prací v členění:
 - projektová dokumentace
 - inženýrská činnost
 - stavební práce
- ⇒ **Zpracování a posuzování nabídek** – uchazeč předkládá nabídku ve dvou částech zadávacího řízení:
 - Kvalifikační část – uchazeč předkládá žádost o účast v užším řízení. Hodnotící komise posuzuje splnění kvalifikačních předpokladů.
 - Hodnocení nabídek – uchazeč předkládá návrh technického řešení a cenovou nabídku. Návrh technického řešení zpracuje uchazeč v jedné variantě formou rozpracování DUR dle požadavků objednatele (výkresová část DUR je v otevřeném formátu součástí zadávací dokumentace). Podmínky územního rozhodnutí jsou pro uchazeče závazné, závaznost umístění stavby do pozemků vymezených záborovým elaborátem je volbou objednatele (při umožnění návrhu technického řešení mimo pozemky smluvně zajištěné objednatelem je doporučeno zajištění majetkoprávního vypořádání dodatečných pozemků v odpovědnosti zhotovitele). Hodnotící komise posuzuje splnění požadavků objednatele a hodnotí nabídkovou cenu.
- ⇒ **Stanovení nabídkové ceny a platební podmínky** – cena předmětu plnění představuje celkovou nabídkovou cenu (paušální cena), jež bude předmětem hodnocení. Jakákoliv změna nabídkové ceny z důvodu případné změny nákladů zhotovitele v čase (např. případného růstu cen pracovní síly, pohonných hmot, technického vybavení apod.) je zcela vyloučena, pokud není v obchodních podmínkách stanoveno jinak. Nabídková cena uchazeče je rozdělena do třech částí¹⁵:
 - projektová dokumentace,
 - inženýrská činnost,
 - stavební práce.

¹³ Při zadání metodou ve fázi po získání územního rozhodnutí a provedení majetkoprávního vypořádání je obtížně proveditelné hodnocení nákladů životního cyklu stavby z důvodu absence výkazu výměr. Hodnocení na základě kritéria ekonomické výhodnosti (nákladů životního cyklu stavby) lze provést při zadání ve fázi po získání stavebního povolení (podmínkou pro užití je existence ekonomického modelu pro hodnocení nákladů životního cyklu stavby).

¹⁴ Použití limitů pro kvalifikační předpoklady, případně použití dalších kvalifikačních předpokladů bude stanoveno v závislosti na rozsahu stavby dle interních metodických pokynů jednotlivých objednatelů.

¹⁵ Podmínkou je nastavení maximálního podílu nabídkové ceny na jednotlivé části v zadávací dokumentaci objednatele.

Práce budou hrazeny na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení příslušné etapy. Popis platebních podmínek je vymezen v Dílu 4. Cenová část.

⇒ **Variety nabídky** - každý uchazeč je oprávněn předložit v zadávacím řízení pouze jednu variantu návrhu technického řešení provedenou rozpracováním projektové dokumentace poskytnuté objednatelem v rozsahu dle podmínek požadavků objednatele.

D.2 Díl 2. Obchodní podmínky

Smluvní podmínky FIDIC

Smluvní podmínky FIDIC se skládají ze dvou základních dokumentů, které společně s dalšími přílohami tvoří kompletní smluvní dokumentaci. Tyto základní dokumenty jsou představovány všeobecnými podmínkami a zvláštními podmínkami.

Všeobecné podmínky detailně popisují vzájemné práva a povinnosti smluvních stran, objednatele a zhotovitele, a roli správce stavby v rámci realizace projektu. Všeobecné podmínky standardně zůstávají nezměněné. S cílem zajištění přehlednosti a jednotnosti jejich aplikace se jejich změna ani nedoporučuje.

Zvláštní podmínky jsou pak určeny právě k tomu, aby se jejich prostřednictvím specifikovala či upravila jednotlivá ustanovení Všeobecných podmínek podle potřeb konkrétního projektu, a zároveň slouží k tomu, aby se do nich zahrnuly případné odchylky, které vyplývají z jednotlivých právních úprav.

Obchodní podmínky se stávají součástí smlouvy až jejich začleněním. Začlenění je obvykle provedeno buď přiložením samotného textu obchodních podmínek ke smlouvě, výslovným odkazem na obchodní podmínky nebo kombinací výše uvedeného. Je nutné dbát na správné začlenění obchodních podmínek do smlouvy a určení priority jednotlivých dokumentů, tedy určení, který z dokumentů bude mít přednost v případě jejich vzájemného rozporu.

Veřejné zakázky a stavební zákon

Ve vztahu k použití smluvních podmínek FIDIC veřejným zadavatelem je rovněž nutno zmínit požadavky zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách („ZVZ“), na smluvní resp. obchodní podmínky, v § 44 odst. 3 písm. a) ZVZ, který stanovuje, že zadávací dokumentace musí obsahovat alespoň obchodní podmínky, včetně platebních podmínek, případně též objektivních podmínek, za nichž je možno překročit výši nabídkové ceny.

S ohledem na předpokládané legislativní změny v ZVZ, je v tomto dokumentu zohledněn vládní návrh znění technické novely ZVZ jejíž účinnost má nastat v průběhu roku 2015. Z hlediska praktické aplikace bude pro zadavatele při zahajování zadávacích řízení rozhodující znění zákona o veřejných zakázkách po předpokládaném nabytí účinnosti technické novely („ZVZ 2015“).

Z hlediska dalšího použití smluvních podmínek FIDIC pak bude rozhodující znění příslušného právního předpisu po 1. lednu 2016, kdy se předpokládá nabytí účinnosti zcela nového zákona o veřejných zakázkách, v němž bude již zcela transponována Směrnice 2014/24/EU („Směrnice“).

Jak vyplývá z výše uvedeného, v současné době je zřejmé, že v roce 2015 dojde v právní úpravě relevantní k posouzení aplikace změnových řízení ke změnám, avšak není známo, jaká bude konečná podoba těchto změn.

Použití smluvních podmínek FIDIC vzhledem k jejich soukromoprávní povaze není v rozporu se zákonem č. 183/2006 Sb., stavební zákon. Jedná se však o veřejnoprávní předpis, od kterého se nelze smluvně odchýlit a je nutné dodržet povinnosti v něm stanovené i když smlouva samotná s nimi nepočítá (např. vedení stavebního deníku).

Použití jiných standardizovaných smluvních podmínek

Smluvní podmínky FIDIC představují tzv. nejlepší praxi v oblasti výstavbových projektů, jejíž využití na národní úrovni již bylo prověřeno v řadě případů i v teritoriu střední Evropy a vzhledem k tomu, že použití smluvních podmínek FIDIC je podle českého práva možné (viz výše), nedoporučujeme použití jiných smluvních podmínek.

Návrh optimálního rozložení rizik

Jednoznačné a jasné rozložení rizik mezi smluvní strany je jedním ze základních předpokladů pro úspěšnou realizaci výstavbového projektu. Stranám musí být od začátku zřejmé a musí mít možnost vyhodnotit zásadní rizika spojená s realizací projektu. Zásadní vliv na seznámení se s riziky má nastavení realizační smlouvy a rozložení odpovědností mezi smluvní strany.

Přenášení rizik na tu stranu, která není sama schopná tato rizika žádným nebo alespoň efektivním způsobem ovlivnit, zvyšuje pravděpodobnost vzniku sporu. Za optimální řešení tak nelze např. považovat přenášení nekontrolovatelných rizik na zhotovitele, např. odpovědnost za veřejnoprávní rozhodnutí nebo za nepředvídatelné fyzikální podmínky (např. geologické nebo hydrologické podmínky podloží).

Vhodným řešením je použití zavedených pravidel pro alokaci rizik obsažených ve smluvních podmínkách FIDIC - Yellow Book.

Pro zjednodušení uvádíme základní okruhy alokace rizik obsažených ve smluvních podmínkách FIDIC – Yellow Book:

Rizika	Objednatel	Zhotovitel
Odpovědnost za veřejnoprávní povolení	FIDIC předpokládá, že územní, stavební nebo jiné povolení pro trvale zabudované části díla zajistí objednatel.	Zhotovitel odpovídá za vyřízení případných dalších veřejnoprávních povolení.
Odpovědnost za technické provedení díla	Objednatel je odpovědný za přípravu dokumentu požadavků objednatele, ve kterém uvede účel, rozsah a jiná projekční a technická kritéria. Tento dokument slouží jako podklad pro přípravu nabídky zhotovitele a navazující projektové dokumentace a je součástí zadávací dokumentace. <i>Komentář: Na tomto místě si dovoříme upozornit, že požadavky objednatele jsou nejdůležitějším technickým dokumentem na straně objednatele při zadávání formou Design - Build, protože stanovují základní parametry, podle kterých bude zhotovitel připravovat svoji nabídku, projektovou dokumentaci a následně realizovat samotnou stavbu. Pokud by došlo k nepřesné a nedostatečné přípravě tohoto dokumentu a bylo by nutné přistoupit k jeho následné změně a tedy i ke změně projektové dokumentace, tak by byla eliminována jedna z výhod, kterou jinak Design - Build přináší. Zároveň požadavky objednatele nesmí být příliš detailní, což by na druhou stranu mohlo omezit další z výhod plynoucí z Design - Build, a to technický přínos, který by mohl zhotovitel do projektu přinést svojí invencí.</i>	Zhotovitel je odpovědný za přípravu projektové dokumentace v souladu s požadavky objednatele (součástí nabídky zhotovitele je pouze předběžná projektová dokumentace) a provedení díla v souladu s projektovou dokumentací.
Zajištění vstupu na staveniště a jeho užívání	Objednatel nese odpovědnost za zajištění vstupu na staveniště pro zhotovitele a jeho užívání.	Zhotovitel nese odpovědnost za přístupové cesty.
Odpovědnost za prodlení a vícenáklady spojené se špatným odhadem množství prací v paušální ceně		Zhotovitel odpovídá za navržené technické řešení, poslušnost prací a případné vícenáklady s tím spojené (cena je stanovená jako paušální).
Odpovědnost za nepředvídatelné překážky	Objednatel v zásadě nese odpovědnost za nepředvídatelné překážky, tzn. nepředvídatelné fyzikální podmínky, archeologické nálezy, změny legislativy, okolnosti vyšší moci.	
Další odpovědnosti za rizika vyplývající z realizace smlouvy	Na straně Objednatele to bude např. odpovědnost za vlastní zaměstnance nebo odpovědnost za zpoždění průběhu prací způsobené správními úřady.	Na straně Zhotovitele to bude např. odpovědnost za provedení a dokončení díla v souladu se smlouvou, bezpečnost na pracovišti.

Nutné modifikace smluvních podmínek FIDIC

S ohledem na skutečnost, že tato metodika pro zadávání zakázek metodou Design - Build předpokládá zadání zakázky a uzavření realizační smlouvy již po územním rozhodnutí, bude potřebné odpovídajícím způsobem upravit i smluvní podmínky FIDIC – Yellow Book. Pokud dojde k zadání zakázky a uzavření realizační smlouvy již po územním rozhodnutí, tak povinnost získat stavební povolení bude odpovědností zhotovitele, což bude mít dopad zejména do ustanovení dotýkajících se odpovědností za veřejnoprávní rozhodnutí. Úpravy smluvních podmínek by měly spočívat zejména v:

- ⇒ nastavení odpovědnosti za získání stavebního povolení, která přejde z objednatele na zhotovitele. Odpovědnost zhotovitele za vyřízení stavebního povolení by však neměla být neomezená. Zhotovitel by měl odpovídat pouze za rizika, které je schopný ovlivnit. Odpovědnost zhotovitele by tedy měla být omezena na odpovědnost za dodržení právních předpisů, tzn., zhotovitel by neměl odpovídat za zpoždění

na straně stavebního či jiného úřadu, které bylo způsobené např. v důsledku aktivit třetích osob (účastníků řízení, dalších osob),

⇒ úpravě pravidel pro majetkoprávní vypořádání, pokud by mělo dojít k podpisu smlouvy ještě před ukončením majetkoprávního vypořádání pozemků dotčených stavbou. V případě, že dojde k výše uvedenému, bude nutné, s ohledem na zbývající odhadovanou dobu vypořádání, vhodně vyřešit některé dílčí problémy z toho vyplývající (např. stanovit maximální dobu vypořádání v podobě rozvazovací podmínky smlouvy, resp. možnost smlouvu předčasně ukončit v případě průtahů, nastavit mechanismus valorizace ceny z důvodů prodloužení, apod.). Uvedený postup však doporučujeme pouze ve výjimečných a odůvodněných případech, neboť může představovat nepřiměřený přenos rizika na zhotovitele a může tak vést k ohrožení úspěšnosti zadání nebo realizace zakázky.

V další části tohoto dokumentu je poukázáno na další nutné odchylky od smluvních podmínek FIDIC, které vyplývají z úpravy veřejných zakázek.

Změny smlouvy uzavřené na základě veřejné zakázky

Jak bylo již uvedeno shora, s ohledem na předpokládané legislativní změny ZVZ, je v tomto dokumentu zohledněn vládní návrh znění technické novely ZVZ jejíž účinnost má nastat v průběhu roku 2015. Z hlediska praktické aplikace bude pro zadavatele při zahajování zadávacích řízení rozhodující znění zákona o veřejných zakázkách po předpokládaném nabytí účinnosti technické novely (ZVZ 2015). Z hlediska dalšího použití FIDIC pak bude rozhodující znění příslušného právního předpisu po 1. lednu 2016, kdy se předpokládá nabytí účinnosti zcela nového zákona o veřejných zakázkách, v němž bude již zcela transponována Směrnice.

V níže uvedeném posouzení je tak zohledněno také znění Směrnice s tím, že předpokládáme transpozici Směrnice v co nejpřesnějším znění. Nelze však vyloučit, že případná přísnější vnitrostátní úprava omezí či znemožní použití FIDIC při zadávání veřejných zakázek. Z tohoto důvodu doporučujeme věnovat zvýšenou pozornost legislativnímu procesu při schvalování nového zákona o veřejných zakázkách.

Jak vyplývá z výše uvedeného, v současné době je zřejmé, že v roce 2015 dojde v právní úpravě relevantní k posouzení aplikace změnových řízení ke změnám, avšak není známo, jaká bude konečná podoba těchto změn. Jak je patrné ze současných diskusí, bude právě oblast změn smluv jednou z nejvíce diskutovaných. ZVZ obecně nepřipouští tzv. podstatné změny smluv uzavřených na základě veřejné zakázky¹⁶.

Možnosti použití změnového řízení a tzv. „claim“

Úvodem je nezbytné zdůraznit, že jakákoliv podstatná změna smlouvy podléhá režimu ZVZ, a tedy je nezbytné vždy ad hoc vyhodnotit, zda lze takovou změnu provést či nikoliv.

Princip DB spočívá v tom, že dílo je ve smlouvě popsáno méně podrobně a je specifikováno především účelem a funkčními požadavky. Detailní specifikace výsledného díla je určena teprve projektem, který sám o sobě představuje první výstup ze smlouvy o dílo.

V případě DB je tak nutné odlišit změny, ke kterým dochází „uvnitř“ díla, tedy v rámci mantinelů daných smlouvou (funkčními požadavky, cenou, termínem apod.) a změnami „vnějšmi“, kdy je nezbytné zasáhnout do parametrů sjednaných smlouvou (změna ceny, rozšíření funkčnosti apod.).

DB předpokládají zásahy do díla, resp. dotvoření díla, dvěma způsoby – tzv. „variations and adjustment“ a tzv. „claims“.

Variations and adjustment upravené v čl. 13 DB v čl. 13 mohou typicky představovat „vnitřní“ změny, tedy změny realizované stavby oproti navrženému projektu, avšak stále v souladu s uzavřenou smlouvou. DB upravují způsob formalizace těchto změn do právně závazné podoby.

Tzv. claim je upraven v čl. 20 DB, přičemž obsahově se jedná o požadavky na změnu ceny či termínu plnění za předem stanovených podmínek. Claim představuje vnitřní mechanismus smlouvy, který umožňuje flexibilní dotvoření díla tak, aby byl naplněn účel smlouvy. Účelem zařazení tohoto mechanismu do DB je možnost

¹⁶ Za podstatnou změnu se ve smyslu § 82 odst. 7 ZVZ považuje změna, která by:

- rozšířila předmět veřejné zakázky; tím není dotčeno ustanovení § 23 odst. 5 písm. b) a § 23 odst. 7,
- za použití v původním zadávacím řízení umožnila účast jiných dodavatelů,
- za použití v původním zadávacím řízení mohla ovlivnit výběr nejhodnější nabídky, nebo
- měníla ekonomickou rovnováhu smlouvy ve prospěch vybraného uchazeče.“

Směrnice se ke změnám smluv vyjadřuje obšírněji než stávající ZVZ, když předpokládá¹⁶:

- stanovení změn „de minimis“, které umožňují provádět změny ve smlouvě až do hodnoty 15 % původní veřejné zakázky;
- upřesnění tzv. dodatečných prací a podmínek pro jejich sjednání, přičemž limit pro tyto změny je stanoven na 50 % hodnoty původní veřejné zakázky a to pro každou změnu samostatně;
- možnost smluvního sjednání předem stanoveného mechanismu pro změnu smlouvy např. v podobě indexace ceny apod.

flexibilní úpravy závazků smluvních stran, aniž by bylo nezbytné přistupovat k uzavírání formálních dodatků ke smlouvě.

S ohledem na stávající výklad ZVZ je však nutné upozornit na skutečnost, že claim bude dle výkladu ÚOHS zpravidla považován za změnu smlouvy, a tedy bude uzavření dodatku nezbytné s tím, že pokud bude předmětem dodatku změna rozsahu plnění, je zadavatel oprávněn takový dodatek uzavřít pouze na základě příslušného zadávacího řízení. Předpokladem flexibility je vhodná delegace rozhodovacích procesů a práva k podpisu dodatku tak, aby nedocházelo k průtahům při schvalování jednacích řízení a při uzavření dodatku.

Nejobvyklejším důvodem ke změnám smluv jsou v oblasti stavebních prací dodatečné práce a posunutí termínu plnění. Podmínky pro zadání dodatečných prací a sjednání dodatku jsou stanoveny v § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ¹⁷, přičemž jak plyne z výkladového stanoviska¹⁸ a rozhodovací praxe Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, za vícepráce se považuje veškeré vícepráce a náklady nesjednané původní smlouvou s tím, že pro účely výpočtu hodnoty těchto víceprací proti nim nelze započítat „méněpráce“.

S ohledem na dlouhodobé obtíže s aplikací změnových pravidel pro dodatečné práce jsou v ZVZ 2015 a ve Směrnici stanoveny odlišné podmínky oproti dosavadní právní úpravě. V ZVZ 2015¹⁹ se dílčím způsobem promítla transpozice Směrnice, když zákonodárce již jako jednu z podmínek nepožaduje objektivní nepředvídatelnost dodatečných prací, ale postačí nemožnost předvídaní dodatečných prací při vynaložení náležité péče.

V případě aplikace DB lze vycházet z předpokladu, že předmět díla bude určen především funkčními požadavky a bude provázán s účelem smlouvy. Předmět díla tedy nebude určen prostřednictvím výkazů výměr a nebude tedy nezbytné reflektovat každou změnu v jednotlivých položkách dodatkem ke smlouvě a bude jej možno modifikovat prostřednictvím variations. Jak plyne z principu DB (čl. 5), prvním výstupem díla bude detailní projektová dokumentace, dle které bude jakožto druhý výstup následně zhotoveno samotné stavební dílo.

Detaily v podobě položkového rozpočtu, které jsou začasté příčinou změny smluv, tak nebudou vůbec ve smlouvě obsaženy.

Jak bylo uvedeno výše, i v případě využití podmínek DB lze identifikovat druhové změny, které budou mít dopad na znění smlouvy (a budou muset být předmětem dodatku), a tedy se na ně aplikují shora uvedená pravidla pro změny smluv dle ZVZ 2015 a Směrnice.

První skupinou změn smlouvy jsou změny funkčních požadavků, tedy změny subjektivní plynoucí z požadavků na straně zadavatele. Pokud tato změna nebude představovat finanční náklad vyšší než 15 % hodnoty původní veřejné zakázky, nebude nezbytné při plné transpozici Směrnice přezkoumávat naplnění dalších podmínek. V režimu ZVZ 2015 však taková změna možná bez dalšího nebude.

¹⁷ Viz § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ ve znění účinném do 31. prosince 2014:

„V jednacím řízení bez uveřejnění může zadavatel zadat veřejnou zakázku na stavební práce nebo veřejnou zakázku na služby rovněž v případě, jestliže jde o

*a) dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby, které nebyly obsaženy v původních zadávacích podmínkách, jejich potřeba vznikla v důsledku **objektivně nepředvídaných** okolností a tyto dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby jsou nezbytné pro provedení původních stavebních prací nebo pro poskytnutí původních služeb, a to za předpokladu, že*

1. dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby budou zadány těmž dodavatelům,

2. dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby nemohou být technicky nebo ekonomicky odděleny od původní veřejné zakázky, pokud by toto oddělení způsobilo závažnou újmu zadavateli, nebo ačkoliv je toto oddělení technicky či ekonomicky možné, jsou dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby zcela nezbytné pro dokončení předmětu původní veřejné zakázky,

a

3. v případě veřejného zadavatele celkový rozsah dodatečných stavebních prací nebo dodatečných služeb nepřekročí 20 % ceny původní veřejné zakázky”

¹⁸ Srov. výkladové stanovisko ÚOHS k zadávání víceprací, cit.: *„Takové práce (či množství materiálu) nebyly zadavatelem v podmínkách původní veřejné zakázky obsaženy, a proto se jedná o nový předmět plnění tedy novu veřejnou zakázku (dále jen „vícepráce“), byť s původní veřejnou zakázkou bezprostředně souvisí.“*

¹⁹ Viz § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ ve znění s předpokládanou účinností od 1. ledna 2015:

V jednacím řízení bez uveřejnění může zadavatel zadat veřejnou zakázku na stavební práce nebo veřejnou zakázku na služby rovněž v případě, jestliže jde o

*a) dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby, které nebyly obsaženy v původních zadávacích podmínkách, jejich potřeba vznikla v důsledku okolností, **které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat**, a tyto dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby jsou nezbytné pro provedení původních stavebních prací nebo pro poskytnutí původních služeb, a to za předpokladu, že*

1. dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby budou zadány těmž dodavatelům,

2. dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby nemohou být technicky nebo ekonomicky odděleny od původní veřejné zakázky, pokud by toto oddělení způsobilo závažnou újmu zadavateli, nebo ačkoliv je toto oddělení technicky či ekonomicky možné, jsou dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby zcela nezbytné pro dokončení předmětu původní veřejné zakázky,

a

3. v případě veřejného zadavatele celkový rozsah dodatečných stavebních prací nebo dodatečných služeb nepřekročí 20 % ceny původní veřejné zakázky

Druhou skupinu změn představují rizika plynoucí zejména z nepředvídatelných aspektů souvisejících s geologickými podmínkami (tedy nejčastěji při aplikaci tzv. claimů). Tyto změny mající dopad na rozsah a termín plnění, případně cenu, bude možné do smlouvy o dílo promítnout formou dodatku v případě naplnění shora uvedených podmínek ZVZ 2015, případně podmínek Směrnice.

Níže uvádíme pro přehlednost možnosti změn dle DB podle ZVZ 2015

Druh změny	V režimu ZVZ jako změna smlouvy	Mimo režim ZVZ bez dopadu na smlouvu
Variations	Změna původních funkčních požadavků – např. rozšíření plánované funkce díla s dopadem na cenu je nepřijatelná. Jakékoliv změny, které nenaplní podmínky § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ jsou nepřijatelné.	Díličí úpravy při realizaci díla oproti projektu (záměna materiálů, jiné provedení díla při splnění původních funkčních požadavků), které nemají dopad na závazky sjednané smlouvou.
Claim	Změna ceny / termínu v důsledku okolností, které nebylo možno předvídat ani při vynaložení náležité péče, např. geologická rizika. Na změnu budou aplikována pravidla § 82 odst. 7 ZVZ a změna je omezena hodnotou 20% původní veřejné zakázky.	Tzv. claimy mají dopad na znění smlouvy, tj. vždy je bude nutné řešit v režimu ZVZ.

Níže uvádíme pro přehlednost možnosti změn dle DB podle Směrnice

Druh změny	V režimu ZVZ jako změna smlouvy	Mimo režim ZVZ bez dopadu na smlouvu
Variations	Změna původních funkčních požadavků – např. rozšíření plánované funkce díla s dopadem na cenu je přípustná jako tzv. změna de minimis s dopadem na cenu díla maximálně ve výši 15 % hodnoty původní veřejné zakázky. Ostatní změny smlouvy jsou nepřijatelné, pokud nesplní podmínky čl. 72 Směrnice	Díličí úpravy při realizaci díla oproti projektu (záměna materiálů, jiné provedení díla při splnění původních funkčních požadavků), které nemají dopad na závazky sjednané smlouvou.
Claim	Změna ceny / termínu buď jako změna de minimis nebo v důsledku okolností, které nebylo možno předvídat ani při vynaložení náležité péče, např. geologická rizika - změna je omezena hodnotou 50 % původní veřejné zakázky.	Tzv. claimy mají dopad na znění smlouvy, tj. vždy je bude nutné řešit v režimu Směrnice.

Vzhledem k tomu, že ujednání DB v čl. 13 a 20 nejsou zcela kompatibilní se shora uvedenou právní úpravou, lze doporučit jejich speciální modifikaci ve zvláštních podmínkách tak, aby bylo zřejmé, v jakých případech bude nezbytná aplikace ZVZ.

D.3 Díl 3. Požadavky objednatele

Účelem požadavků objednatele je především vymezení požadavků zadavatele na stavbu zejména z hlediska předpokládaného účelu stavby a funkcí, které má plnit ve smyslu § 44 odst. 5 ZVZ. Tato část by neměla obsahovat žádná závazná konkrétní technická řešení, která by zamezila očekávanému invenčnímu přístupu uchazečů ve veřejné zakázce. V této části je nutné klást důraz na funkční vymezení a toto zcela vyčerpávajícím způsobem popsat tak, aby navržené technické řešení nemohlo být v žádném aspektu v rozporu s plánovaným účelem stavby.

Díl 3 je rozdělen na dvě části:

- Technické požadavky objednatele na stavbu
- Technické podmínky

Technické požadavky objednatele na stavbu

Hlavním účelem technických požadavků objednatele je na základě dosud zpracované projektové dokumentace vymežit základní údaje o stavbě a zároveň vymežit požadavky zadavatele na stavbu zejména z hlediska předpokládaného účelu stavby a funkcí, které má plnit. Součástí je i sdělení objednatele, které oblasti dokumentace stavby poskytnuté objednatelem jsou pro uchazeče závazné, a u kterých oblastí je možné zpracovat vlastní návrh technického řešení. V této fázi je klíčová role správce stavby, který se spolu s projektovým manažerem podílí na zpracování požadavků objednatele dle potřeb konkrétní stavby.

Technické požadavky objednatele obsahují zejména:

- ⇒ **Všeobecné informace** – informace o účelu a rozsahu díla a základních údajích o staveništi (vymezení staveniště, popis lokality, klimatických, geologických a hydrogeologických podmínek).
- ⇒ **Dokumentace stavby** – vymezení a popis dokumentace poskytnuté objednatelem, požadavky na zpracování návrhu technického řešení v nabídce, požadavky na zpracování následných stupňů projektové dokumentace včetně průzkumů, geodetické dokumentace a autorského dozoru, další požadavky na dokumentaci zhotovitele (např. způsob zpracování harmonogramu prací, organizačního schématu, požadavky na vedení stavebního deníku apod.), požadavky na způsob kontroly kvality vykonávaných prací, požadavky na provedení inženýrské činnosti nebo způsob schvalování dokumentace objednatelem.
- ⇒ **Realizace stavby** – shrnutí povinností zhotovitele nezbytných pro zahájení stavebních prací, požadavky na zařízení staveniště včetně přístupových cest, nároky na ochranu životního prostředí, nároky na monitoring během realizace stavby (např. monitoring vlivů na životní prostředí, geotechnický a seismický monitoring, monitoring přístupových cest apod.), nároky na požární bezpečnost stavby, nároky na BOZP, případně další požadavky (např. nároky na výluky železnice).
- ⇒ **Organizační zabezpečení stavby** – požadavky na ohraničení staveniště včetně přístupových cest, organizace dopravy, požadavky na koordinaci a spolupráci s ostatními zhotoviteli.
- ⇒ **Zařízení staveniště** – definice požadavků na zařízení staveniště, včetně zásobování a přístupu na staveniště.
- ⇒ **Zabezpečení informovanosti veřejnosti** – vymezení rolí při komunikaci s veřejností, požadavky na součinnost při prezentaci, požadavky na informační a prezentační objekty.
- ⇒ **Požadavky na jednotlivé objekty** – specifické požadavky na konkrétní objekty (např. přeložky, demolice, rekultivace, vegetační úpravy, dílčí konstrukční prvky).

Technické podmínky

Dle potřeb objednatele a dle předpokládaného účelu a funkce stavby vymežit předpisy vztahující se k předmětu díla:

- ⇒ ČSN
- ⇒ Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP)
- ⇒ Zvláštní technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (ZTKP)
- ⇒ Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb PK (TKP-D)
- ⇒ Zvláštní technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb PK (ZTKP-D)
- ⇒ Technické podmínky MD (TP)
- ⇒ Vzorové listy staveb pozemních komunikací schválené MD ČR

D.4 Díl 4. Cenová část

Požadavky na vypracování cenové nabídky

Uchazeč vypracuje celkovou nabídkovou cenu (paušální cena), jež bude předmětem hodnocení, v členění na části²⁰:

- ⇒ projektová dokumentace,
- ⇒ inženýrská činnost,
- ⇒ stavební práce.

Platební kalendář

Práce budou hrazeny na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací²¹:

- ⇒ Projektová dokumentace – úhrada v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací.
- ⇒ Inženýrská činnost – úhrada v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací.
- ⇒ Stavební práce – platební kalendář pro realizační fázi stavby bude zpracován na základě odsouhlasené realizační dokumentace stavby, jejíž součástí bude výkaz výměr. Plán fakturace tak bude vycházet z agregovaných položek zpracovaných na základě výkazu výměr.

D.5 Díl 5. Dokumentace stavby poskytnutá objednatelem

Účelem dokumentace stavby poskytnuté objednatelem je poskytnutí uchazeči dosud zpracovanou projektovou dokumentací (DUR) a pravomocné správní rozhodnutí (UR). Dokumentace pro územní rozhodnutí je poskytnuta v otevřeném formátu a umožňuje uchazečům editaci dokumentace při návrhu technického řešení stavby.

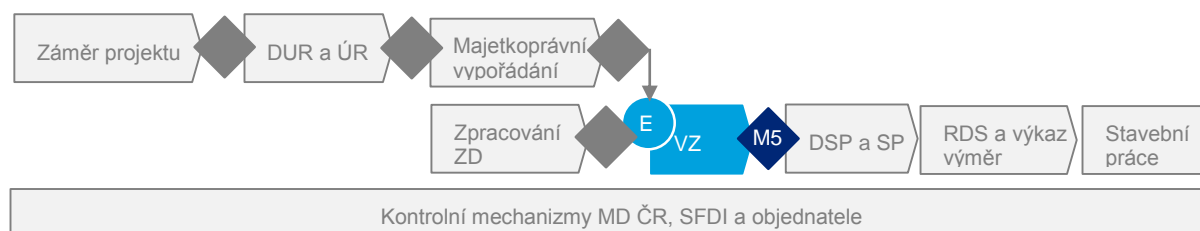
Nedílnou součástí jsou i průzkumy podmínek v území (provedené na úrovni realizace průzkumů pro stavební povolení dle příslušných předpisů) a další dostupné podklady (např. dopravní model, hlukové studie).

Odpovědnost: Objednatel

Milník M4

Schválení zadávací dokumentace centrální komisí MD ČR.

E. Veřejná zakázka



²⁰ Podmínkou je nastavení maximálního podílu nabídkové ceny na jednotlivé části v zadávací dokumentaci objednatele.

²¹ Konkrétní platební mechanismus dle specifik objednatele a podmínek projektu. Např. úhrada 70% ceny za DSP po odsouhlasení DSP objednatelem, úhrada zbývajících 30% po získání pravomocného stavebního povolení.

E.1 Postup veřejné zakázky

K jednotlivým druhům zadávacích řízení

V této části je stručně analyzováno, které druhy zadávacích řízení je zadavatel oprávněn dle ZVZ využít.

Otevřené řízení

Standardním a základním druhem zadávacího řízení, který může využít bez omezení kterýkoliv zadavatel, je otevřené řízení.

Předpokladem pro vedení otevřeného řízení je mj. dostatečně podrobná zadávací dokumentace ve smyslu § 44 odst. 5 ZVZ. O nabídce a stanovených smluvních podmínkách není možné jednat po podání nabídek. Hodnotící komise je povinna posoudit soulad nabídek s požadavky stanovenými platnými právními předpisy a s požadavky stanovenými zadávací dokumentací a nabídky, které nejsou v souladu s uvedeným, musí vyřadit. Pouze v případě, že nabídka obsahuje určité nejasnosti, může hodnotící komise požádat uchazeče o jejich vysvětlení.

Jak vyplývá z výše uvedeného, v otevřeném řízení není připuštěno jednání s jednotlivými uchazeči o jejich nabídkách a následná modifikace těchto nabídek. Uchazeči jsou povinni podat pouze konkrétní nabídky. Prakticky tak může dojít k situaci, že uchazeč předloží zadavateli nabídku, která sice splní veškeré formální požadavky zadavatele a všech příslušných právních předpisů, ale nebude zadavateli z nějakého subjektivního důvodu zcela vyhovovat. Zadavatel však už nemá možnost tuto nabídku jakkoliv modifikovat ani odmítnout.

Alternativně lze uvažovat o tom, že zadavatel umožní uchazečům podání variantních nabídek, což však vede ke zvýšení nároků na řádné hodnocení nabídek.

Tuto variantu nedoporučujeme, neboť vhodnější variantou je využití užšího řízení (viz níže). Nevýhoda otevřeného řízení spočívá v potenciální neefektivitě zadávacího řízení při podání velkého množství nabídek, u nichž nebude možné ověřit/hodnotit kvalifikaci uchazečů.

Užší řízení

Dalším standardním druhem zadávacího řízení, který může využít bez omezení kterýkoliv zadavatel, je užší řízení.

Předpoklady a postup řízení jsou shodné s řízením otevřeným. Oproti řízení otevřenému se v řízení užším předpokládají dvě fáze:

- fáze kvalifikační
- fáze hodnocení nabídek

V první fázi řízení zadavatel posoudí u jednotlivých uchazečů pouze splnění stanovených kvalifikačních předpokladů a následně vyzve pouze kvalifikované uchazeče k předložení nabídek. Počet kvalifikovaných uchazečů není možné u veřejného zadavatele podle současné právní úpravy nijak zužovat, přičemž se zužováním počtu uchazečů nepočítá ani ZVZ 2015.

Stejně jako v otevřeném řízení není ani v užším řízení připuštěno jednání s jednotlivými uchazeči o jejich nabídkách a následná modifikace těchto nabídek.

Užší řízení doporučujeme v rámci využití metody DB použít.

Jednací řízení s uveřejněním

Jednací řízení s uveřejněním („JŘSU“) je zahájeno oznámením neomezenému počtu uchazečů, kterým zadavatel vyzývá k podání žádosti o účast v tomto řízení, stanovuje kvalifikační kritéria pro účast v tomto řízení a určuje, v kolika fázích se bude s uchazeči jednat, případně zda počet uchazečů bude v jednotlivých fázích omezován. Po podání žádosti je posouzena kvalifikace uchazečů a ti uchazeči, kteří kvalifikaci splní, jsou vyzváni k podání nabídek. Po otevření obálek s nabídkami oznámí zadavatel předběžný výsledek hodnocení nabídek. Následně o nabídkách s uchazeči jedná a to buď se všemi současně, nebo odděleně. Jednání probíhá v tolika fázích, kolik jich zadavatel určil ve svém oznámení o zahájení JŘSU.

Použití alternativních druhů zadávacího řízení vždy ZVZ podmiňuje splněním specifických podmínek, neboť dodavatelé, kteří požadovanou kvalifikaci splňují a jinak by se otevřeného řízení zúčastnili, se těchto alternativních druhů zadávacích řízení nemusí zúčastnit např. s ohledem na zvýšené související náklady, což může vést k omezení konkurence a vysoutěžení pro zadavatele méně příznivějších podmínek. V případě JŘSU lze dle našeho názoru uvažovat zejména o důvodu dle ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) ZVZ, dle něhož může zadavatel zadat veřejnou zakázku v JŘSU ve výjimečných případech, pokud s ohledem na povahu plnění nebo rizika s ním spojená lze důvodně předpokládat, že nabídkové ceny uchazečů budou navzájem nesrovnatelné.

Nesrovnatelnost nabídkových cen by měla vyplývat z rozdílného řešení, které je sice způsobilé naplnit požadavky zadavatele, ale které vyústí v různé konstrukce nabídkové ceny. Tyto různé konstrukce nabídkové ceny by pak v důsledku byly vzájemně neporovnatelné. Např. dle rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže („ÚOHS“) č.j. S276/2008/Vz-22725/2008/540/PV ze dne 12. ledna 2009 je možné JŘSU použít na nový druh plnění, se kterým nejsou předchozí zkušenosti (eventuálně zcela minimální zkušenosti), neboť JŘSU umožňuje při jednání prověřit, zda předložené nabídkové ceny jsou adekvátní k předmětu plnění a zda jsou uchazeči objektivně schopni zakázku za tuto cenu realizovat.

Z výše uvedené správní praxe ÚOHS podle našeho názoru plyne, že nesrovnatelnost nabídkových cen může vyplývat například z povahy předmětu plnění veřejné zakázky (jedná se o projekt či činnost, se kterou nemají uchazeči dostatek zkušeností) anebo ze skutečnosti, že existuje více možných řešení, která připadají v úvahu k uspokojení potřeb zadavatele.

Tuto variantu nedoporučujeme.

Soutěžní dialog

Soutěžní dialog („SD“) se zahajuje oznámením neomezenému počtu uchazečů, kterým zadavatel vyzývá k podání žádostí o účast v SD, stanovuje kvalifikační kritéria pro účast v tomto řízení a určuje, v kolika fázích se bude s uchazeči jednat, případně zda počet uchazečů bude v jednotlivých fázích omezován. Po podání žádostí je posouzena kvalifikace uchazečů a ti uchazeči, kteří kvalifikaci splní, jsou vyzváni k účasti v SD. Následně vede zadavatel jednání s vyzvanými zájemci s cílem nalézt a vymezit jedno či více vhodných řešení. Zadavatel v soutěžním dialogu jedná buď se všemi uchazeči současně, nebo odděleně. Jednání probíhá v tolika fázích, kolik jich zadavatel určil ve svém oznámení o zahájení SD. Výběrem vhodného řešení se ukončuje SD a zadavatel vyzve písemně všechny zájemce, které vyzval k účasti v SD, k podání nabídek, přičemž za tímto účelem je povinen přesně specifikovat řešení vybrané v rámci soutěžního dialogu.

ZVZ stanoví, že veřejný zadavatel může využít tento druh řízení pro zadání veřejné zakázky se zvláště složitým předmětem plnění, pokud použití otevřeného řízení či užšího řízení není s ohledem na povahu předmětu plnění veřejné zakázky možné. Za veřejnou zakázku se zvláště složitým předmětem plnění je považována veřejná zakázka, u níž není veřejný zadavatel objektivně schopen přesně vymezit technické podmínky a právní nebo finanční požadavky na plnění veřejné zakázky.

V rozhodovací praxi (rozhodnutí ÚOHS č.j. S270,325/08) se pak opakuje a zdůrazňuje, že „základními předpoklady pro použití tohoto typu zadávacího řízení je existence zvláště složitého předmětu plnění, to znamená objektivní nemožnost použít otevřeného popřípadě užšího řízení.“ Např. by tak nemělo dojít k tomu, že v SD zadavatel připraví dokumentaci SD do takové podoby, která by obsahovala podrobně stanovené podmínky odpovídající druhu požadovaných stavebních prací. Takový postup by indikoval nenaplnění podmínek pro použití SD a porušení zákona zadavatelem. Podobně výše uvedené rozhodnutí ÚOHS uvádí, že (schopnost) stanovení smluvních podmínek již ve fázi, kdy by měl zadavatel teprve hledat vhodná řešení, jak dosáhnout uspokojení svých potřeb, indikuje v případě použití SD porušení zákona. Z citovaného rozhodnutí lze dále dovodit, že uchazeči musí být informováni o tom, v jakém směru zadavatel není schopen předmět veřejné zakázky objektivně stanovit (tj. např. uvedením, zda hledá řešení technického, ekonomického, nebo právního problému) tak, aby mohli zadavateli pomoci naleznout vhodná řešení.

Tuto variantu nedoporučujeme.

Závěr

Doporučeným druhem zadávacího řízení je užší řízení, které při vhodně nastavené kvalifikační fázi povede k zefektivnění procesu zadávacího řízení ve fázi hodnocení nabídek.

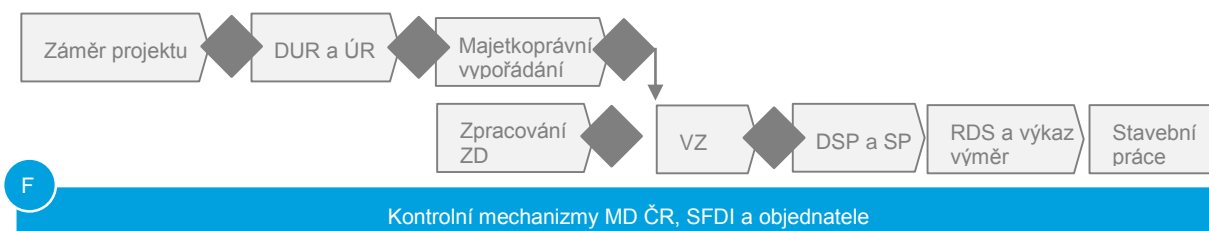
V podrobnostech odkazujeme na přílohu týkající se jednotlivých druhů zadávacích řízení a výstupů z jednání řídicího výboru projektu.

Odovědnost: Objednatel

Milník M5

Uzavření smlouvy o dílo se zhotovitelem.

F. Kontrolní mechanizmy MD ČR, SFDI a objednatele



F.1 Kontrolní mechanizmy ve fázi záměru projektu

Objednatel

Objednatel zajišťuje zpracování záměru projektu, který věcně a funkčně vymezuje požadavky na přípravu a realizaci akce v podrobnostech nezbytných pro posouzení a vydání stanoviska MD. Součástí záměru projektu je i informace o předpokládané metodě zadání projektu. U velkých staveb musí být součástí záměru projektu i oponentní posudek, jehož vyhotovení zajistí SFDI na základě vyžádání objednatele.

MD ČR a SFDI

Záměr projektu je nejprve předkládán k posouzení věcně příslušnému odboru MD, který jej, v případě, že s ním po věcné i formální stránce souhlasí, předloží k projednání centrální komisi. Centrální komise po projednání vydá stanovisko o dalším postupu.

F.2 Kontrolní mechanizmy ve fázi zpracování DUR

Objednatel

Po schválení záměru projektu doporučujeme ustanovení projektového týmu s motivací a odpovědností za přípravu a realizaci projektu metodou Design-Build. Úkolem projektového manažera je řízení projektu od záměru projektu až po uvedení stavby do provozu. V jednotlivých etapách projektu do projektového týmu vstupují specialisté z organizace objednatele. Ve fázi zpracování DUR je hlavním úkolem objednatele s ohledem na předpokládané zadání metodou DB

- ⇒ Zpracování zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku na výběr zpracovatele DUR a zajištění inženýrské činnosti spojené s vydáním ÚR – v zadávací dokumentaci musí objednatel zajistit dodání výstupů v otevřené formě, specifikovat požadavky na podrobnost zpracování záborového elaborátu a průzkumů.
- ⇒ Při zpracování DUR je úlohou objednatele v rámci projednání a odsouhlasení dokumentace zamezit nadměrné specifikaci DUR a identifikovat požadavky třetích osob.

MD ČR a SFDI

Objednatel předloží centrální komisi MD ČR aktualizaci záměru projektu v případě, že dojde k navýšení předpokládaných stavebních nákladů o více než 10%, dojde k podstatným změnám v rozsahu ekonomických či technických parametrů projektu nebo objednatel s ohledem na skutečnosti zjištěné v rámci DUR a ÚR rozhodne o změně metody zadání projektu.

F.3 Kontrolní mechanizmy ve fázi přípravy a realizace veřejné zakázky

Objednatel

Se zpracováním zadávací dokumentace pro zadání metodou Design-Build nejsou v současnosti mezi objednateli v ČR zkušenosti. Doporučujeme proto vypracování vzoru pro zadávací dokumentaci v režimu Design-Build, včetně obchodních podmínek a požadavků objednatele (obdobně jako disponuje např. v Polsku GDDKIA Funkčně-užitkovým programem).

Na zpracování konkrétních zadávacích dokumentací staveb by se měl vedle projektového manažera podílet i správce stavby (doporučujeme zpracování interní metodiky objednatele upravující činnost správce stavby). Podmínkou je zajištění vyškolení lidských zdrojů pro zadávání staveb v režimu DB.

MD ČR a SFDI

Pro zadání veřejné zakázky před získáním stavebního povolení je nezbytné zajištění udělení výjimky ministra dopravy. Objednatel předloží požadované dokumenty, které jsou součástí zadávací dokumentace k posouzení věcně příslušnému odboru MD. U zakázek s hodnotou nad 300 mil. Kč je zajišťuje SFDI zpracování oponentního posudku nezávislou osobou. Po zpracování stanovisek příslušných odborů MD je oponentní posudek spolu se stanovisky předložen centrální komisi, která věc projedná a vezme na vědomí, případně vydá doporučující připomínky. Po obdržení vyjádření MD může investor veřejnou zakázku vyhlásit.

F.4 Kontrolní mechanismy po uzavření SoD se zhotovitelem

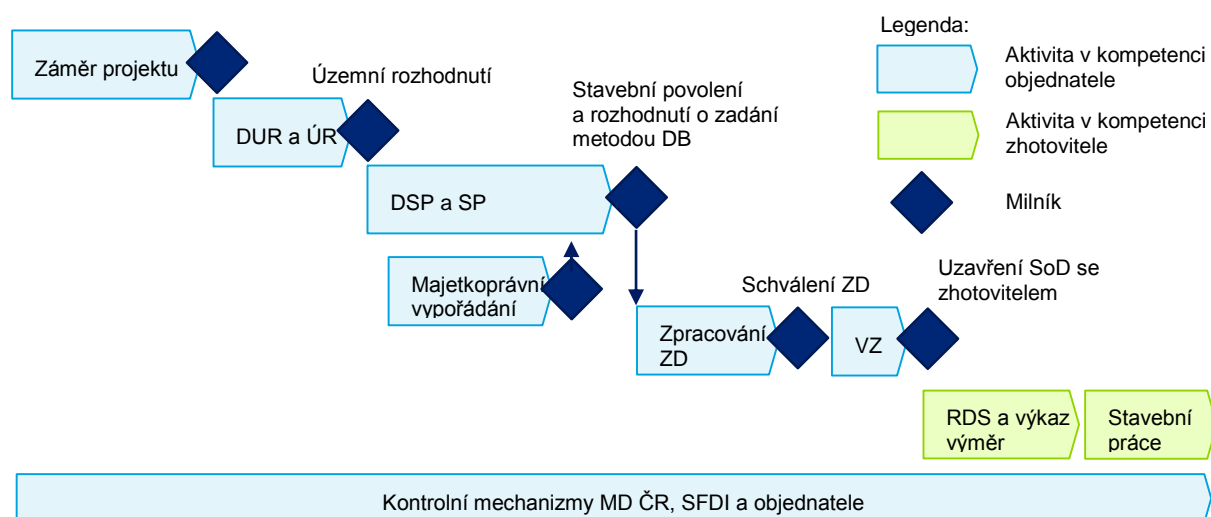
Objednatel

Po uzavření SoD se zhotovitelem jsou kontrolní mechanismy objednatele reprezentovány především projektovým manažerem, technickým dozorem investora a správcem stavby (v případě zavedení institutu neutrálního správce stavby jako prvního arbitra sporů mezi objednatelem a zhotovitelem i dalšího zástupce stavební správy objednatele). Úlohou objednatele je aplikace plně šíře kontrolních mechanismů vyplývajících z uzavřené smluvní dokumentace

Postup zadání metodou Design-Build ve fázi po vydání SP

V případech, kdy objednatel již disponuje zpracovanou DSP a projekt se dle uvedených kritérií (technická náročnost stavby, míra předvídatelnosti externích podmínek, skutečnosti zjištěné při zpracování DUR a DSP a provedené inženýrské činnosti, konkrétní podmínky stavebního povolení) je vhodný pro zadání metodou Design-Build, lze zadat ve fázi po získání stavebního povolení, případně pro pilotní projekty zadané formou Design-Build. V této fázi však dochází k výraznému poklesu benefitů užití metody Design-Build (zejména využití invence zhotovitele).

Rámcové schéma postupu zadání metodou Design-Build ve fázi po vydání SP



Rámcové schéma graficky vymezuje postup při zadání metodou Design-Build (ve fázi po vydání stavebního povolení). Tato fáze byla projednána řídicím týmem jako variantní (k cílové fázi zadání po vydání územního rozhodnutí a zajištění majetkoprávní přípravy) a schválena SFDI.

Postup zadání a hodnocení veřejné zakázky ve variantní fázi (zadání po vydání stavebního povolení) je zpracován v souladu s požadavky formou rozšíření cílové fáze, tzn., které části metodiky se nepoužijí, použijí se odlišně a v čem bude toto odlišné použití.

Specifika přístupu při zadání ve variantní fázi (po vydání stavebního povolení):

Rozhodnutí o zadání metodou Design - Build

Použití zadání metodou Design-Build ve fázi po vydání stavebního povolení se předpokládá v případech, kdy objednatel již disponuje dokumentací pro stavební povolení a vydaným pravomocným stavebním povolením, případně pro pilotní projekty zadané formou Design-Build.

K rozhodnutí o zadání projektu metodou Design-Build tedy dochází po zpracování DUR i DSP, zajištění majetkoprávní přípravy a provedení inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Předpokladem návrhu postupu zadání metodou DB ve variantní fázi je, že příprava projektu předcházející stavebnímu povolení probíhala bez ohledu na budoucí metodu zadání stavby.

Rozhodnutí o zadání projektu metodou Design-Build je provedeno s ohledem na kritéria pro projektové případy vhodné pro zadání metodou DB:

- ⇒ Užití DB je vhodné pro technicky náročné stavby, u kterých je zhotovitel schopen přijít s návrhem řešení s významným vlivem na termíny, náklady nebo kvalitu stavby (užití DB vhodné pro mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty – např. zabezpečovací systémy železnice, telematické technologie pozemních komunikací).
- ⇒ Užití DB je vhodné pro novostavby, u kterých lze průzkumem v přípravě stavby s relativně velkou mírou jistoty zjistit podmínky v území. Metoda DB není vhodná pro rekonstrukce, u kterých je vhodnější použití metody měřeného kontraktu.
- ⇒ Skutečnosti zjištěné při zpracování DUR a DSP a provedené inženýrské činnosti.
- ⇒ Konkrétní podmínky stavebního povolení.

Pro úvodní projekty v pilotním režimu aplikace metody Design-Build nedoporučujeme volbu strategicky významných projektů. Použití metody pro strategicky významné projekty doporučujeme až po získání zkušeností a vybudování expertních týmů na straně objednatelů.

Zpracování zadávací dokumentace

V rámci přípravy veřejné zakázky na zhotovitele následných stupňů projektové dokumentace a realizaci stavebního díla je úlohou objednatele zpracování zadávací dokumentace obsahující všechny náležitosti stanovené zákonem o veřejných zakázkách. Zadávací dokumentaci doporučujeme rozdělit do pěti dílů:

- ⇒ Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky
- ⇒ Díl 2. Obchodní podmínky
- ⇒ Díl 3. Požadavky objednatele
- ⇒ Díl 4. Cenovou část
- ⇒ Díl 5. Dokumentaci stavby poskytnutou objednatelem

Specifika Dílu 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky

⇒ **Zpracování a posuzování nabídek** – uchazeč předkládá nabídku ve dvou částech zadávacího řízení:

- Kvalifikační část – uchazeč předkládá žádost o účast v užším řízení. Hodnotící komise posuzuje splnění kvalifikačních předpokladů.
- Hodnocení nabídek – uchazeč předkládá návrh technického řešení a cenovou nabídku. Návrh technického řešení zpracuje uchazeč v jedné variantě formou rozpracování DSP, dle požadavků objednatele (výkresová část DSP je součástí zadávací dokumentace). Podmínky stavebního povolení jsou pro uchazeče závazné. Uchazeč nesmí ve svém návrhu vybočit z územních mezí záborů uvedených ve stavebním povolení, aby nevyžadovaly projednání v územním řízení (tj. vydání územního rozhodnutí).

Hodnotící komise posuzuje splnění požadavků objednatele a hodnotí nabídkovou cenu, případně ekonomickou výhodnost nabídky. Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky je doporučena (při absenci modelu pro výpočet provozních nákladů stavby na straně objednatele) nejnižší nabídková cena.

Po získání dostatečně robustního souboru dat a zpracování metodiky pro výpočet provozních nákladů stavby je doporučeno přistoupit k hodnocení nabídek uchazečů podle ekonomické výhodnosti nabídky (nákladů životního cyklu stavby).

⇒ **Stanovení nabídkové ceny** – cena předmětu plnění představuje celkovou nabídkovou cenu, jež bude předmětem hodnocení. Jakákoliv změna nabídkové ceny z důvodu případné změny nákladů zhotovitele v čase je zcela vyloučena, pokud není v obchodních podmínkách stanoveno jinak.

Při absenci modelu pro výpočet provozních nákladů a použití hodnotícího kritéria nejnižší nabídková cena je podkladem pro stanovení nabídkové ceny uchazečem formulář souhrnného rozpočtu díla. Zpracování souhrnného rozpočtu díla zajistí objednatel a je součástí zadávací dokumentace (dílu 5. Dokumentace stavby poskytnuté objednatelem).

Specifika Dílu 4. Cenová část

⇒ **Požadavky na vypracování cenové nabídky** - uchazeč vypracuje celkovou nabídkovou cenu, jež bude předmětem hodnocení. Uchazeči ocení všechny položky formuláře souhrnného rozpočtu díla (založeného na souhrnném soupisu stavebních prací, dodávek a služeb), který bude součástí zadávací dokumentace.

⇒ **Platební kalendář** - práce budou hrazeny na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací specifikovaných v časovém harmonogramu, jehož formulář bude součástí zadávací dokumentace.

Specifika Dílu 5. Dokumentace stavby poskytnutá objednatelem

Účelem dokumentace stavby poskytnuté objednatelem je poskytnutí uchazeči dosud zpracovanou projektovou dokumentací (DSP) a pravomocné správní rozhodnutí (SP). Nedílnou součástí dokumentace je i formulář souhrnného rozpočtu díla a formulář časovém harmonogramu projektu.

Seznam příloh

Předmětem příloh je uvedení výsledků analytické a návrhové etapy projektu „Metodika pro zadání veřejné zakázky formou Design-Build pro dopravní stavby v ČR“ vedoucích k formulaci metodiky. Přílohy jsou zpracovány v souladu se zadávací dokumentací projektu ve struktuře výstupů jednotlivých projektových prací (1.1-2.6).

Výstupy projektových prací jsou rozděleny do čtyř příloh tak, jak byly jednotlivé projektové aktivity v průběhu projektu projednány a schváleny zadavatelem a řídicím týmem projektu (v rámci jednotlivých Zpráv o stavu projektu č.1-4).

⇒ Příloha 1 – Zpráva o stavu projektu č.1, obsahující výstupy projektových prací:

- 1.1 Analýza zkušeností s metodou Design-Build
- 1.2 Analýza možnosti použití DB v podmínkách české legislativy

⇒ Příloha 2 – Zpráva o stavu projektu č.2, obsahující výstupy projektových prací:

- 1.3 SWOT analýza DB a měřeného kontraktu
- 1.4 Definování možností použití Design-Build v různých fázích přípravy staveb

⇒ Příloha 3 – Zpráva o stavu projektu č.3, obsahující výstupy projektových prací:

- 2.1 Stanovení podrobnosti projektové dokumentace pro vymezení předmětu díla
- 2.2 Prověření možnosti použití FIDIC Yellow Book v českých podmínkách
- 2.3 Doporučení kritérií a hodnocení VZ zadané formou DB
- 2.4 Postup zadání a hodnocení veřejné zakázky formou Design-Build
- 2.5 Návrh kontrolních mechanismů objednatele, MD ČR a SFDI

⇒ Příloha 4 – Zpráva o stavu projektu č.4, obsahující výstupy projektových prací:

- 2.6 Případová studie

Příloha 1 - Manažerský souhrn

Analýza zkušeností s metodou Design-Build

V souladu s požadavky zadavatele a požadavky členů řídicího týmu byla analýza zkušeností se způsobem zadání veřejných zakázek formou Design-Build (dále také „DB“) pro dopravní stavby provedena pro šest států – Českou republiku, Slovensko, Rakousko, Polsko, Německo a Velkou Británii.

Pro získání zdrojových informací bylo využito zejména mezinárodního know-how společnosti Deloitte a konzultací se zástupci zadavatelských i dodavatelských organizací v České republice. Současně byly formou průzkumu osloveny investorské organizace a profesní sdružení v oblasti dopravní infrastruktury v jednotlivých analyzovaných státech.

V průběhu analýzy se podařilo prohloubit stávající a navázat nové kontakty se zástupci zahraničních investorských a dodavatelských organizací. Těchto kontaktů bude možné využít v dalších fázích projektu pro získání podrobnějších zkušeností s konkrétními detailními aspekty metody Design-Build.

Hlavní zjištění: 2 skupiny s odlišným přístupem k rozvoji dopravní infrastruktury

Smluvní podmínky dopravních staveb	
Německo	VOB
Rakousko	ÖNORM
Velká Británie	NEC
Česká republika	FIDIC
Slovensko	FIDIC
Polsko	FIDIC

Po srovnání míry užití jednotlivých metod zadávání dopravních staveb, motivů pro užití metody Design-Build i zhodnocení celkových zkušeností s metodou Design-Build byly mezi analyzovanými státy identifikovány dvě hlavní skupiny s odlišným přístupem k rozvoji dopravní infrastruktury.

První skupinu tvoří státy s rozvinutou ekonomikou i sítí dopravní infrastruktury – **Německo, Rakousko a Velká Británie**. Investice do dopravní infrastruktury jsou zde realizovány převážně z důvodu zlepšení kvalitativních parametrů rozvinuté dopravní sítě. Investoři v těchto zemích **disponují vlastními smluvními podmínkami**, jejichž vývoj má dlouholetou tradici.

Druhou skupinu tvoří Česká republika, Slovensko a Polsko, tedy země, u kterých dosud není rozvinutá páteří síť silniční a železniční infrastruktury a tento rozvoj v současnosti za přispění finančních zdrojů Evropské unie probíhá. Tyto země zpravidla **používají smluvních**

podmínek FIDIC.

Německo, Rakousko, Velká Británie: omezená míra užití metody Design-Build

V Německu, Rakousku a Velké Británii je zadávání metodou Design-Build uplatněno v případě vzniku požadavků na urychlení přípravy a realizace stavby zejména u projektů, u kterých zadavatel dokáže přesně definovat své požadavky a nejsou předpokládány změny během výstavby (např. projekty obnovy z důvodu, že stávající stavba přestává plnit současné požadavky).

Motivace k použití alternativních metod zadání

Německo	<ul style="list-style-type: none">• Invence dodavatele
Rakousko	<ul style="list-style-type: none">• Partnerství zadavatele a dodavatele• Maximalizace hodnoty za peníze
Velká Británie	<ul style="list-style-type: none">• Využití soukromého kapitálu

Jelikož se však jedná o státy se stabilizovaným dlouhodobým masterplánem a známým rozsahem budoucích stavebních prací, požadavky na urychlení projektové přípravy a realizační fáze často nevznikají. Proto i metoda Design-Build je využívána jen v malém množství případů.

Tyto státy se zaměřují spíše na benefity spolupráce veřejného a soukromého sektoru ve všech fázích výstavbového projektu – návrhu, realizace a provozu stavby. Jsou proto rozvíjeny metody brzkého zapojení dodavatele do návrhu technického řešení (Early Contractor Involvement - schéma uplatňované ve Velké Británii) nebo schémata zapojující dodavatele do financování a provozu stavby (A-model a F-model realizovaný v Německu).

Česká republika, Slovensko, Polsko: potřeba urychlení rozvoje dopravní infrastruktury

Česká republika, Slovensko a Polsko mají v současnosti příležitost zajistit rozvoj dopravní infrastruktury s využitím čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie. Vzhledem k tomu, že možnost využívání těchto zdrojů je časově omezená, vzniká potřeba urychlení přípravy a realizace staveb. Urychlení projektových i realizačních prací je proto hlavním motivem zadání metodou Design-Build.

Motivace k použití alternativních metod zadání

Česká republika	• Urychlení přípravy a realizace staveb
Slovensko	• Optimalizace projektové dokumentace
Polsko	• Alokace rizik na dodavatele

Stavební trh v těchto zemích je charakteristický rovněž napjatými vztahy mezi zadavatelem (veřejný sektor) a dodavatelem (privátní sektor). Ve výběrových řízeních v minulosti docházelo k častému napadání veřejných zakázek neúspěšnými uchazeči a z toho plynoucí rušení a opětovné zadávání zakázek na stavební práce. Projektová dokumentace je v řadě případů zastaralá a neodpovídá současným technickým požadavkům a předpisům. Objevily se proto pokusy o přenesení odpovědnosti za přepracování projektové dokumentace na dodavatele využitím metody Design-Build.

Podněty pro ČR: Inspirace „nejlepší praxí“ a poučení ze zkušeností na Slovensku a Polsku

Trendy v zadávání dopravních staveb

Německo	• Dlouhodobé partnerství zadavatele a dodavatele (metody ECI, DBFO).
Rakousko	• Zadávání metodou měřeného kontraktu (fungující díky dlouhodobému masterplánu a silným investorským organizacím).
Velká Británie	
Česká republika	• Státy s problémy v přípravě staveb, které ohrožují i čerpání finančních zdrojů z EU. Zadání metodou Design-Build má přinést urychlení výstavbového projektu.
Slovensko	
Polsko	

Česká republika má ze všech analyzovaných zemí **nejméně zkušeností** nejen s metodou Design-Build, ale s alternativním zadáváním dopravních staveb obecně. Současnými potřebami se veřejní investoři v České republice (zejména ŘSD a SŽDC) podobají investorům na Slovensku a Polsku. V obou zemích již v minulosti byly realizovány pilotní projekty metodou Design-Build a v současnosti je zadávání dopravních staveb v těchto zemích podle žluté knihy FIDIC standardně používaným nástrojem

pro zajištění projektové dokumentace a stavebních prací.

Při návrhu jednotlivých detailních aspektů metodiky pro zadávání dopravních staveb metodou Design-Build v České republice je vhodné využít inspirace se způsobem zadávání staveb ve vyspělých státech (zejména Německo a Velká Británie), ale s ohledem na stávající podmínky a možnosti v České republice. Měly by tak být využity zkušenosti z Polska a Slovenska (včetně negativních zkušeností) pro minimalizaci ztrát z hledání „české cesty“.

Analýza možnosti použití DB v podmínkách české legislativy

Zadávání veřejných zakázek s využitím principu DB je v podmínkách české legislativy možné. Pro účely splnění principu DB doporučujeme využít **otevřené zadávací řízení pro případy již rozpracované zadávací dokumentace, popř. se specifikací podstatných podmínek zadání**. Použití soutěžního dialogu a kombinace soutěže o návrh, jednacího řízení bez uveřejnění a následného otevřeného řízení nedoporučujeme s ohledem na možné narušení principu DB – navrhovatel technického řešení nemusí být zároveň zhotovitelem stavby.

Pro zlepšení prostředí pro zadávání veřejných zakázek s využitím principu DB lze doporučit vypracování metodiky nastavení hodnotících kritérií a vypracování vzoru požadavků zadavatele tak, aby mohly být bez problémů aplikovány využitelné varianty otevřeného řízení.

Legislativní opatření nejsou pro zadání veřejné zakázky formou DB nezbytná, respektive přímo nesouvisí s využitelností principu DB v podmínkách české legislativy, ale dotýkají se obecné problematiky zadávání veřejných zakázek. Obecné posuzování efektivnosti zadávání veřejných zakázek v České republice však není předmětem této metodiky a našeho hodnocení.

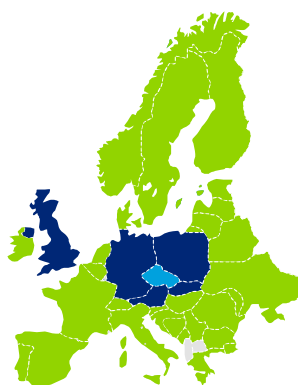
Příloha 1 - Výstup projektových prací 1.1-1.2

1.1 Analýza zkušeností s metodou Design-Build

V rámci projektové aktivity 1.1 Analýza zkušeností s metodou Design-Build bylo provedeno zhodnocení mezinárodních zkušeností se způsobem zadání veřejných zakázek formou Design-Build, popis systému využívání, jeho pozitiv a negativ.

V souladu s požadavky zadavatele a požadavky členů řídicího týmu byla analýza provedena pro šest států – Českou republiku (CZ), Slovensko (SK), Rakousko (AT), Polsko (PL), Německo (DE) a Velkou Británii (GB).







V rámci analýzy jsou nejprve uvedeny kontextové informace – geograficko-demografické, ekonomicko-dopravní a právní charakteristiky států zahrnutých do analýzy (subkapitoly 1.1.1 – 1.1.3). Subkapitola 1.1.4 je pak přímo zaměřena na zkušenosti se zadáváním veřejných zakázek metodou Design-Build.

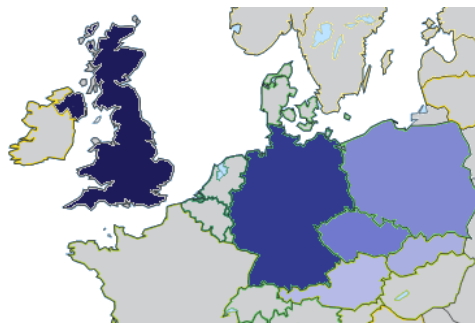


1.1.1 Geograficko-demografické charakteristiky

Úvodní kontextové charakteristiky jsou zaměřeny na základní geograficko-demografické parametry posuzovaných států. Středoevropské státy (Česká republika, Slovensko, Rakousko, Polsko) se vyznačují nižší hustotou obyvatel než Německo a Velká Británie.

Např. sousední Německo má oproti České republice 4,5 násobnou rozlohu území, ale téměř 8 násobný počet obyvatel. Podobně Velká Británie oproti České republice dosahuje téměř dvojnásobné hustoty zalidnění. 13 měst s počtem obyvatel nad 500 tisíc v Německu a 11 ve Velké Británii vyvolává i vyšší nároky na zajištění dopravní obslužnosti území a vybudování rychlé a kvalitní infrastruktury.

Obecné charakteristiky (2013)	Státní vlajka	Rozloha (tis. km ²)	Počet obyvatel (mil.)	Hustota zalidnění (obyvatel/km ²)
Česká republika		78,9	10,5	133
Slovensko		49,0	5,4	110
Rakousko		83,9	8,5	101
Polsko		312,7	38,5	123
Německo		357,1	80,6	226
Velká Británie		243,6	64,1	263



Grafické zobrazení hustoty zalidnění

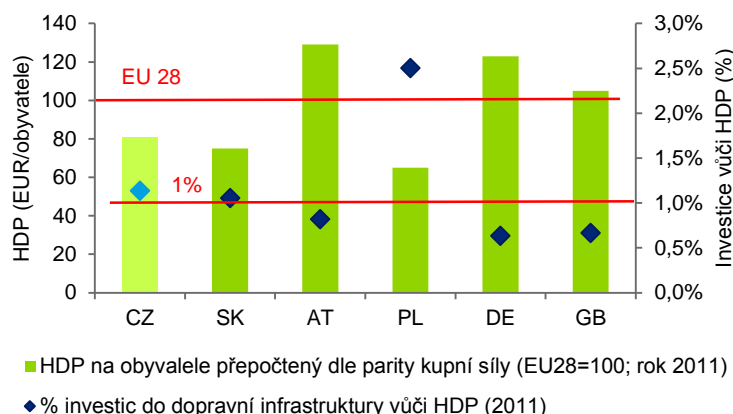
1.1.2 Ekonomicko-dopravní charakteristiky²²

Vztah HDP a výše investic do dopravní infrastruktury

První skupina států (Rakousko, Německo a Velká Británie) dosahují vyššího HDP na obyvatele, než je průměr států Evropské Unie. Druhá skupina analyzovaných států (ČR, Slovensko a Polsko) jsou v HDP na obyvatele pod evropským průměrem.

Relace mezi HDP na obyvatele a výší investic do dopravní infrastruktury ukazuje, že první skupina vyspělých států investuje do infrastruktury méně (do 1% HDP) než skupina rozvíjejících se středoevropských států. Tento stav je dán mj. skutečností, že Rakousko, Německo

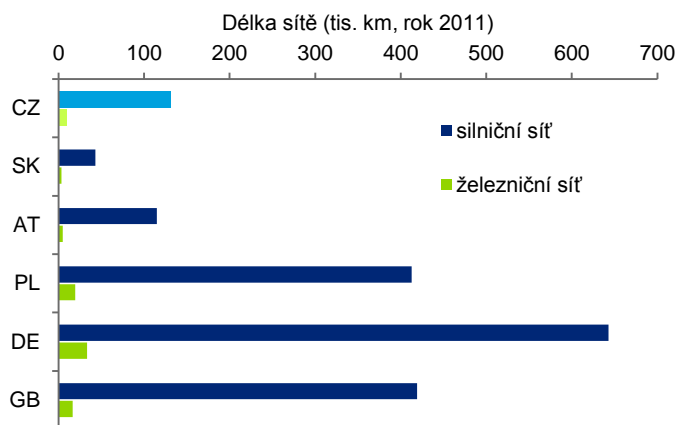
a Velká Británie disponují rozvinutou dopravní infrastrukturou a investice do infrastruktury využívají převážně na zlepšení kvalitativních parametrů dopravní sítě. Oproti tomu ČR, Slovensko a Polsko rozvíjí síť dopravní infrastruktury a využívají finančních prostředků z fondů EU pro spolufinancování rozvoje.



Délka dopravní sítě

Celková délka silniční a železniční sítě koreluje s rozlohou území státu a počtem jeho obyvatel.

Pro srovnání s Českou republikou je vhodným státem Rakousko, které je srovnatelné jak rozlohou (AT 84 tis. km², ČR 79 tis. km²), tak počtem obyvatel (AT 8,5 mil., ČR 10,5 mil. obyvatel). V absolutních délkách silniční sítě ČR Rakousko převyšuje, výrazně však zaostává v délce strategicky významných komunikací (rakouská síť D+R měří 2 185 km, česká pouze 1 276 km).

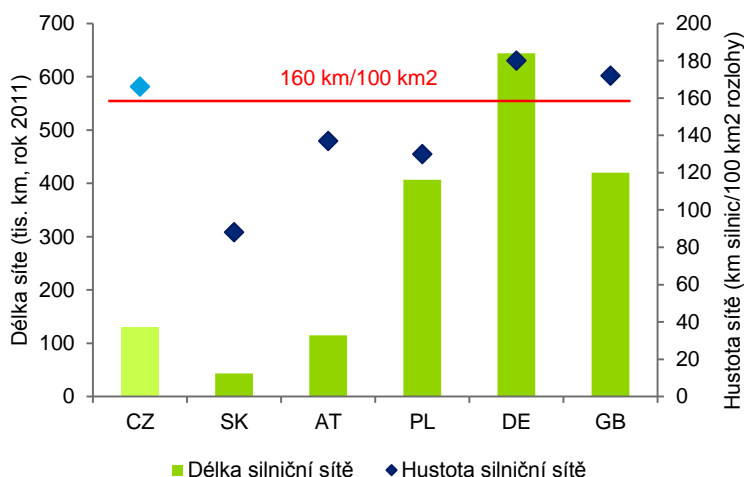


Délka a hustota silniční sítě

Česká republika disponuje hustou silniční sítí, z analyzovaných států srovnatelnou jen s hustotou silniční sítě Německa a Velké Británie (nad 160 km silnic/100 km² rozlohy).

Německo i Velká Británie však mají na svých územích téměř dvojnásobnou hustotu zalidnění (226, resp. 263 obyvatel na km² oproti 133 obyvatel na km² v České republice).

Je zřejmé, že vysoká hustota silniční sítě vyžaduje vysoké náklady na údržbu, opravy a modernizaci silniční sítě.



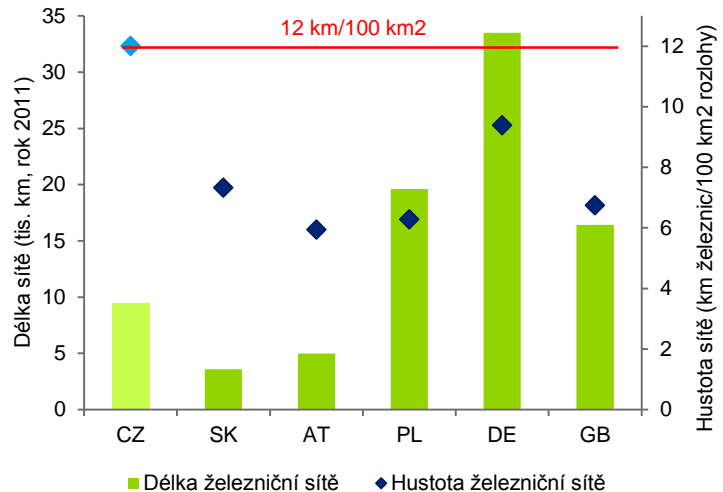
²² Ve zdroji pro výši investic do dopravní infrastruktury (OECD) jsou dostupná data pouze pro rok 2011. V případě dostupnosti aktuálnějších dat v průběhu zpracování projektu budou data aktualizována v závěrečné zprávě projektu.

Délka a hustota železniční sítě

Česká republika má ve srovnání s analyzovanými státy výrazně nejvyšší hustotu železniční sítě (12 km železnic/100 km² rozlohy). Železnice je tak i díky geografické (tranzitní) poloze ČR nejdostupnější z posuzovaných zemí.

Rozvoj železnice na území ČR se odehrával především v 19. stol., dnešní síť je tak prakticky shodná s železniční sítí ze začátku minulého století a je z 40% tvořena regionálními dráhami.

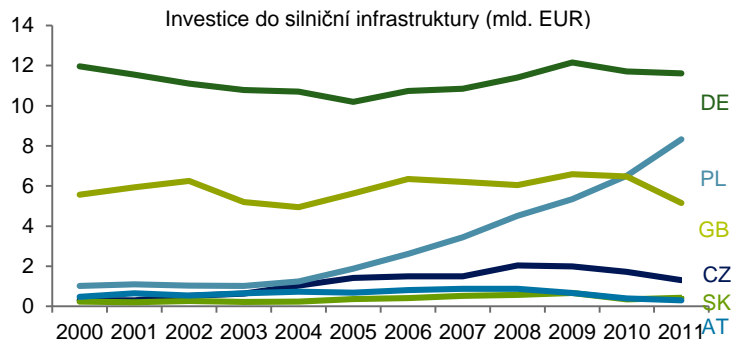
Vyšší hustota železnice má na druhou stranu vyšší nároky na náklady spojené se zajištěním provozuschopnosti, provozování a modernizace železnice.



Výše investic do silniční infrastruktury

Na střednědobém vývoji investic do silniční infrastruktury je patrný nárůst výše investic v ČR, na Slovensku a zejména v Polsku po zahájení čerpání finančních prostředků na rozvoj dopravní infrastruktury z fondů EU.

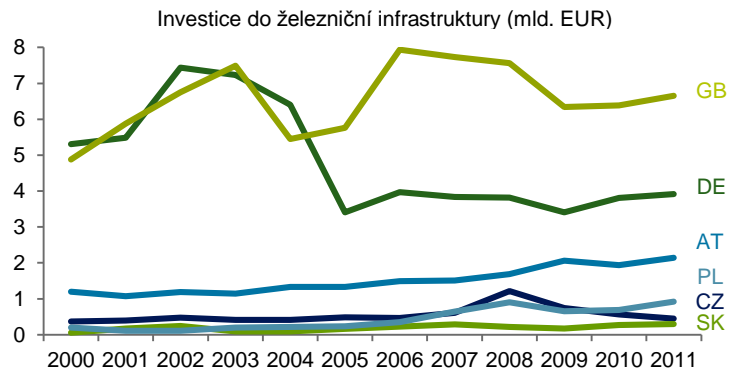
Oproti tomu v zemích s dlouhodobým stabilizovaným masterplánem a bez výrazné finanční podpory EU (Rakousko, Německo, Velká Británie) lze pozorovat konstantní výši investic ve střednědobém horizontu.



Výše investic do železniční infrastruktury

U všech analyzovaných zemí s výjimkou Německa dochází ve střednědobém horizontu k nárůstu investic do železnice.

Rekordní výše investic v České republice v roce 2008 souvisela především s modernizací III. a IV. Tranzitního koridoru (0,36 mld. EUR) a Nového spojení v Praze (0,07 mld. EUR).



Závěry srovnání ekonomicko-dopravních charakteristik

- ⇒ Česká republika disponuje ve srovnání s ostatními analyzovanými státy **hustou silniční i železniční sítí**. Páteří sítě však tvoří pouze 1% (D+R) silniční sítě a 14% (koridory) železniční sítě.
- ⇒ ČR, Slovensko a Polsko jsou **motivovány k investicím do rozvoje dopravní infrastruktury**, a to díky možnosti **čerpání prostředků z EU**, prostřednictvím národních operačních programů.
- ⇒ **Rakousko, Německo a Velká Británie** investují střednědobě stabilní výši prostředků do zlepšování parametrů silniční i železniční sítě a vytváří tak stabilní podmínky pro rozvoj dopravní infrastruktury.

1.1.3 Právní prostředí

Pro účely popisu a srovnání právního prostředí ve vybraných zemích jsou v této kapitole sledovány právní úprava veřejného zadávání, právní úprava umístování a povolování staveb a souvisejícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí – EIA (veřejné právo stavební) a případná relevantní právní úprava smluvních vztahů mezi objednateli a zhotoviteli stavebních prací (soukromé právo stavební).

Česká republika

V České republice je úprava veřejného zadávání obsažena v zákoně č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. Dle předpokládané hodnoty veřejné zakázky rozlišujeme zakázky nadlimitní, podlimitní a zakázky malého rozsahu – náročnost požadovaného zadávacího procesu odpovídá druhu veřejné zakázky. Podle předmětu plnění rozlišujeme veřejné zakázky na dodávky, veřejné zakázky na stavební práce a veřejné zakázky na služby. Zakázky lze vždy zadávat v otevřeném řízení a v užším řízení, která je zadavatel oprávněn využít bez jakýchkoliv omezení či podmínek, a dále lze dle povahy veřejné zakázky využít jednací řízení s uveřejněním, jednací řízení bez uveřejnění, soutěžní dialog a zjednodušené podlimitní řízení a rovněž lze využít postupu v tzv. soutěži o návrh. Dozorovým orgánem je Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

Veřejné stavební právo je upraveno v zákoně č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), a pro některé zvláštní stavby jako jsou pozemní komunikace nebo vodohospodářské stavby je zvláštní úprava obsažena ve speciálních odvětvových právních předpisech (zákon o pozemních komunikacích, vodní zákon). Stavby jsou obecně povolovány ve dvoukolovém řízení – nejprve jsou umístovány v území v rámci územního řízení a jejich stavebně technické provedení je poté povolováno ve stavebním řízení. Pro jednodušší stavby lze využít zjednodušené varianty těchto procesů (územní souhlas a ohlášení stavby), popř. některé stavby tato řízení a povolení z nich vycházející vůbec nevyžadují. Pro většinu staveb lze na žádost ohlašovatele záměru tato řízení spojit, stejně tak lze i v některých případech v jednom řízení povolit více staveb. Obecně jsou stavby povolovány obecnými stavebními úřady, některé zvláštní stavby jsou však povolovány speciálními stavebními úřady; takovými stavbami jsou i pozemní komunikace, které povoluje silniční správní úřad. Proces EIA probíhá v rámci odděleně a stanovisko EIA je podkladem jak pro územní rozhodnutí, tak pro stavební povolení. Nelze vydat jednotné rozhodnutí zahrnující všechna potřebná povolení.

Základním pramenem soukromého stavebního práva je v České republice zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který je založen na smluvní volnosti.

Slovensko

Slovenským předpisem upravujícím zadávání veřejných zakázek je zákon č. 25/2006 Z. z., o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Dle očekávané hodnoty rozlišujeme veřejné zakázky nadlimitní, podlimitní, podprahové a s nízkou hodnotou – druhu veřejné zakázky odpovídá i náročnost zadávacího procesu. Dle předmětu plnění se veřejné zakázky dělí na zakázky na dodávky, zakázky na stavební práce a zakázky na služby. Řízení při zadávání veřejných zakázek se dělí na otevřené řízení, užší řízení, jednací řízení a soutěžní dialog. Dozorovým orgánem je Úřad pre verejne obstarávanie, který provádí jak dozor nad řízením o zadávání veřejné zakázky před uzavřením smlouvy, tak i kontrolu po uzavření smlouvy. Významnou roli v oblasti dozoru nad zadáváním veřejných zakázek zastává tzv. Rada úradu pre verejné obstarávanie. Mezi pravomoci Rady úradu pre verejné obstarávanie patří rozhodování o návrhu na určení, že došlo k změně okolností, která opodstatňuje uzavření dodatku k smlouvě uzavřené jako výsledek veřejné zakázky, rozhodování o odvoláních proti rozhodnutím úřadu o námitkách nebo rozhodování v procesu přezkoumání rozhodnutí o námitkách mimo odvolací řízení.

Povolování staveb je upraveno zákonem č. 50/1976 Sb., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), a podléhá nejprve územnímu řízení o umístění stavby a potom stavebnímu povolení, kterým je povolováno stavebně technické provedení stavby. Pro jednodušší stavby lze využít zjednodušené varianty těchto procesů (zjednodušené řízení a ohlášení stavby), popř. nejsou povolení vůbec nevyžadována. EIA probíhá v rámci odděleného procesu a nelze vydat jednotné rozhodnutí zahrnující všechna potřebná povolení.

Základním pramenem soukromého stavebního práva ve Slovenské republice zákon č. 40/1964 Zb., občiansky zákonník.

Jako jednu z velkých výhod lze na Slovensku označit působení Slovenské asociácie konzultačných inžinierov („SACE“) v oblasti sporů ze stavebních projektů. V případě, že při realizaci prací podle smlouvy vzniknou spory, které nejsou smluvní strany schopné vyřešit vzájemnou dohodou, nebo nepřijmou rozhodnutí stavebního dozoru (= správce stavby), je možné požádat SACE o návrh na jmenování mediátora nebo Rozhodce sporu. Na rozdíl od řešení sporů v soudním řízení je řešení sporů s pomocí SACE méně nákladné

a zdlouhavé. Rada složená z odborníků rychle řešících spor navíc pomáhá vyjasnit většinu sporů již v průběhu realizace (často před jejich vznikem).

Rakousko

V Rakousku je právní úprava veřejných zakázek na celostátní (federální) úrovni obsažena ve Federálním zákoně o veřejných zakázkách (Bundesvergabegesetz) z roku 2006. Řízení při zadávání veřejných zakázek se dělí na veřejné řízení, neveřejné řízení s či bez zveřejnění, jednací řízení s či bez zveřejnění, přímé zadání zakázky, elektronickou aukci s nebo bez omezení počtu účastníků, rámcovou dohodu; dynamický systém zadávání veřejných zakázek a soutěžní dialog. Efektivní zadávání veřejných zakázek obstarává Federální společnost pro zadávání veřejných zakázek (Bundesbeschaffung GmbH) a její zadavatelské centrum (Vergabekompetenzcenter). Orgánem odpovědným za dozor na průběh zadávání veřejných zakázek na obecním, krajském, zemském i federálním stupni jsou účetní dvory (Rechnungshof). Ve většině spolkových zemí jsou orgány přezkumu na obecním a krajském stupni nezávislé správní orgány – nezávislý správní senát (Unabhängige Verwaltungssenate) a nezávislý senát pro kontrolu zadávání (Unabhängige Vergabekontrollsenate). Kontrolním orgánem na federálním stupni je spolkový úřad pro zadávání (Bundesvergabeamt).

V Rakousku není jednotné stavební právo na centrální úrovni a je záležitostí jednotlivých spolkových zemí. Povolování staveb podléhá pouze jednomu řízení, které kombinuje jak umístění stavby, tak stavebně technické požadavky. Pro jednodušší stavby lze využít zjednodušenou variantu povolovacího procesu (ohlášení stavby), popř. není vyžadováno žádné řízení, resp. povolení. EIA probíhá pro všechny stavby v rámci odděleného procesu. Pro silniční stavby s výjimkou federálních silnic lze získat jedno rozhodnutí obsahující všechna potřebná povolení.

Základním pramenem soukromého stavebního práva je v Rakousku občanský zákoník z roku 1811 [Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB)].

Německo

Německá úprava zadávání veřejných zakázek je rozříštěná do většího počtu právních předpisů. Mezi jinými je obsažena například v části čtvrté zákona proti omezování hospodářské soutěže ze dne 26. srpna 1998 (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen - GWB), dále v předpise upravujícím regulaci zadávání veřejných zakázek ze dne 9. ledna 2001 (Vergabeverordnung - VgV) a v předpise upravujícím zadávání veřejných zakázek na stavební práce [Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB)]. Ceny v zadávacích řízeních jsou rovněž regulovány – s výjimkou stavebních prací by měly být ceny tržní (podle nařízení na oceňování veřejných zakázek VO PR No 30/53). V Německu se řízení při zadávání veřejných zakázek dělí na veřejné výběrové řízení, omezené výběrové řízení, jednotnou nabídku a soutěžní dialog. Stejně jako právní úprava zadávání veřejných zakázek, i systém dozoru nad tímto zadáváním je decentralizovaný. Orgány dohledu jsou v případě veřejných zakázek týkajících se federace nebo jejích orgánů soudy řešící spory v oblasti veřejných zakázek (Bundeskartellamt). Dozorovými orgány na zemské úrovni jsou tzv. VOB-Stellen, které provádějí dozor nad zadáváním veřejných zakázek pod limitem unijních předpisů. Přezkumný systém se uplatní pouze pro veřejné zakázky nad limitem unijních předpisů. Přezkumnými orgány jsou v první instanci tribunály pro zadávání veřejných zakázek a ve druhé instanci odvolací soudy (Oberlandesgericht).

Odpovědnost za veřejné stavební právo je v Německu rozdělena mezi federaci [spolkový stavební zákon z 23. června 1960 (Baugesetzbuch)] a spolkové státy. V Německu je nutné vést pouze jedno řízení spojující povolení umístění stavby a jejího stavebně technického provedení. V rámci tohoto řízení se rozlišují dva typy – standardní řízení a zjednodušené řízení. Stejně jako v jiných sledovaných zemích i v Německu se pro určité typy staveb povolení nevyžaduje. Proces EIA je integrován do stávajících procesů – v rámci staveb pozemních komunikací je proces EIA zahrnut do tzv. procesu schvalování plánu. V Německu pro na stavby silnic postačí jedno rozhodnutí zahrnující všechna potřebná povolení.

Základním pramenem soukromého stavebního práva jsou v Německu občanský zákoník z roku 1896 [Bürgerliches Gesetzbuch („BGB“)] a zákon upravující právo všeobecných obchodních podmínek [Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen („AGB Gesetz“)].

Aplikovatelným smluvním vzorem pro stavební práce jsou zadávací a smluvní pravidla pro stavební zakázky [Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen („VOB“)], které lze chápat jako smlouvu o dílo napsanou v souladu s BGB. VOB jsou rozděleny na tři části – VOB/A, které obsahují obecnou úpravu týkající se výběru zhotovitele při zadávání veřejných zakázek, VOB/B, obsahující všeobecné smluvní podmínky pro stavební práce; a VOB/C obsahující rozsáhlé technické specifikace pro stavební práce. Veřejní zadavatelé v Německu mají zákonnou povinnost k používání smluvních vzorů VOB/B. U veřejných zadavatelů je stanovena povinnost užívat vždy nejnovější verzi VOB.

Polsko

V Polsku je právní úprava veřejných zakázek obsažena v zákoně o veřejných zakázkách ze dne 29. ledna 2004 (Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych). Dle předmětu plnění se veřejné zakázky dělí na zakázky na dodávky, zakázky na stavební práce a zakázky na služby. Základními typy řízení pro zadávání veřejných zakázek jsou tzv. neomezená veřejná zakázka a omezená veřejná zakázka, v případech stanovených Zákonem o veřejných zakázkách mohou být veřejné zakázky zadávány také prostřednictvím tzv. jednání s oznámením, konkurenčního dialogu, jednání bez oznámení, veřejné zakázky „z volné ruky“, dotazu o cenu a elektronické dražby. Systém dozoru nad zadáváním veřejných zakázek je decentralizovaný, dozor nad zadáváním veřejných zakázek vykonává větší počet institucí. Nejvyšším dozorovým orgánem je Úřad pro veřejné zakázky (Urząd Zamówień Publicznych). Kontrola je prováděna buď následně ad hoc nebo ex-ante. V rámci přezkumu zadávání veřejných zakázek jsou přípustné dva prostředky obrany – odvolání a stížnost. Dalšími orgány dozoru jsou Nejvyšší kontrolní komora a regionální účetní komory.

Obdobně jako v České republice podléhá v Polsku povolování staveb nejprve územnímu řízení o umístění stavby a stavebnímu povolení, kterým je povolováno stavebně technické provedení a pro jednodušší stavby lze využít zjednodušené varianty tohoto procesu (stavební ohlášení), popř. je vůbec nevyžadují. Polská legislativa rovněž rozlišuje mezi územními rozhodnutími pro veřejné rozvojové stavby a stavby k soukromým účelům. EIA probíhá pro všechny stavby v rámci odděleného procesu.

Základním pramenem soukromého stavebního práva v Polsku je občanský zákoník ze dne 23. května 1964 (Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny).

Velká Británie

Ve Velké Británii je právní úprava zadávání veřejných zakázek obsažena v tzv. Pravidlech veřejných zakázek z roku 2006 (Public Contracts Regulations) a v tzv. Pravidlech zakázek pro technickou infrastrukturu rovněž z roku 2006 (Utilities Contracts Regulations). Dle předmětu plnění se veřejné zakázky dělí na zakázky na dodávky, zakázky na provádění stavebních prací a zakázky na služby. Procesy zadávání veřejných zakázek se dělí na otevřené řízení, omezené řízení, soutěžní dialog a jednací řízení. Primárními místy dozoru nad zadáváním veřejných zakázek jsou soudy. V případě, že je zadávací řízení napadeno Evropskou komisí, je dozorovým orgánem úřad odpovědný za dodržování pravidel zadávání veřejných zakázek a jejich řízení (Office of Government Commerce) a přezkumnými orgány soudy v jednotlivých zemích Velké Británie.

Ve Velké Británii je veřejné stavební právo upraveno ve stavebních zákonech z roku 1984 (Building Act 1984) a z roku 1996 (Construction Act). Pro stavbu je třeba získat nejprve územní rozhodnutí a poté stavební povolení. Stavebně povolovací proces u vybraných staveb potom umožňuje alternativu ohlášení stavby (s výjimkou Skotska). Existují však rovněž stavby, které žádné povolení ani jiný úkon příslušného stavebního úřadu nevyžadují. Stavební zákon z roku 1996 (Construction Act) zavedl zvláštní druh řešení sporů mezi smluvními stranami, tzv. adjudication, který je rychlejší a levnější než soud či arbitráž.

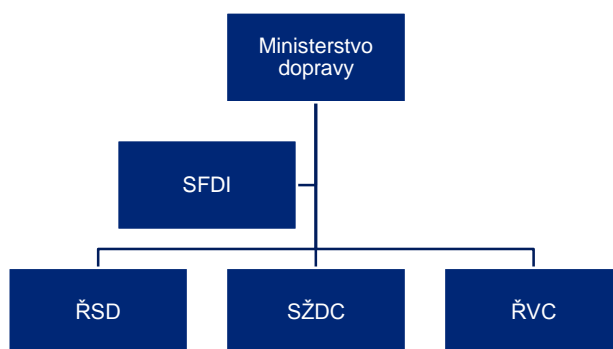
EIA je integrována do územního řízení, v Anglii a Walesu je v případě staveb pozemních komunikací zahrnuto do tohoto procesu udělování souhlasu s významnými národními projekty v oblasti rozvoje infrastruktury (National Significant Infrastructure Projects development consent proces). Na většinu veřejných projektů není možné získat pouze jedno rozhodnutí zahrnující všechna potřebná povolení.

V rámci soukromého stavebního práva ve Velké Británii lze uvést vytvoření nového vzoru smlouvy, The New Engineering Contract („NEC“), britskou Asociací stavebních inženýrů (Institute of civil engineers, „ICE“). Tento vzor použila britská vláda u mnohých velkých výstavbových projektů. Od původních britských smluvních podmínek ICE, které sloužily jako předloha k vytvoření smluvních podmínek FIDIC, tato organizace ustoupila. Smluvní podmínky NEC se používají zejména proto, že podporují spolupráci smluvních stran a na rozdíl od ostatních smluv jsou stručné a neslouží jen jako smluvní dokument, ale také jako nástroj pro kvalitní projektové řízení. V rámci stavebního odvětví se ve Velké Británii setkáme i s tzv. kodexy prověřenými praxí (Codes of Good Practice). V oblasti zpoždění a poruch při realizaci smlouvy byl ve Velké Británii vypracován tzv. Protokol SCL, který je možné odkazem zahrnout do smlouvy jako její součást. Spory ze smluv jsou řešeny formou adjudikace, na kterou navazuje rozhodnutí specializovaného soudu složeného z odborníků ve stavebnictví.

1.1.4 Zkušenosti se zadáváním veřejných zakázek formou Design & Build

1.1.4.1 Česká republika

Organizační zajištění rozvoje dopravní infrastruktury



Subjekt	Role v zajištění rozvoje dopravní infrastruktury
Ministerstvo dopravy	Koordinace rozvoje, výstavby, modernizace a údržby dopravní infrastruktury.
SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury)	Financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest.
ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic)	Výstavba, modernizace, údržba a opravy silniční dopravní infrastruktury v rozsahu dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy.
SŽDC (Správa železniční dopravní cesty)	Provoz, modernizace, rozvoj, údržba a oprava železniční dopravní cesty v rozsahu dráhy celostátní a drah regionálních.
ŘVC (Ředitelství vodních cest)	Investorská činnost v oblasti vodních cest.

Metody zadání dopravních staveb

Oba největší investoři do dopravní infrastruktury v České republice (ŘSD a SŽDC) používají nejčastěji zadání staveb na principu měřeného kontraktu, tedy Design-Bid-Build.

ŘSD poptává u projekčních kanceláří zpracování dokumentace pro územní řízení (DÚR), dokumentaci pro stavební povolení (DSP) a projektovou dokumentaci pro provádění stavby (PDPS), která je součástí zadávací dokumentace stavby (ZDS). ZDS je pak vstupem pro veřejnou zakázku na zhotovitele stavby. Vítězný uchazeč následně zajistí zpracování realizační dokumentace stavby (RDS) a dokumentaci skutečného provedení stavby (DSPS).

SŽDC je při zadávání staveb výrazně ovlivněno kromě podmínek stavebního zákona i podmínkami zákona o drahách. Dle směrnic SŽDC jsou základními stupni projektové dokumentace stavby přípravná dokumentace (PD) a projekt (P). Náplň projektu je tvořena projektovým souhrnným řešením (PSŘ) a dopracováním projektového souhrnného řešení (DPSŘ). V praxi zadávání staveb SŽDC je obvyklým postupem zajištění přípravné dokumentace a projektového souhrnného řešení zadavatelem, včetně zajištění stavebního povolení. Po veřejné zakázce na zhotovitele stavby vítězný uchazeč zajistí dopracování projektového souhrnného řešení a realizaci stavby.

S formou zadání metodou Design-Build však má ŘSD i SŽDC omezené zkušenosti.

ŘSD zvolilo jako pilotní projekt pro užití metody Design-Build rekonstrukci mostu I/2 Kutná Hora, most ev. č. 2-013. Veřejná zakázka byla zadána po získání stavebního povolení a jejím předmětem bylo zpracování následných projektových, inženýrských a stavebních prací.

SŽDC v současnosti realizuje dvě stavební zakázky v tzv. režimu P+R („projekt+realizace“) tzn. zhotovení projektu a stavby. Jedná se o stavby Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda a Rekonstrukce železničního svršku Plzeň – Zatec (Třemošná). U obou projektů je stavební povolení zajištěno zhotovitelem.

Smluvní podmínky pro zadávání staveb

Všeobecné smluvní podmínky investorů v ČR vychází z obecně uznaných standardních vzorových podmínek FIDIC pro realizaci staveb v režimu Design-Bid-Build (tzv. červená kniha FIDIC). V současnosti užívané znění knih FIDIC v českém jazyce však ne zcela přesně vystihuje podstatu anglických originálů. Principy dle FIDIC jsou v současných zvláštních smluvních podmínkách používaných ŘSD i SŽDC značně modifikovány.

Vzorové smluvní podmínky FIDIC pro realizaci staveb v režimu Design-Build (tzv. žlutá kniha FIDIC) nebyly v České republice dosud schváleny pro zadávání dopravních staveb.

Motivy pro užití Design-Build

V případě ŘSD bylo hlavním motivem pro pilotní projekt užití metody Design-Build v roce 2011 prověřit možnosti úspory nákladů. Při splnění zadaných technických podmínek bylo uchazečům umožněno předložit alternativní nabídky. Navržené technické řešení pak mělo přinést zejména úsporu nákladů, jelikož hodnotícím kritériem byla vedle stavebních nákladů i náklady provozní fáze stavby.

Hlavním motivem SŽDC pro užití metody Design-Build je urychlení přípravy a realizace staveb tak, aby bylo zajištěno maximální využití prostředků z operačního programu Doprava v programovacím období 2007-2013. Urychlení přípravy a realizace staveb je dosaženo zejména dvěma aspekty:

- Realizací pouze jedné veřejné zakázky na zpracovatele dokumentace pro stavební povolení („Projekt stavby“) a realizace stavebního díla.
- Zpracování POV (projektu organizace výstavby) dodavatelem umožní využití vlastních technologií a postupů dodavatele, které urychlí realizační fázi stavby. V případě zajištění zpracování POV zadavatelem nesmí být zadávací dokumentace diskriminační a vítězný uchazeč je nucen se se svými postupy a technologiemi přizpůsobit obecnému POV.

Zhodnocení zkušenosti

ŘSD

Zadáním stavby mostu v Kutné Hoře (veřejná zakázka však byla zrušena zadavatelem mj. z důvodu průtahů způsobených odvoláním neúspěšných uchazečů) ŘSD získalo se zadáním metodou Design-Build zkušenosti, z kterých vyplývá:

- Klíčová je důkladná příprava zadání stavby a jasně komunikovaná představa zadavatele (dle vyjádření ÚOHS byly u této veřejné zakázky nejednoznačně stanoveny zadávací podmínky).
- Zábory půdy, které byly zajištěny na základě dokumentace pro územní rozhodnutí, mohou být omezujícím faktorem pro návrh technických řešení dodavatele při zadání metodou Design-Build.
- Realizace stavby metodou Design-Build klade zvýšené nároky na kontrolní mechanismy zadavatele (včetně správce stavby a TDI) při kontrole souladu navrženého technického řešení s požadavky zadavatele.

SŽDC

K uzavření smluv obou staveb v režimu P+R došlo v letošním roce, zatím tak nejsou k dispozici hlubší zhodnocení zkušeností. U stavby Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda v současné době probíhají projekční práce zhotovitele, u stavby Rekonstrukce železničního svršku km 3,730 - 8,175 trati Plzeň - Zatec (Třemošná) už byla zahájena realizační fáze stavby.

Případová studie

ŘSD - Silnice I/2 – Kutná Hora, most ev. č. 2-013

Předmětem stavby je demolice stávajícího mostu z roku 1966 a výstavba nového mostu v původní poloze, včetně nutných přeložek inženýrských sítí. Na stavbu bylo v červnu 2011 vydáno stavební povolení a následně byla zadána veřejná zakázka formou otevřeného výběrového řízení na zpracování projektové dokumentace pro provedení stavby a zajištění realizační fáze stavby.



Uchazečům bylo umožněno předložit alternativní variantu, přičemž mohli zvolit ze dvou možností:

- Návrh technického řešení, které splňuje podmínky pravomocného stavebního povolení
- Návrh technického řešení, které není v souladu s podmínkami vydaného stavebního povolení. Základní parametry stavebního díla však bylo nezbytné dodržet (např. zábory půdy). Zhotovitel se technickým řešením mohl odchýlit od podmínek stavebního povolení, jeho povinností pak ale bylo zajistit případná nezbytná souhlasná stanoviska dotčených orgánů státní správy a dotčených správců inženýrských sítí a zajistit akceptaci změn stavebním úřadem.

Hodnotícím kritériem byla ekonomická výhodnost nabídky, dílčími hodnotícími kritérii byla celková nabídková cena, provozní náklady a poskytnuté záruky. V červenci 2012 bylo jednotlivým uchazečům rozesláno rozhodnutí o výsledcích výběrového řízení. Během zákonné lhůty však tři vyřazení uchazeči podali námítku proti rozhodnutí zadavatele, kterým však nebylo vyhověno. Jeden ze stěžovatelů ovšem využil svého oprávnění a podal návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Následně Úřad pro ochranu hospodářské soutěže na návrh navrhovatele téhož dne zahájil správní řízení a nařídil předběžné opatření, kterým zadavateli uložil zákaz uzavřít smlouvu na plnění zakázky s vybraným uchazečem do doby, než bude případ řádně prošetřen, případně než bude zjednána náprava.

V roce 2013 pak byla zpracována nezávislá diagnostika mostu, která prokázala zhoršení stavebně-technického stavu mostu vyžadující úplnou demolici stávajícího mostu. V červenci roku 2013 pak zadavatel rozhodl o zrušení veřejné zakázky v důsledku změny okolností, které nastaly v době od zahájení zadávacího řízení (nebylo již možné akceptovat řešení spočívající v pouze částečné demolici stávajícího mostu). Rozhodnutím vedení ŘSD ČR byly v nedávné době zahájeny práce na přepracování a aktualizaci zadávací dokumentace pro nové otevřené výběrové řízení na potencionálního zhotovitele řešené opět formou Design-Build.

1.1.4.2 Slovensko

Organizační zajištění rozvoje dopravní infrastruktury



Subjekt	Role v zajištění rozvoje dopravní infrastruktury
Ministerstvo dopravy	Koordinace rozvoje, výstavby, modernizace a údržby dopravní infrastruktury.
NDS (Národní dialničná spoločnosť)	Akciová společnost, jejímž účelem založení bylo zvýšení objemu a efektivity vynakládaných prostředků na výstavbu dálnic a rychlostních komunikací.
SSC (Slovenská správa ciest)	Samostatná rozpočtová organizace zabývající se správou silniční sítě.
ŽSR (Železnice Slovenskej republiky)	Provozuje dráhy a udržuje a modernizuje železniční tratě.

Metody zadání dopravních staveb

Od 90. tých let je na Slovensku pro uzavírání smluvních vztahů pro zajištění rozvoje dopravní infrastruktury využíváno standardizovaných vzorových podmínek FIDIC. Standardním nástrojem pro zadávání dopravních staveb byla stejně jako v České republice metoda Design-Bid-Build (červená kniha FIDIC). V současnosti probíhá výstavba dopravní infrastruktury na Slovensku, kromě metody Design-Bid-Build, i metodou Design-Build (žlutá kniha FIDIC). Na Slovensku již probíhá formou Design-Build několik projektů:

- V rámci silniční infrastruktury (zadavatel NDS) – z 13 úseků dálnic a rychlostních silnic, které jsou v současnosti ve výstavbě, je 10 úseků realizováno metodou Design-Build:
 - D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka
 - D1 Lietavská Lučka-Višňové-Dubná Skala
 - D1 Dubná Skala-Turany
 - D1 Hubová-Ivachnová
 - D1 Jánovce-Jáblonov II. úsek
 - D1 Fričovce-Svinia
 - D3 Žilina Strážov-Žilina Brodno
 - D3 Svrčinovec-Skalité
 - R2 Žiar nad Hronom, obchvat
 - R2 Ruskovce-Pravotice
- V rámci železniční infrastruktury (zadavatel ŽSR) – převážná většina kontraktů je uzavírána metodou Design-Bid-Build, v současnosti je v realizaci pouze jedna stavba v režimu Design-Build:
 - Novostavba terminálu intermodální přepravy v Žilině

Stupeň přípravy staveb, ve kterém je přistoupeno k zadání metodou Design-Build, je různý. Pro výstavbu dálniční infrastruktury v úseku Jánovce – Jabloňov dálnice D1 byla zadávací projektová dokumentace na úrovni dokumentace pro stavební povolení a uchazečům byl ponechán velmi malý prostor pro vlastní invenci.

Naproti tomu u stavby úseku dálnice D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala byla zadávací dokumentace na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) a uchazeči byl poskytnut dostatečný

prostor pro návrh vlastního řešení. Na úrovni dokumentace pro územní řízení byla i zadávací dokumentace výstavby terminálu intermodální přepravy v Žilině, zadávanou ŽSR.

Ve výběrových řízeních pro dodání stavby metodou Design-Build byla po doložení splnění kritérií definovaných zadavatelem jediným hodnotícím kritériem nabídková cena. Nabídkovou cenu jako jediné hodnotící kritérium využívá jak Národní dialničná spoločnosť, tak Železnice Slovenskej republiky. Toto kritérium je uplatněno i na výběr zpracovatele projektové dokumentace pro stavební povolení, v případě že je metoda Design-Build uplatněna ve fázi po získání stavebního povolení.

Smluvní podmínky pro zadávání staveb

Standardním nástrojem pro zadávání dopravních staveb veřejnými investory je metoda Design-Bid-Build (červená kniha FIDIC) a metoda Design-Build (žlutá kniha FIDIC). Obě knihy jsou na Slovensku na rozdíl od České republiky autenticky přeloženy a schváleno jejich užívání. Zvláštní podmínky FIDIC na Slovensku neobsahují tak výrazné modifikace jako v České republice a Polsku (viz dále).

Motivy pro užití Design-Build

Motivy pro zahájení zadávání dopravních staveb metodou Design-Build na Slovensku byly především dva:

- Urychlení přípravné a realizační fáze výstavbových projektů - důvodem bylo zejména urychlení řady projektů, u kterých byla perspektiva čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie.
- Projektová dokumentace neodpovídající aktuálním požadavkům – projektová dokumentace připravená pro zadávací řízení byla v některých případech zastaralá a neodpovídala aktuálním technickým normám a předpisům. Bylo nevyhnutelné dokumentaci přepracovat. Jako rychlejší řešení bylo zvoleno zadání zpracování potřebného stupně projektové dokumentace podle podmínek žluté knihy FIDIC.

Dodavatelé jako další důvod uvádí snahu o přesun rizik ze zadavatele na zhotovitele. Proto byla metoda Design-Build uplatňována u technicky náročných projektů (obsahujících tunelové a mostní konstrukce). U těchto projektu je vyšší výskyt rizik těžko ovladatelných a nepředvídatelných podmínek.

Zhodnocení zkušenosti

Z pohledu NDS byly v rámci zhodnocení zkušeností jako největší výhody zadávání metodou Design-Build uvedeny převedení větší odpovědnosti na straně zhotovitele, snížení výskytu změn během výstavby (dle NDS by se při správně nastavených podmínkách měl zhotovitel obeznámit se všemi skutečnostmi a nemůže tak nárokovat vícepráce) a řešení nezbytných povolení a změn v kompetenci zhotovitele.

Jako problémy, které se vyskytly u pilotních projektů zadávaných metodou Design-Build pak zástupci NDS uvádí nepřipravenost zhotovitele na fázi projektování stavby, pozdní předkládání zpracované projektové dokumentace a nezkušenosti zhotovitele s inženýringem, které se projevovali např. při potřebě změny stavebního povolení nebo zajištění vyjádření k projektové dokumentaci.

Zástupci ŽSR při hodnocení dosavadní zkušenosti s jediným a aktuálně probíhajícím projektem zmínili obtíže při zpracování technických podmínek jako podklad pro veřejnou zakázku bez zpracované podrobné dokumentace (veřejná zakázka byla zadána po územním rozhodnutí).

Při hodnocení zkušeností **zástupci dodavatelů** projektových a stavebních prací byly uvedeny následující zkušenosti:

- Nadměrné odchýlení smluvních podmínek od principů vzorových podmínek FIDIC.
- Definování přílišného množství detailních požadavků na dodavatele v rámci veřejné zakázky smluvně zavazujících zadavatele i dodavatele. V důsledku pak dodavatel není schopen předložit optimální nabídku jak z cenového, tak technického hlediska.
- Dodavatelé upřednostňují zadání veřejné zakázky metodou Design-Build ve fázi, ve které lze využít inovačního návrhu ze strany zhotovitele. Zadávací dokumentace ve stupni dokumentace pro stavební povolení tento potenciál značně omezuje.
- Nadměrné zásahy stavebního dozoru do projektového řešení. Úlohu stavebního dozoru dodavatelé vnímají jen pro kontrolu souladu předložené projektové dokumentace s požadavky objednatele.
- Vyhodnocení nabídek na základě hodnotícího kritéria nabídkové ceny, přestože zákon umožňuje hodnocení na základě kvality předloženého návrhu, které považují za objektivnější.

Případová studie

Dálnice D1 Hričovské podhradie – Lietavská Lúčka

Úsek Hričovské podhradie – Lietavská Lúčka je součástí nejvýznamnější silniční komunikace na Slovensku – dálnice D1. Začátek úseku je v křižovatce dálnic D1 a D3 v Hričovskom Podhradí a končí těsně před křižovatkou Lietavská Lúčka, která je součástí navazujícího úseku dálnice D1.

Délka úseku je 11,3 km a součástí stavby je celkem 11 mostů a 2 tunely – tunel Ovčiarsko (2 360 m) a tunel Žilina (655 m). Celkové náklady stavby jsou 427 mil. EUR, projekt je kromě národních zdrojů spolufinancovaný z kohezního fondu Evropské unie.



První technická studie pro projekt byla vyhotovena již v roce 1995 a v roce 1997 bylo pro stavbu vydáno stanovisko EIA. Následně byly rozpracovány dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Z důvodu odkladu realizace stavby pak musely být v roce 2005 dokumentace pro územní rozhodnutí i dokumentace pro stavební povolení aktualizovány.

Územní rozhodnutí pro stavbu bylo vydáno v roce 2007, stavební povolení o rok později. Úsek se původně měl začít budovat v roce 2010 jako součást PPP-projektu (jako součást balíku Hričovské Podhradie – Dubná Skala), který byl ale koncem roku 2010 ministrem dopravy zrušen.

Z důvodu potřeby urychlení přípravy a realizace stavby přistoupila NDS v roce 2013 k zadání stavby formou zhotovení stavby ve smyslu smluvních podmínek FIDIC - žluté knihy.

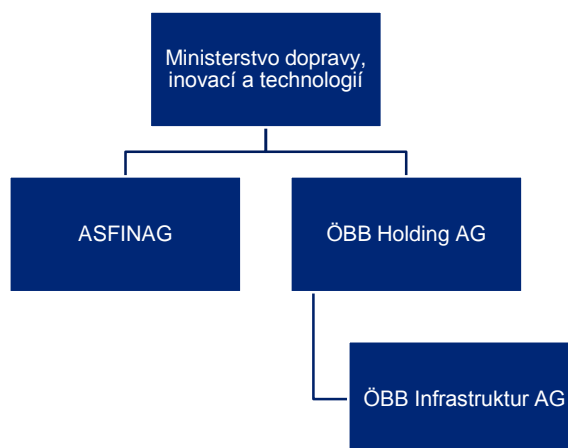
Zadávací dokumentaci stavby tvořilo celkem 5 částí:

- Pokyny pro uchazeče - např. požadavky na vypracování předběžného harmonogramu přípravy projektové dokumentace, inženýringu i stavebních prací nebo předběžného technického řešení.
- Obchodní podmínky - součástí obchodních podmínek byl kromě smlouvy o dílo a smluvních podmínek i formulář předběžného technického řešení.
- Požadavky objednatele - zadavatel stanovil všeobecné a technické požadavky objednatele, včetně všeobecných a zvláštních technicko-kvalitativních podmínek. Všeobecné požadavky objednatele obsahovaly mimo jiné i dokumentaci poskytnutou objednavatelem (DPO), která byla vypracována v podrobnosti dokumentace pro stavební povolení. Objednatel určil, které části DPO jsou závazné a které pouze informativní. Úkolem zhotovitele je dopracování realizační dokumentace, výrobně-technické dokumentace a dokumentace skutečného provedení stavby a geodetického elaborátu. Zhotovitel pak nese všechna rizika vzniku nákladů vyplývajících z majetkoprávního vypořádání, pokud to bude jeho technické a projektové řešení vyžadovat. V části realizace díla je pak definována odpovědnost zhotovitele za obstarání všech povolení, licencí a souhlasů týkajících se výstavby.
- Cenová část - obsahovala položkový rozpočet stavebních částí, včetně všeobecných položek a ocenění zpracování jednotlivých stupňů projektové dokumentace.
- Dokumentace poskytnutá objednatelem - kromě dokumentace pro stavební povolení a stavebního povolení obsahuje i vyjádření jednotlivých dotčených orgánů a další podrobné dokumentace, např. geotechnický monitoring nebo hlukové studie.

Veřejná zakázka byla zadána v rámci tzv. užší soutěže a jediným kritériem pro vyhodnocení nabídek byla nabídková cena uchazeče. Vítězná nabídka představovala 88% ceny předpokládané zadavatelem. Smlouva s vítězným uchazečem byla podepsána v prosinci 2013, dokončení stavby je předpokládáno v roce 2018.

1.1.4.3 Rakousko

Organizační zajištění rozvoje dopravní infrastruktury



Subjekt	Role v zajištění rozvoje dopravní infrastruktury
ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft)	Kompletní služba související s plánováním, investicemi, údržbou a provozem dálniční sítě.
ÖBB Infrastruktur AG (Österreichische Bundesbahnen)	Součást ÖBB Holding s odpovědností za plánování, výstavbu, provoz a údržbu železniční infrastruktury.

Metody zadání dopravních staveb

Zadávání dopravních staveb metodou Design-Build je v současnosti v Rakousku využíváno v poměrně malé míře. Stavebních zakázek, které se svým charakterem dodávky blíží metodě Design-Build, je přibližně 10 %. ASFINAG využívá modely dodávek stavebních služeb, které jsou obdobou metody Design-Build:

- **Dodávka funkčních celků** - jedná se o model využívaný např. v oblasti elektromechanických zařízení pro zajištění stavebních výkopů. Výběrová řízení na vedení stavebních prací jsou vypsaná na dodávky celých funkčních celků. Činnosti spojené se zajištěním staveniště a vypracování plánu montážních prací spadají plně do kompetence dodavatele služeb.
- **Možnost dodávky alternativního řešení** - ve výběrových řízeních společnost ASFINAG počítá s možností předložení alternativního řešení. Toto řešení musí vždy splňovat stanovené minimální požadavky ze zadávacího řízení. Za naplánování a dodávku řešení je vždy zodpovědná dodavatelská stavební firma.
- **Value Engineering** - Rakouské normy (ÖNORM B 2118), které jsou používané při dodávkách stavebních služeb, umožňují dodavatelům v průběhu realizace přicházet s tzv. Value Engineeringem. To znamená, že mohou přicházet s alternativami, např. změnou materiálů. Jedná se tedy o změnová řízení v rámci měřeného kontraktu. V příloze normy jsou pak popsány pravidla, kterými se řídí proces a vlastní postup při přijímání těchto alternativních řešení.
- **Funkční nabídka (Funktionalen Ausschreibung)** – jedná se o princip blízký se modelu Design-Build-Operate. Pilotním projektem v tomto režimu byla veřejná zakázka v roce 2011 pro plánování, výstavbu a údržbu úseku Schrick – Poysbrunn dálnice A5.

Nejdůležitějším hodnotícím kritériem veřejných zakázek je cena. Dále je posuzována nabídka z pohledu vhodnosti dodavatele – posouzení odbornosti týmu dodavatele a posouzení způsobilosti dodavatele, tedy hodnocení referencí dodavatele.

Motivy pro užití Design-Build

V Rakousku je model Design-Build využíván jen minimálně. V zemi existuje dlouhodobý masterplán realizace staveb a přípravná fáze výstavbových projektů, zajišťovaná institucionálními investory (Asfinag a ÖBB Infrastruktur) je na vysoké úrovni. Rakousko se spíše orientuje na prohloubení a vyšší efektivitu spolupráce s dodavateli pro dosažení maximální hodnoty za peníze u zadávaných projektů – možnost dodávky alternativního řešení nebo uplatňování principu Value engineering. Tyto metody předpokládají i zajištění inženýringu ze strany zadavatele.

Smluvní podmínky pro zadávání staveb

Pro projekty v oblasti silniční infrastruktury spravované společností ASFINAG tvoří právní základ zejména rakouské spolkové právo (BVerGG), příslušná ustanovení občanského zákoníku, příslušné národní normy (např. ÖNORM B 2118), požadavky na provedení a kvalitu předávaných prací na stavbě infrastruktury (RVS) a zadávací dokumentace ASFINAG. O vypisování výběrových řízení, kde by byly využívány vzory smluv FIDIC, není v tuto chvíli uvažováno.

Alokace rizik mezi zadavatele a dodavatele vyplývajících z použití alternativních řešení při dodávce jsou definovány v používaných normách (ÖNORM B 2118).

Zhodnocení zkušenosti

V Rakousku existuje silná tradice norem ÖNORM, první všeobecné smluvní podmínky pro stavební práce (ÖNORM B 2110) vznikly již v roce 2006. V posledním desetiletí se Rakousko ubírá cestou vedle efektivně fungujících institucionálních investorů i zaměřením na vyšší efektivitu spolupráce s dodavateli.

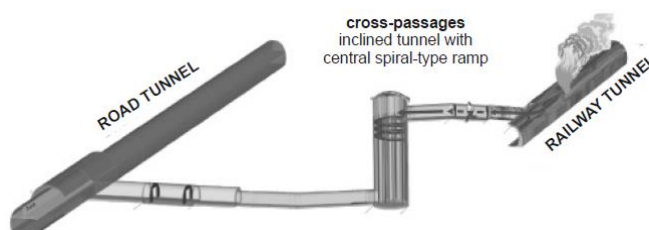
V roce 2006 tak vznikla norma ÖNORM B 2118 - Obecné Smluvní podmínky pro stavební práce s využitím modelu partnerství, a to zejména pro velké projekty. Zavádí model partnerství (Partnerschaftsmodell), který přispívá k předcházení vzniku sporů mezi zadavatelem a dodavatelem a smírným urovnáním vzniklých problémů. Zabývá se nastavením podmínek pro uplatňování nároků dodavatele (claimů), které by měly být řešeny na místě, efektivně a rychle, transparentně a srozumitelně a po vzájemné dohodě.

Modifikace metody Design-Build se ukazují jako účelné při vzniku požadavků na optimalizaci doby výstavby, případně pro efektivní řízení nákladů. Vzhledem k požadavkům zainteresovaných orgánů, které vznikají při realizaci změn během projektu, a potřebě získat všechna potřebná rozhodnutí, je však využití těchto metod limitované.

Případová studie

S 16 Rekonstrukce a výstavba únikových cest v silničním tunelu ARLBERG

- Investor: ASFINAG
- Celková délka: cca 14km
- Celkové náklady: 138,6 mil. EUR
- Začátek výstavby: 2014
- Plánované dokončení: 2017



Železniční tunel Arlberg v délce 10,6 km byl vybudován již v roce 1884. Téměř paralelně pak byl o století později postaven silniční tunel Arlberg, který byl uveden do provozu v roce 1978. Po 35 letech provozu vznikla potřeba silniční tunel Arlberg částečně rekonstruovat. Rekonstrukce se týká technického stavu technického zařízení, např. nouzových a rádiových zařízení, systému detekce požáru, kanalizační sítě a požárních vodovodů. Do vlastního prostoru tunelu bude instalován vysokotlaký požární systém a zřízeno celkem 37 dodatečných únikových cest.

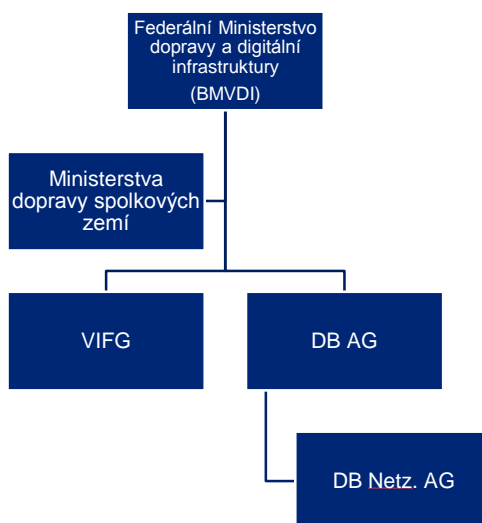
Mezi lety 2004-2007 bylo společnou investicí ASFINAGu a ÖBB Infrastruktur zprovozněno celkem osm únikových cest (investiční náklady 49 mil. EUR). Do nyní připravované rekonstrukce chystá ASFINAG mezi roky 2014-2017 investovat celkem 139 mil. EUR.

Veškerá projektová dokumentace a inženýring stavby byla v přípravné fázi stavby zajišťována ASFINAGem. V roce 2014 byla vypsána zakázka na generálního dodavatele stavby. V současné době probíhají intenzivní přípravy stavebních prací. Veřejná zakázka nepřipouštěla uchazečům předložení alternativního technického řešení, možnost alternativních řešení je však připuštěna v tzv. fázi optimalizace projektu.

Součástí této fáze je možnost jak ze strany zadavatele projektu tak i generálního dodavatele stavby přicházet s alternativními řešeními dodávky, které budou zaneseny do smluvního vztahu. Důvodem, proč společnost ASFINAG umožnila alternativní řešení, je snaha maximálně snížit úplné uzavírky tunelu.

1.1.4.4 Německo

Organizační zajištění rozvoje dopravní infrastruktury



Subjekt	Role v zajištění rozvoje dopravní infrastruktury
Ministerstva dopravy spolkových zemí	Provoz, údržba a rozvoj dálnic a rychlostních silnic.
VIFG (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft)	Agentura pro financování dopravní infrastruktury.
Deutsche Bahn Netz AG	Správa železniční infrastruktury (jedná se o dceřinou společnost Deutsche Bahn AG).

Metody zadání dopravních staveb

V Německu se pro veřejné zakázky smluvní podmínky FIDIC nepoužívají. Německé společnosti používají tyto kontrakty při práci v zahraničí, což nastalo významněji až po otevření evropského trhu práce (v sousedních zemích, jako je Polsko, je tato metoda často používána). U veřejných zakázek (ať už jsou vypsány spolkovým ministerstvem, jednotlivými zeměmi, či vlastními samosprávami) jsou v Německu používány vždy smlouvy podle německého smluvního standartu VOB (Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen). Soukromé stavební společnosti používají smluvní podmínky VOB nebo BGB (Bürgerliches Gesetzbuch).

Z alternativních zadávacích metod je v Německu užíván model Design-Build-Finance-Operate, které zavedlo sdružení pro financování dopravní infrastruktury - VIFG (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft). Toto sdružení vytvořilo institucionální rámec pro výběr a rozdělení prostředků vybraných z mýta, které jsou dále využívány jako součást financování budování silniční infrastruktury. Dále byl vytvořen strategický plán jak získat další finanční prostředky na rozvoj silniční infrastruktury. Jedná se zejména o hledání způsobů dlouhodobého financování spolkových silnic a dálnic bez použití rozpočtových prostředků. Byly vytvořeny dva hlavní modely, které tento způsob financování zajišťují. Jedná se o A-model, F-model a jejich případné modifikace dle potřeb konkrétních projektů.

A-model (Ausbau-Modell) financování dopravní infrastruktury znamená, že soukromý partner dostane za úkol vybudovat dálniční úseky, zajistit jejich údržbu, provoz a financování po dobu třiceti let. Po skončení doby platnosti smlouvy konkrétní úsek dálnice přejde za předem dohodnutých podmínek do majetku spolkové vlády a spolkových zemí.

Zavedení financování pomocí A-modelu úzce souvisí se zavedením výkonového zpoplatnění nákladních vozidel formou elektronického mýta, které bylo v Německu zavedeno v roce 2005. Soukromému partnerovi je refinancována jeho investice z příjmů plynoucích z vybraného mýtného. Výše refinancované částky je

vypočtena na základě modelu, který zohledňuje prostředky generované výkonovým zpoplatněním na příslušném úseku silnice. Tyto prostředky jsou sice předepisovány a vybírány spolkovou vládou, ale následně převedeny na soukromého partnera. Vyjma tohoto způsobu financování vybudované infrastruktury může soukromý partner získat finanční prostředky pro startovací fázi projektu ze státního rozpočtu. To nastává v případě, že příjmy generované mýtným systémem nejsou dostatečně vysoké, aby z nich mohla být financování celá počáteční investice. A-model financování předpokládá, že soukromý partner není oprávněn vybírat mýtné, což je hlavní rozdíl oproti F-modelu.

F-model financování umožňuje soukromému partnerovi vybírat od uživatelů na vybudované infrastruktuře mýtné/poplatek za její užívání. Z těchto prostředků je pak zaplacená počáteční investice na vybudování této infrastruktury. Výše sazby mýtného, která je účtována, podléhá schválení. Spolková vláda může zajistit financování počáteční fáze tohoto projektu. Tohoto modelu bylo využito při stavbě dvou pilotních projektů, které byly v letech 2003 a 2005 uvedeny do provozu.

Metoda Design-Build je v Německu používána spíše u mezinárodních projektů, na kterých je zainteresována německá strana. Jedná se např. o stavbu tunelu mezi Německem a Dánskem – Fehmarnbelt tunnel.

Smluvní podmínky pro zadávání staveb

Aplikovatelným smluvním vzorem pro stavební práce jsou zadávací a smluvní pravidla pro stavební zakázky [Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen („VOB“)], které lze chápat jako smlouvu o dílo. VOB jsou rozděleny na tři části – VOB/A, které obsahují obecnou úpravu týkající se výběru zhotovitele při zadávání veřejných zakázek, VOB/B, obsahující všeobecné smluvní podmínky pro stavební práce; a VOB/C obsahující rozsáhlé technické specifikace pro stavební práce. Veřejní zadavatelé v Německu mají zákonnou povinnost k používání smluvních vzorů VOB/B. U veřejných zadavatelů je stanovena povinnost užívat vždy nejnovější verzi VOB.

Motivy pro užití Design-Build

V Německu jsou používány při stavbě infrastruktury modifikované metody financování. Svým charakterem spíše připomínají PPP projekty. Společnost, která daný úsek vybuduje ho zároveň i 30 let spravuje. Německo tento model zavedlo z důvodu možnosti využití soukromého kapitálu.

Zhodnocení zkušenosti

V Německu je pro posílení spolupráce veřejného a soukromého sektoru a pro zahrnutí soukromého kapitálu do rozvoje, údržby a provozu silniční infrastruktury využíváno metody Design-Build-Finance-Operate, která byla upravena do A-modelu a F-modelu.

A-Model financování stavebních projektů byl použit u šesti projektů, které byly uvedeny postupně od roku 2005 do provozu. Celkově se jedná o cca 350 km dálnic vystavěných tímto modelem financování. V přípravě je dalších sedm projektů.

F-Model financování byl použit u stavby 2 tunelů - Warnowtunnel v Rostocku a Herrentunnel v Lübecku, které byly zprovozněny v letech 2003 a 2005. Další projekty však v přípravě nejsou. Po vyhodnocení F-modelu financování bylo oznámeno, že tato metoda nenaplnila očekávání. Pro soukromého investora představuje zvýšené riziko návratnosti investice. Výše mýtného, která zaručí návratnost investice, nemusí být uživateli vybudované infrastruktury přijata. Toto má za důsledek sníženou možnost modelování dopravních objemů. Nelze tak dopředu stanovit, jaká bude návratnost investice, což se jeví jako nepřijatelné riziko pro soukromé investory.

Případová studie

Fehrmanbelt tunel

Projekt je plánován jako 17,6 km dlouhý tunel pro kombinovanou železniční a silniční dopravu. Pevné spojení výrazně sníží cestovní dobu mezi Skandinávií a kontinentální Evropou. V současnosti trvá cesta trajektem 45 minut (plus čekací doby). Při pevném spojení bude cesta vlakem trvat sedm minut a pro řidiče automobilu se cesta zkrátí na deset minut. Náklady na výstavbu tunelu jsou odhadovány na 5,5 mld. EUR. Příprava projektu je zajištěna primárně dánskou společností Femern A/S, která je 100% vlastněna dánským ministerstvem dopravy.



Pro realizaci projektu spojujícího Německo a Dánsko byla zvolena metoda, kdy jsou dodavatelé odpovědní za provedení detailní projektové dokumentace a následných stavebních prací (filozofie Design-Build).

Celá zakázka je rozdělena na čtyři mezinárodní výběrová řízení. Tímto způsobem by měla být zajištěna optimální hospodářská soutěž mezi dodavatelskými konsorcií ucházejícími se o jednotlivé zakázky. Metoda Design-Build byla zvolena, aby podpořila invenci uchazečů pro návrh technicky i cenově optimálního řešení výstavbového projektu.

Čtyři výběrová řízení zahrnují:

- Bagrování mořského dna a následná rekultivace.
- Stavbu severní části tunelu.
- Stavbu jižní části tunelu.
- Konstrukce portálových konstrukcí, ramp a souvisejících pozemních zařízení.

Zadavatel (Femern A/S) je zodpovědný za zajištění průzkumných prací, zpracování projektové dokumentace a nezbytných povolení na úrovni stavebního povolení vydaného dánskou i německou stranou. Zadavatel zpracovává požadavky zadavatele i nezávazný vzor požadované projektové dokumentace, které jsou vstupem pro výběr zhotovitele. Vítězný uchazeč zajistí detailní zpracování projektové dokumentace, včetně případných dodatečných povolení a následnou realizaci stavebních prací.

Pro jednotlivá výběrová řízení byl zvolen dvoukolový postup. V rámci prvního (předkvalifikačního kola) v roce 2013 bylo vybráno celkem 9 konsorcií, které předložily své nabídky v druhém kole. V rámci prvního kola byly posuzovány návrhy technického řešení a přístup uchazeče k manažerskému zajištění projektu pro dosažení kvality v požadovaném čase a nákladech. Uchazeči v prvním kole nepředkládali nabídkovou cenu.

Druhé kolo probíhá formou soutěžního dialogu pro každé výběrové řízení. V každém ze čtyř výběrových řízení je 3-5 uchazečů z celkem 9 konsorcií, které byly vybrány v prvním kole. Součástí dialogu je způsob řízení výstavby nebo alokace rizik mezi zadavatelem a dodavatelem. Na základě dialogu je dodavatelem připravena finální nabídková cena. Dodavatel bude zvolen na základě ekonomické výhodnosti nabídky, uzavření kontraktu s dodavatelem se předpokládá během roku 2015.

Jedním z důvodů pro zadání metodou Design-Build byla optimalizace rozložení rizik mezi zadavatelem a dodavatelem. Dodavatel dokáže efektivněji řídit rizika související např. s organizací výstavby a volbou použitých konstrukčních prvků dle zpracované projektové dokumentace. Dalším důvodem bylo pro dosažení optimální hodnoty za peníze nechat dodavatelům prostor pro uplatnění invence i zkušeností z předchozích projektů. Dalším benefitem užití metody je urychlení výstavbového projektu získaného částečným překryvem projekčních a stavebních prací.

1.1.4.5 Polsko

Organizační zajištění rozvoje dopravní infrastruktury



Subjekt	Role v zajištění rozvoje dopravní infrastruktury
BGK (Banka Gospodarstwa Krajowego)	Banka vlastněna státem a specializovaná na financování a podporu veřejného sektoru v oblastech sociálních a ekonomických programů a programů místního rozvoje.
GDDKiA (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad)	Správce národní silniční sítě zodpovědný za řízení rozpočtu s tím souvisejícího.
PKP S.A. (Polskie Koleje Państwowe)	Rozvoj, provoz a údržba železničních stanic. Mateřská společnost PKP Group.
PKP Polske Linie Kolejowe S.A.	Rozvoj, provoz a údržba polské železniční sítě.

Metody zadání dopravních staveb

Do roku 2008 bylo nejčastějším modelem pro zadání dopravních staveb metoda Design-Bid-Build. V roce 2008 pak GDDKiA (správce polské silniční sítě) zadal první projekt metodou Design-Build, kterým bylo most přes řeku Wislu v Sandomierz. Úkolem dodavatele bylo zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení a realizace novostavby mostu. Výběrové řízení bylo dvoufázové, hodnotícím kritériem byla nabídková cena.

GDDKiA v roce 2008 spustil pilotní program pro zadání staveb metodou Design-Build. Pilotní program byl tvořen třemi projekty:

- Design-Build rychlostní komunikace S7 v úseku Olsztynek-Nidzica
- Modernizace státní silnice na parametry rychlostní komunikace S8 v úseku Ješewo – Białystok
- Modernizace státní silnice na parametry rychlostní komunikace S8 v úseku Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka

Metoda Design-Build je v současnosti využívána u přibližně 10% staveb. Z celkového množství 269 staveb, které jsou součástí národního programu výstavby silniční infrastruktury mezi roky 2008-2015 je 25 smluv uzavřeno v režimu Design-Build. V 19 případech jsou smlouvy uzavírány pro novostavby silničních úseků, v 6 případech je metoda Design-Build využita pro rekonstrukci silniční infrastruktury, včetně modernizace státních silnic na parametry rychlostních komunikací.

Veřejná zakázka pro výběr dodavatele projektových a realizačních prací je dvofázová. V prvním kole uchazeč prokazuje splnění podmínek specifikovaných zadavatelem, jedná se o:

- Ekonomickou a finanční způsobilost.
- Technickou způsobilost (předložením referenčních zakázek v oblasti projektování a realizace staveb silniční infrastruktury).
- Splnění požadavků na kvalifikaci a zkušenosti členů projektového týmu.
- Přístup uchazeče k specifickým zdrojům – např. obalovny asfaltových směsí, betonárky nebo strojům (např. asfaltový finišer).

Po splnění podmínek definovaných v prvním kole GDDKiA vyzve uchazeče k předložení nabídek. V případě, že se soutěže v prvním kole zúčastní více než 20 uchazečů, zadavatel ohodnotí splnění podmínek jednotlivými uchazeči tak, aby účast ve druhém kole nepřesáhla 20 uchazečů.

Hodnotícími kritérii pro hodnocení předložených nabídek ve druhém kole jsou především nabídková cena (váha kritéria - 90%), délka záruční doby (váha kritéria - 5%) a termín dokončení stavby (váha kritéria - 5%).

PKP (správce polské železniční sítě) využívá zadání metodou Design-Build pro návrh a dodávku technologických celků při modernizaci železničních tratí, např.:

- Návrh a realizace signalizačního a telekomunikačního systému na trati E-30 Wegliniec – Legnica.
- Návrh a realizace elektrického a mechanického zařízení v rámci modernizace trati Pruszcz Gdańsk - Gdańsk North Port zajišťující zlepšení železničního přístupu k přístavu v Gdaňsku.

Smluvní podmínky pro zadávání staveb

Pro zajištění výstavby metodou Design-Bid-Build je užíváno standardizovaných smluvních vzorů FIDIC (červená kniha). Pro projekty v režimu Design-Build byl v Polsku proveden a schválen oficiální překlad smluvních vzorů žluté knihy dle FIDIC.

GDDKiA nechalo zpracovat pro potřeby zadávání staveb v režimu Design-Build tzv. funkčně užitkový program, který je součástí zadávací dokumentace. Funkčně užitkový program stanovuje požadavky zadavatele (employer's requirements).

Z pohledu dodavatelů jsou současné smluvní podmínky používané GDDKiA oproti standardizovaným smluvním podmínkám dle žluté knihy FIDIC značně modifikovány úpravami zvláštních obchodních podmínek.

Motivy pro užití Design-Build

Hlavním motivem pro spuštění zadávání zakázek v oblasti výstavby dopravní infrastruktury bylo urychlení přípravy a realizace staveb. Urychlení projektu je zajištěno spojením veřejné zakázky na zpracovatele projektové dokumentace a zhotovitele stavebních prací do jediné veřejné zakázky na dodavatele. Urychlení staveb má za cíl zvýšit čerpání časově omezených finančních prostředků z fondů EU.

Druhým motivem pro využití metody Design-Build je zastaralost projektové dokumentace. V Polsku v minulosti rovněž často docházelo k napadání veřejných zakázek u odvolacího orgánu a častému rušení tendrů (např. tendr na úsek A4 Zgorzelec-Krzyzowa byl zrušen celkem třikrát). GDDKiA pak disponovalo řadou projektů, u kterých projektová dokumentace neodpovídala současným požadavkům. Tento problém pak GDDKiA řešilo zadáváním staveb v režimu Optimise-Build, kdy úkolem dodavatele bylo přepracovat projektovou dokumentaci a zajistit realizaci stavebních prací. Tato metoda přenáší značnou část rizik na dodavatele.

Zhodnocení celkových zkušeností s metodou Design & Build

Z pohledu zadavatele (GDDKiA) jsou výhodami zadání metodou Design-Build zejména zkrácení výstavbového projektu spojením dvou veřejných zakázek do jedné, odpovědnost dodavatele za zpracování projektové dokumentace a s tím spojené případné problémy v realizační fázi stavby a snížení počtu výskytu změn během výstavby.

Jako nevýhodu zadavatel vnímá obtížné definování předpokládané ceny projektu v případě, že nedisponuje zpracovanou projektovou dokumentací v detailu, který umožňuje přesněji stanovit náklady projektu.

Z pohledu dodavatelů jsou smluvní podmínky dle vzoru FIDIC nadměrně modifikovány úpravou zvláštních obchodních podmínek a alokují nadměrná rizika na dodavatele, včetně např. náhrady případné ztráty finančních zdrojů z fondů EU nebo paušální smluvní cena nezohledňující indexaci nebo změnu cen vstupů materiálů (výrazná změna cen vstupních materiálů se projevila např. před fotbalovým mistrovstvím Evropy

v roce 2012). Nerovnoměrné rozdělení rizik vedlo k mnoha předčasně ukončeným projektům a řadám soudních sporů.

Další aktuálně řešenou problematikou v souvislosti s rozdělením odpovědností je nemožnost efektivního ocenění a řízení rizik zhotovitelem v procesech souvisejících s geologickými podmínkami stavby, vlivem stavby na životní prostředí (nezávaznost stanoviska EIA) a bezpečností provozu na pozemní komunikaci.

Co se týče veřejné zakázky, hodnotícím kritériem je nabídková cena, která je ve smlouvě s vítězným uchazečem uzavřena jako cena paušální a není tak motivujícím prvkem k dalším úsporám. Současně podobně jako v České republice polští zadavatelé řeší problém stanovení nepřiměřeně nízké nabídkové ceny.

Případová studie

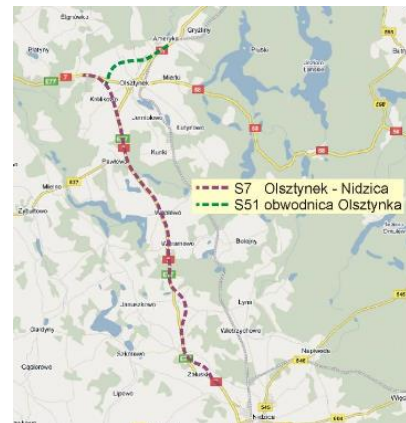
Rychlostní komunikace S7 v úseku Olsztynek – Nidzica

Výstavba rychlostní komunikace S7 v úseku Olsztynek – Nidzica bylo prvním projektem pilotního programu Design-Build (Zaprojektuj i zbuduj). Jedná se o 26km dlouhý úsek čtyřpruhové rychlostní komunikace.

Celková cena projektu byla 1,3 mld. PLN, z toho 1 mld. Kč bylo financováno z fondů EU (prostřednictvím operačního programu Infrastruktura a životní prostředí).

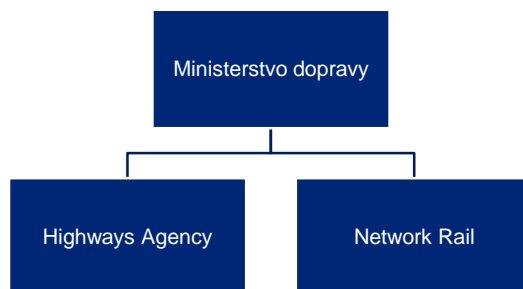
Kontrakt mezi GDDKiA a konsorciem dodavatelských společností byl uzavřen v roce 2009 na celkem 37 měsíců (10 měsíců projekční fáze, 27 měsíců realizace). Hlavní motivací zadavatele pro zadání formou Design-Build bylo urychlení výstavbového projektu.

Po uzavření kontraktu dodavatel dopracoval dokumentaci pro stavební povolení, které bylo získáno v roce 2010. Stavba byla uvedena do provozu v roce 2012. Za dobu projektu bylo dodavatelem předloženo celkem 35 pohledávek (claimů), z toho 31 bylo v souladu se smluvními podmínkami zadavatelem odmítnuto, 4 akceptovány (z toho 3 požadavky souvisely s výskytem archeologických nálezů, které se objevily při realizaci zemních prací).



1.1.4.6 Velká Británie

Organizační zajištění rozvoje dopravní infrastruktury



Subjekt	Role v zajištění rozvoje dopravní infrastruktury
Highways Agency	Rozvoj, provoz a údržbu dálnic a rychlostních silnic v Anglii. Ve Skotsku zajištěno organizací Transport Scotland a ve Walesu Welsh Assembly
Network Rail	Rozvoj, provoz a údržbu železniční sítě, mostů a tunelů v Anglii, Skotsku a Walesu.

Metody zadání dopravních staveb

Propracovanou dodavatelskou strategií pro uzavírání kontraktů disponuje především Highways Agency (HA). Do 90. tých let HA využívalo pro zadání staveb převážně tradiční Design-Bid-Build metodu. V 90. tých letech byl zvýšen důraz na vyšší uplatnění principu hodnoty za peníze, dlouhodobého životního cyklu stavby a partnerství veřejného a soukromého sektoru. To postupně vedlo k vytvoření současné dodavatelské strategie, která rozlišuje šest typů kontraktů:

- **Early contractor involvement (ECI)** – jedná se prakticky o Design-Build, kdy je však dodavatel chápán jako partner zadavatele už od počátečních fází projektu. Metoda ECI je používána zejména pro projekty modernizace a zlepšení stávajících parametrů pozemních komunikací, u kterých dodavatel při návrhu může uplatnit své know-how a zkušenosti.
- **Design-Build** – metoda Design-Build je používána pouze v případech, kde není vhodné užití ECI. Jedná se především o obnovovací investice, u kterých má zadavatel jasnou představu o základních parametrech stavby, dodavatel je pak přizván pouze k detailnímu dopracování projektové dokumentace a zajištění realizace stavby.
- **Managing Agent Contractor (MAC)** – používají se pro údržbu a provoz, uzavírají se obvykle na dobu pěti let. Klíčovými principy smlouvy je uplatnění prvků měření a řízení výkonnosti s vazbou na neustálé zlepšování kvality služeb.
- **Individuální kontrakty** – pro specifické požadavky. Uplatňuje se především pro zajištění analýz a návrhů projektu.
- **Design-Build-Finance-Operate (DBFO)** – zapojení dodavatele do návrhové, realizační i provozní fáze stavby v rámci jediné smlouvy. Metoda je používána pro strategické projekty s vysokou přidanou hodnotou, v souladu s vládní politikou.
- **Rámcové smlouvy** – používají se v případech, kde se předpokládají předem předpokládané a opakované požadavky zadavatele na zajištění stavebních prací, služeb nebo dodávek materiálu.

Smluvní podmínky pro zadávání staveb

Investoři dopravní infrastruktury nepoužívají pro zadání dopravních staveb smluvních podmínek dle FIDIC. Zpracování vzorových dokumentů smluvních podmínek je zajištěno Institucí stavebních inženýrů (Institution Of Civil Engineers - ICE). Pro rozvoj dopravní infrastruktury (včetně Design-Build projektů) jsou užívány vzorové podmínky New Engineering Contract (NEC). Základní motivací této smlouvy je přimět strany ke spolupráci (vzory obsahují povinnost jednat v dobré víře, cílovou cenu jako motivační prvek apod.) Smluvní vzory vymezují role a odpovědnosti pro jednotlivé zainteresované subjekty – zadavatele, projektového manažera, supervizora, dodavatele, subdodavatele a porotce.

Motivy pro užití Design-Build

Rozvoj dodavatelských metod v 90. tých letech byl zapříčiněn neefektivnostmi v klasickém zadání metodou Design-Bid-Build. Zejména soutěže, kde jediným hodnotícím kritériem byla nabídková cena, nenaplnily představy investorů z pohledu dodání hodnoty za peníze a to jak v konečné výši stavebních nákladů, tak v nákladech provozní fáze stavby. U těchto staveb také často docházelo k častým konfliktům mezi veřejným zadavatelem a privátním dodavatelem.

V polovině 90. tých let pak byla většina projektů zadávána metodami Design-Build a Design-Build-Finance-Operate. Hlavním motivem zadavatele pro užití metody byla potřeba vyšší jistoty dodržení nákladů projektu (v případě DBFO včetně provozní fáze), čímž bylo docíleno přenosem některých rizik na dodavatele stavby.

Zkušenosti z 90. tých let vedly k rozvoji systému ECI po roce 2000. Metoda ECI je prakticky Design-Build s brzkým zapojením dodavatele do návrhu projektu. Výběr dodavatele je tak proveden po studii proveditelnosti a rozhodnutí veřejného sektoru o realizaci projektu. Důvodem přechodu od Design-Build k ECI bylo, že při Design-Build byl dodavatel limitován v invenci a tedy i možnostem přispět k efektivitě projektu. Přenos rizik nebyl proveden s dostatečným ohledem na možnosti dodavatele tyto rizika řídit, což nebylo v souladu s principem partnerství veřejného a soukromého sektoru. V návrhové fázi staveb jsou v modelu ECI zadavatelem a dodavatelem společně stanoveny cílové ceny, realizační fáze tedy neprobíhá formou paušální odměny za provedené práce, ale dodavatel je motivován k úsporám.

Highways Agency se tak jako organizace postupem času zeštíhlila a její zaměření se posunulo od projektového managementu více směrem k smluvnímu managementu. V organizaci je rovněž akumulováno know-how dodavatelů a konzultantů.

Zhodnocení celkových zkušeností s metodou Design & Build

Každá z metod založených na zapojení dodavatele do návrhu stavby (tedy Design-Build, Early Contractor Involvement a Design-Build-Finance-Operate) má své místo v dodavatelské strategii Highways Agency.

Design-Build se užívá především u obnovovacích investic, u kterých má zadavatel jasnou představu o základních parametrech stavby, dodavatel je pak přizván pouze k detailnímu dopracování projektové dokumentace a zajištění realizace stavby. Design-Build tak není vhodná pro projekty, u kterých lze předpokládat změny požadavků ze strany zadavatele v průběhu projektu. Důležitým parametrem úspěchu je tak stanovení jasných a neměnných požadavků zadavatele.

Metoda Design-Build-Finance-Operate je užívána pro strategické projekty s vysokou přidanou hodnotou a pro využití soukromého kapitálu.

Přestože v dodavatelské strategii Highways Agency mají stále své místo metody DB a DBFO, ECI je v současnosti preferovanou metodou. V rámci ECI je používáno cílových cen místo paušálních pro realizační fázi (na principu pain/gain share). Výhody použití metody jsou urychlení přípravy a realizace, podpora inovací, minimalizuje změn během výstavby a požadavků dodavatelů v realizační fázi.

Společným parametrem všech uvedených metod jsou vysoké nároky na efektivní spolupráci mezi zadavatelem a dodavatelem. Úkolem zadavatele je i kontrola spolupráce jednotlivých subjektů dodavatele (zejména projektanta a zhotovitele stavebních prací). Pro zástupce zadavatele jsou u všech uvedených metod kladeny vysoké nároky na zajištění kontrolních mechanismů, které rostou zejména při překryvu návrhové a realizační fáze stavby.

Případová studie

Modernizace křižovatky č.19 na M1

- Křížení komunikací M1, M6 a A14 - modernizacelepší propojení těchto tří významných pozemních komunikací, projekt zahrnuje i výstavbu dvou mostů.
- Spojení M6 a A14 je součástí sítě TEN.
- Na křižovatce bylo dosahováno intenzit 142 tis. voz/den a vznikaly problémy s kongescemi, nehodami, konflikty lokální a dálkové dopravy a bariéry pro cyklisty.
- Odhadované náklady stavby jsou 192 mil. £.



Studie proveditelnosti na modernizaci křižovatky byla zpracována v roce 2000. Následně proběhly veřejné konzultace základních variant řešení křižovatky. Preferovaná varianta byla oznámena Ministerstvem dopravy v roce 2003. Pro zajištění návazných fází plánování, návrhu, projektového řízení a výstavby byla zvolena metoda ECI (Early Contractor Involvement).

Pro výběr dodavatele ECI platí jednotný postup, který Highways Agency uplatňuje pro všechny uchazeče. Každý uchazeč musí vyhovět nejdřív předkvalifikačním kritériím, které jsou rozděleny na dvě fáze:

- V první fázi uchazeč dokazuje požadavky HA týkající se zajištění procesů v oblasti zdraví a bezpečnosti, technickou a profesní způsobilost a ekonomickou, finanční a právní způsobilost.
- V druhé fázi jsou uchazeči hodnoceni na základě kombinace kritérií zahrnující projektové reference a další kritéria zohledňující přidanou hodnotu, kterou je uchazeč projektu schopen dodat. Na základě výsledků hodnocení je zvolen užší výběr uchazečů.

Samotné výběrové řízení je pak provedeno ve třech kolech:

- V prvním kole je hodnotící komisí hodnocena kvalita předložené nabídky,
- V druhém kole je hodnocen návrh uchazeče z hlediska kvality a finančních dopadů,
- Třetí kolo je zaměřeno na nabídkové ceny uchazečů a dostupnost klíčových expertů.

Pro dosažení neustálého zlepšování zadávání staveb a pro zajištění dodání hodnoty za peníze jsou u všech uzavřených kontraktů měřeny klíčové ukazatele výkonnosti. K tomu HA využívá specifický nástroj – Motivating Success Toolkit (MST), který poskytuje návod pro měření a řízení výkonnosti v rámci projektu. Výsledky z nástroje jsou pak užívány jako srovnávací kritérium při zadávání dalších projektů.

Dodavatelem se stalo sdružení společností Skanska a Jacobs. Dodavatel zpracoval další možnosti řešení křižovatky, v rámci kterých byly nalezeny vhodnější řešení než v původně variantě, kterou oznámilo Ministerstvo dopravy. U jednotlivých variant byla identifikována délka výstavby, odhadované náklady, ekonomická výhodnost, řešení lokální a dálkové dopravy, hluková zátěž a dopad na krajinu, kulturní dědictví, biodiverzitu a zemědělství. Aktualizované varianty tak byly opět veřejně konzultovány. U preferované varianty proběhlo posouzení vlivu na životní prostředí. V roce 2009 pak stavba byla zařazena do vládního programu pro realizaci staveb.

Byla zpracována projektová dokumentace v jednotlivých stupních a v lednu 2014 byly zahájeny stavební práce. Předpokládané uvedení stavby do provozu je na podzim 2016.

1.2 Analýza možnosti použití DB v podmínkách české legislativy

1.2.1 Obecná právní východiska využití DB

Základním principem smluvního ujednání na základě DB je skutečnost, že dodavatel díla zajistí pro objednatele současně kompletní projektovou dokumentaci i kompletní realizaci stavby podle připravené projektové dokumentace. Výhoda tohoto postupu pro objednatele spočívá v jednoznačné odpovědnosti dodavatele za výsledek, když objednatel na počátku pouze stanoví zamýšlený výsledek těchto prací a je odpovědností dodavatele, jak k tomuto výsledku dospěje. Tím objednatel maximálně využije odborné know-how dodavatele a zároveň docílí nedělitelné odpovědnosti dodavatele za výsledek díla. Hlavní výhoda DB, která by při implementaci DB měla být zachována, tedy spočívá ve skutečnosti, že dodavatel projektové dokumentace a dodavatel stavebních prací je jeden subjekt, resp. případně více subjektů na dodavatelské straně jedné smlouvy o dílo.

Cílem této kapitoly je stručná analýza, která vymezí limity využití DB v podmínkách právního řádu ČR.

Princip DB není v českém právním řádu ukotven žádným obecně závazným právním předpisem (tj. mezinárodní smlouvou podle čl. 10 Ústavy, nařízením Evropské unie nebo vnitrostátním právním předpisem). Využití principu DB v dopravním stavebnictví je tedy zcela závislé na jeho souladu s příslušnými právními předpisy regulujícími příslušné specifické právní oblasti a vůli smluvních stran jej aplikovat.

V rámci smluvních vzorů FIDIC odpovídá principům DB nejlépe tzv. Yellow Book/Žlutá kniha FIDIC s názvem Conditions of Contract for Plant and Design-Build (zkratka P&DB).

1.2.2 Identifikace relevantních právních předpisů

Z hlediska využití principu DB v podmínkách české legislativy jsou klíčové následující právní oblasti a v nich uvedené právní předpisy:

- v oblasti veřejného zadávání
 - zákon o veřejných zakázkách a k tomuto zákonu prováděcí právní předpisy,
- v oblasti plánování, povolování, realizace a užívání staveb (veřejné právo stavební)
 - stavební zákon a k tomuto zákonu prováděcí právní předpisy, a
- v oblasti smluvních vztahů mezi objednatelem a zhotovitelem (soukromé právo stavební)
 - nový občanský zákoník.

V ostatních právních oblastech a dostupných resortních předpisech nebyl zjištěn žádný potenciální konflikt s principy DB.

Mezi relevantními předpisy nebyla identifikována žádná mezinárodní smlouva podle čl. 10 Ústavy ani nařízení Evropské unie.

1.2.3 Hodnocení využitelnosti DB v podmínkách legislativy ČR

V rámci hodnocení využitelnosti principu DB v podmínkách české legislativy je nutné hodnotit jejich soulad s relevantními právními předpisy a praktickou proveditelnost veřejné zakázky s využitím principu DB, tj. že vybraný uchazeč stavbu navrhne a zrealizuje, přičemž v českém právním prostředí bude nutné využitelnost hodnotit zejména s ohledem na soulad navrhovaného řešení s právními předpisy, efektivitu a rychlost zadání a realizace, proveditelnost v současném právním prostředí a finanční náročnost pro smluvní strany (objednatele-zadavatele a zhotovitele-uchazeče), zahrnující rovněž případnou administrativní náročnost, a jejich odpovědnost za výsledek.

Zároveň upozorňujeme, že v rámci metodiky nehodnotíme legislativní či nelegislativní opatření, která přímo nesouvisí s využitelností principu DB v podmínkách české legislativy, ale které se případně dotýkají obecné problematiky zadávání veřejných zakázek, neboť obecné posouzení efektivnosti zadávání veřejných zakázek v České republice není předmětem této metodiky a našeho posouzení.

1.2.3.1 Veřejné zadávání

Samotný zákon o veřejných zakázkách principiálně nevyklučuje zadání veřejné zakázky s využitím principu DB.

Při posuzování implementace DB ve vazbě na právní předpisy upravující zadávání veřejných zakázek je nutné hodnotit především skutečnost, zda při použití jednotlivých druhů zadávacích řízení zůstane zachována jedna smluvní strana smlouvy o dílo odpovědná za zpracování projektu a realizaci stavby.

Problematická pro využití principu DB v českém právním prostředí by mohla být ustanovení prováděcí vyhlášky k zákonu o veřejných zakázkách č. 230/2012 Sb. týkající se detailu zadávací dokumentace, jelikož tato má určovat stavbu v technických, ekonomických a architektonických podrobnostech, které jednoznačně vymezují předmět veřejné zakázky, jeho hmotové, materiálové, stavebně-technické, technologické, dispoziční a provozní vlastnosti, vzhled a jakost, a která umožňuje vyhotovit soupis stavebních prací, dodávek a služeb včetně výkazu výměr.

Na ustanovení vyhlášky č. 230/2012 Sb. přímo odkazuje § 44 odst. 4 zákona o veřejných zakázkách, podle něhož zadávací dokumentace veřejných zakázek na stavební práce musí obsahovat mj. příslušnou dokumentaci v rozsahu stanoveném vyhláškou č. 230/2012 Sb. zpracovanou do podrobností, které specifikují předmět veřejné zakázky v rozsahu nezbytném pro zpracování nabídky a soupis stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr v rozsahu stanoveném vyhláškou č. 230/2012 Sb. To zřejmě není s ohledem na neznalost konečného řešení v případě využití principů DB možné. S ohledem na ustanovení § 44 odst. 5 ve spojení s § 9 odst. 1 písm. b) zákona o veřejných zakázkách, podle něhož v případě veřejných zakázek na stavební práce, jejichž součástí je projektová činnost, mohou být uvedené dokumenty nahrazeny technickými podmínkami vyjádřenými formou požadavků na výkon nebo funkci.

Ve vztahu k zákonu o veřejných zakázkách by vybraný druh zadávacího řízení měl umožnit výběr nejvhodnějšího technického řešení a k vybranému technickému řešení získání nejvýhodnější možné ceny.

Pro účely implementace DB dle současného právního stavu níže analyzujeme následující druhy zadávacích řízení (případně jejich kombinaci)

- otevřené (užší) řízení,
- soutěžní dialog,
- soutěž o návrh ve spojení s navazujícím jednacím řízením bez uveřejnění a následné otevřené řízení.

Níže v textu není samostatně zpracováno ani využití užšího řízení, při jehož použití z hlediska implementace DB nelze spatřovat žádnou konkrétní výhodu oproti otevřenému řízení, resp. pro užší řízení platí vše, co je níže uvedeno u řízení otevřeného.

Použití jednacím řízení s uveřejněním a jednacím řízení bez uveřejnění není s ohledem na specifické zákonné podmínky pro jejich použití pro účely DB v obecné rovině možné (např. jejich návaznost na již uskutečněné neúspěšné zadávací řízení či použití ve specifických odvětvích, mezi něž silniční stavební práce nepatří apod.).

Dále s ohledem na nízký finanční limit není níže zmíněno ani zjednodušené podlimitní řízení.

Pro úspěšnou implementaci DB ve vazbě na zadávací řízení je nutné dosažení takového výsledku, který umožní uzavření jedné smlouvy, jejímž předmětem bude zhotovení projektové dokumentace a realizace stavebních prací. Varianty kombinací zadávacích řízení (např. dvou na sebe navazujících otevřených řízení), které neumožňují dosažení tohoto výsledku tak nejsou dále podrobně analyzovány.

Zároveň je nutné brát v potaz, že v rámci soutěže, kde předmětem soutěže bude projekt i stavba, které má zhotovit jeden dodavatel, nemusí být výsledkem dosažení nejlepšího řešení za nejnižší cenu, ale v závislosti na kombinaci hodnotících kritérií může být výsledkem určitý kompromis posuzovaných hodnot.

1.2.3.1.1 Otevřené řízení (Užší řízení)

Pro výběr vhodného technického řešení a ceny tohoto řešení je možné při použití otevřeného řízení uvažovat:

- použití pouze základních požadavků objednatele na výkon a funkci včetně nastavení vhodné kombinace a vzájemných vah hodnotících kritérií,
- specifikace podstatných podmínek zadání.

1.2.3.1.1 Otevřené řízení

Otevřené řízení je vhodné v případě, kdy má zadavatel již částečně zpracovanou projektovou dokumentaci. Pokud se zadavatel rozhodne pro jedno zadávací otevřené řízení s použitím pouze základních požadavků objednatel na výkon a funkci, je nutné, aby správně nastavil vhodnou kombinaci hodnotících kritérií pro technické řešení a nabídkovou cenu. Úskalím tohoto řízení je, že zadavatel nemusí vybrat nejlepší technické řešení za nejlepší nabídkovou cenu, ale vždy půjde o nejvhodnější celkové řešení. Hlavním přínosem je, že zadavatel už nerealizuje soutěž na projektanta zadávací projektové dokumentace, čímž dochází k časové úspoře.

Bude nutné v této souvislosti rovněž stanovit přesné minimální limity např. bodových hodnocení kvalitativních hodnotících kritérií a nabídkové ceny pro posouzení relevantnosti nabídky, aby bylo možné identifikovat ty nabídky, které nedosahují předpokládaných parametrů.

Tuto variantu doporučujeme.

1.2.3.1.1.2 Otevřené řízení se specifikací podstatných podmínek zadání

Alternativou k postupu uvedenému výše je specifikace podstatných podmínek zadání, která bude vycházet pro všechny veřejné zakázky zadávané s cílem využití principů DB (vzorové požadavky zadavatele s vyšší mírou detailu v kombinaci s oborovými technickými podmínkami); samozřejmostí pro využití tohoto postupu je přesnost zpracování zadávací dokumentace. V takovém otevřeném řízení bude poté nutné soutěžit již pouze nabídkovou cenu veřejné zakázky a provádět pouze jedno zadávací řízení, resp. jednu veřejnou zakázku. Modifikaci vzoru zadávací dokumentace vždy pro konkrétní veřejnou zakázku je možné provést buď interně či pomocí externího poradce.

V rámci využití této varianty je třeba počítat s nutností vytvoření předlohy vzorových požadavků zadavatele s vyšší mírou detailu v kombinaci s oborovými technickými podmínkami. Pokud nebude zadavatel schopen vytvořit tyto vzorové požadavky interně, bude muset jejich zpracování zajistit externě, a to v souladu se zákonem o veřejných zakázkách (půjde o veřejnou zakázku na služby).

Tuto variantu doporučujeme.

1.2.3.1.2 Soutěžní dialog

Pro zadávání veřejné zakázky respektující principy DB byla uvažována rovněž varianta soutěžního dialogu. Tato varianta umožňuje výběr nejlepší ceny za nejlepší technické řešení, jelikož předpokládá na počátku jednání nad nejvhodnějším technickým řešením a po jeho výběru potom soutěž o nejlepší nabídkovou cenu.

Soutěžní dialog předpokládá inovativní řešení soutěžitele; jedná se o zadávací řízení určené pro zvláště složité zakázky, umožňující veřejnému zadavateli získat inovativní řešení daného projektu v situaci, kdy sám není z objektivních důvodů schopen přesně specifikovat způsob provedení veřejné zakázky.²³ Podmínkami použití soutěžního dialogu je zvláště složitý předmět plnění a nemožnost použití otevřeného řízení či užšího řízení. Za veřejnou zakázku se zvláště složitým předmětem plnění je považována veřejná zakázka, u níž není veřejný zadavatel objektivně schopen přesně vymezit technické podmínky nebo právní nebo finanční požadavky na její plnění.

Nedodržení zákonných podmínek pro použití soutěžního dialogu bývá důvodem k jeho rušení.²⁴ Dále je soutěžní dialog s ohledem na hledání řešení a jednání s uchazeči časově a administrativně náročnější.

Hlavním rizikem soutěžního dialogu je narušení základní výhody DB, tj. oddělení autora nejvhodnějšího řešení od zhotovitele stavby. Jakmile totiž veřejný zadavatel vybere nejvhodnější jedno či více řešení, informuje o této skutečnosti všechny zájemce a tyto zájemce vyzve k podání nabídky na plnění veřejné zakázky. Ve výzvě k podání nabídky a v zadávací dokumentaci, která může být součástí výzvy, musí veřejný zadavatel náležitě vymezit zvolené (zvolená) řešení, a to do té míry, aby vyzvaní zájemci mohli předložit srovnatelné nabídky.²⁵

Výsledkem soutěžního dialogu je tedy jedno, popř. více vybraných technických řešení, přičemž posléze jsou všichni uchazeči vyzváni k tomu, aby podali nabídku na vybrané technické řešení. Autor vybraného technického řešení však v rámci nabídky nemusí nabídnout nejvýhodnější cenu. Nejvýhodnější cenu pak může nabídnout uchazeč, který nemá potřebné know-how a vítěznou cenu tak nestanoví zcela kvalifikovaně.

²³ Viz *Jurčík, R.*: Veřejné zakázky a koncese 2. dopl. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, str. 757.

²⁴ Viz např. rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže S270/2008, S304/2008 a S325/2008.

²⁵ Viz *Jurčík, R.* Zákon o veřejných zakázkách. Komentář. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 275.

Také odpovědnost za výběr vhodného řešení bude přenesena na zadavatele. Tím bude narušen princip DB, protože uchazeč, který vyhraje s nejnižší nabídkovou cenou, nemusel stavbu projektovat.

Dalším rizikem je skutečnost, že potenciální dodavatele odradí náročnost účasti v soutěžním dialogu a riziko poskytnutí svého know-how bez jistoty jakéhokoliv ekonomického přínosu (zadavatel není oprávněn poskytovat uchazečům jakékoliv odměny).

Tuto variantu nedoporučujeme.

1.2.3.1.3 Soutěž o návrh a navazující jednací řízení bez uveřejnění a otevřené řízení

Obdobně jako soutěžní dialog lze využít i na sebe navazujících procesů soutěže o návrh, jednacího řízení bez uveřejnění a otevřeného řízení, které se využívá již v současné době. Toto řešení umožňuje výběr nejlepší ceny za nejlepší technické řešení, jelikož předpokládá na počátku jednání nad nevhodnějším technickým řešením a po jeho výběru potom soutěž o nejlepší nabídkovou cenu.

Uvedený proces standardně probíhá v následujících krocích:

1. soutěž o návrh, jejímž předmětem je posouzení nevhodnějšího technického řešení;
2. jednací řízení bez uveřejnění, jehož předmětem je dopracování technického řešení autorem vítězného návrhu do podoby projektové dokumentace v potřebném stupni;
3. otevřené řízení na zhotovitele stavby podle předložené projektové dokumentace.

Hlavní nevýhodou tohoto postupu je narušení základního principu DB, tj. oddělení autora nevhodnějšího řešení od zhotovitele stavby a přenesení odpovědnosti za zvolené technické řešení na zadavatele.

Tuto variantu nedoporučujeme.

1.2.3.1.4 Využitelnost změnového řízení

V případě nutnosti provést změnu již zadané veřejné zakázky na dopravní stavbu lze využít jednacího řízení bez uveřejnění pouze za předpokladu, že celkový rozsah dodatečných stavebních prací nepřekročí 20 % ceny původní veřejné zakázky. Tento limit je přísnější než požadavek unijní legislativy (směrnice 2004/18/ES o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby stanoví limit 50%), který komplikuje změny v projektech nejen v dopravním stavitelství. Tento limit se v nové unijní legislativě (směrnice 2014/24/EU o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES) nemění a umožňuje i provedení několik po sobě následujících změn, přičemž limit 50% ceny původní veřejné zakázky se použije pro hodnotu každé nové změny.

1.2.3.1.5 Novela zákona o veřejných zakázkách s předpokládanou účinností od 1. ledna 2015

V současné době se připravuje novela zákona o veřejných zakázkách, která by mohla mít vliv na zadávání DB s ohledem na dozorovou činnost ÚOHS, kdy je plánováno zavést do řízení před ÚOHS výraznější principy koncentrace, zejména

- nemožnost dodatečně měnit a doplňovat důvody návrhu zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele u ÚOHS včetně označení důkazů,
- zvýšení maximální částky kauce z 2 mil. Kč na 10 mil. Kč a
- vrácení kauce snížené o 20 % při zpětvzetí návrhu na zahájení přezkumného řízení.

Změna se předpokládá ve změnovém řízení na dodatečné stavební práce zadávaném formou jednacího řízení bez uveřejnění, kdy nově nepůjde pouze o práce, které zadavatel nemohl objektivně předvídat, ale o práce, které nemohl předvídat zadavatel jednající s náležitou péčí.

Se zavedením lhůt pro správný přezkum postupu zadavatele, případné zrušení jedné instance (rozkladu) a zpřísněním pravidel soudního přezkumu postupů zadavatelů veřejných zakázek novela nepočítá. Nepočítá ani se zvýšením limitu na zadávání dodatečných stavebních prací využitím jednacího řízení bez uveřejnění.

1.2.3.1.6 Záměr nového zákona o veřejných zakázkách

Věcný návrh zákona o veřejných zakázkách, připravovaný za účelem transpozice evropských směrnic mj. obsahuje návrh Ministerstva pro místní rozvoj u dodatečných stavebních prací zavést limit 50 % bez možnosti opakování se zachováním důvodů pouze ze směrnice ze směrnice 2014/24/EU. U změn smluv, kdy se nezkoumá důvod pro změnu, navrhuje Ministerstvo pro místní rozvoj připustit limit ze směrnice 2014/24/EU (10 a 15 %), popř. stanovit katalog změn přípustných u stavebních prací, který by odpovídal přípustným změnám podle konkrétních standardů (např. FIDIC). S žádným zvláštním řízením využitelným lépe pro potřeby DB věcný záměr nepočítá.

1.2.3.2 Veřejné právo stavební

Stavební zákon ani prováděcí právní předpisy k němu využití principů DB nevyklučují. Je rovněž z právního hlediska zcela nerozhodné, v jaké fázi dojde k zadání veřejné zakázky s užitím principů DB. Od fáze přípravy projektu se pouze odvíjí rozložení odpovědnosti mezi objednatele a zhotovitele.

V současné době je připravována změna procesu EIA, která však nemá na uvedený závěr žádný vliv.

1.2.3.3 Soukromé právo stavební

Nový občanský zákoník využití principů DB nevyklučuje.

Je však třeba upozornit, že v případě porušení zákona o veřejných zakázkách jde i o relativně neplatné právní jednání podle nového občanského zákoníku.

Rozložení odpovědnosti mezi objednatele a zhotovitele je ponecháno na vůli smluvních stran.

1.2.4 Posouzení DB ve vztahu k podmínkám OPD 2014 - 2020

Principy DB nejsou v rozporu s Operačním programem Doprava na léta 2007-2013. Rovněž nejsou v rozporu s upraveným návrhem programového dokumentu Operačního programu Doprava na léta 2014-2020, jež by schválen usnesením vlády č. 558 ze dne 9. července 2014 a odeslán Evropské komisi k formálnímu vyjádření.

1.2.5 Shrnutí závěrů a podněty pro další fázi Projektu

Zadávání veřejných zakázek s využitím principu DB je v podmínkách české legislativy možné. Pro účely splnění principu DB doporučujeme využít pouze otevřené zadávací řízení pro případy již rozpracované zadávací dokumentace (var. 1.2.3.1.1.1), popř. se specifikací podstatných podmínek zadání (var. 1.2.3.1.1.2). Použití soutěžního dialogu (var. 1.2.3.1.2) a kombinace soutěže o návrh, jednacího řízení bez uveřejnění a otevřeného řízení (var. 1.2.3.1.3) nedoporučujeme s ohledem na možné narušení principu DB tím, že navrhovatel technického řešení nemusí být zároveň zhotovitelem stavby.

Pro zlepšení prostředí pro zadávání veřejných zakázek s využitím principu DB lze doporučit vypracování metodiky nastavení hodnotících kritérií a vypracování vzoru požadavků zadavatele tak, aby mohly být bez problémů aplikovány varianty 1.2.3.1.1.1 a 1.2.3.1.1.2.

Legislativní opatření nejsou pro zadání veřejné zakázky formou DB nezbytná, respektive přímo nesouvisí s využitelností principu DB v podmínkách české legislativy, ale dotýkají se obecné problematiky zadávání veřejných zakázek. Obecné posouzení efektivnosti zadávání veřejných zakázek v České republice však není předmětem této metodiky a našeho posouzení.

Příloha 2 - Manažerský souhrn

Z výsledků předchozí projektové aktivity (analýza zkušeností s metodou Design-Build) vyplývá, že v zemích s rozvinutou ekonomikou a sítí dopravní infrastruktury (Rakousko, Německo, Velká Británie) je metoda Design-Build využívána v malém množství případů. Jedná se však o státy se stabilizovaným dlouhodobým masterplánem, známým rozsahem budoucích stavebních prací a vlastními smluvními podmínkami s dlouhodobou tradicí, tedy státy bez zásadních požadavků na urychlení projektové a realizační fáze stavby.

Naproti tomu v zemích bez dokončené páteřní dopravní infrastruktury a s příležitostí zajistit rozvoj dopravní infrastruktury s využitím časově omezeného čerpání finančních prostředků z fondů EU (Polsko, Slovensko) je zadávání dopravních staveb podle žluté knihy FIDIC standardně používaným nástrojem pro zajištění projektové dokumentace a stavebních prací.

Česká republika má ze všech uvedených zemí nejméně zkušeností nejen s metodou Design-Build, ale s alternativním zadáváním dopravních staveb obecně. Vzhledem k obdobným potřebám investorů do dopravní infrastruktury v ČR, v Polsku a na Slovensku by mělo být využito polských a slovenských zkušeností a uplatňovat metodu Design-Build jen u těch projektových případů, u kterých je možné dosáhnout benefitů metody Design-Build. Jedná se o zlomek z celkového rozsahu zadávaných staveb.

Užití metody Design-Build nemá potenciál řešit veškeré stávající problémy v přípravě a realizaci dopravních staveb. Tyto problémy jsou v současnosti částečně řešeny především přípravou, resp. novelizací legislativy (např. zákon o liniových stavbách, stavební zákon, zákon o veřejných zakázkách). Potenciálními benefity užití metody Design-Build jsou především zapojení technické invence zhotovitele, snížení výskytu změn během výstavby z důvodu vad projektové dokumentace a urychlení délky trvání projektu.

Obsahem zprávy o stavu projektu č.2 jsou výstupy dvou dílčích projektových aktivit projektu „Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN & BUILD“ pro dopravní stavby v ČR“ - 1.3 SWOT analýza Design-Build a měřeného kontraktu a 1.4 Definování možností použití Design-Build.

Hlavními cíli zpracovaných projektových aktivit tedy bylo:

- ⇒ Srovnání zadávání metodou Design-Build a na principu měřeného kontraktu
- ⇒ Definování možností použití Design-Build v jednotlivých variantách (tzn. definování fáze přípravy stavby, ve které je vhodné zadání metodou Design-Build a definování charakteristických projektových případů pro uplatnění metody Design-Build)

Zpracováním a odsouhlasením projektových aktivit 1.3 a 1.4 je uzavřena analytická část projektu. Pro zpracování dalších projektových aktivit je zadavatelem projektu (SFDI) proveden výběr varianty pro zpracování následné návrhové etapy projektu.

Srovnání zadávání metodou Design-Build a na principu měřeného kontraktu

Srovnání bylo provedeno využitím SWOT analýzy zadání infrastrukturních staveb metodou Design-Build a na principu měřeného kontraktu. SWOT analýza byla provedena z pěti klíčových hledisek: rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele, nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby, řízení projektu, potenciálu urychlení projektu a možností využití invence a zkušeností zhotovitele.

Design-Build	Měřený kontrakt
1. Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele:	
Odpovědnost za zpracování projektové dokumentace a realizaci stavebních prací na straně zhotovitele. Dochází tak k snížení výskytu změn během výstavby z důvodu vad projektové dokumentace.	Odpovědnost za zpracování projektové dokumentace na straně objednatele, odpovědnost za realizaci stavebních prací na straně zhotovitele.
Odpovědnost za rizika, která není schopen zhotovitel účelně řídit (např. externí podmínky nebo procesní pochybení třetích stran) je u obou metod na straně objednatele.	

2. Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby:

Cena za dílo je uzavřena jako paušální (případně cílová) a motivuje tak zhotovitele k návrhu úsporných řešení, avšak v souladu s požadavky objednatele. Uchazeči v nabídkách ocení rizika spojená s odpovědností za projektovou dokumentaci. **Cena za dílo je uzavřena na principu úhrady skutečně provedených prací.**

Při nevhodném technickém řešení stavby u obou metod existuje riziko, že zvýšené náklady v provozní fázi stavby v důsledku ponese především objednatel.

3. Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu:

Klíčovým faktorem je **specifikace požadavků objednatele**, které musí být dostatečně jasné a neměnné. Zároveň však nesmí být příliš specifické, aby bylo možné dosáhnout benefitů Design-Build. **Objednatel disponuje podrobnou projektovou dokumentací umožňující přesnou specifikaci požadavků v zadávací dokumentaci.**

4. Z hlediska potenciálu urychlení projektu:

Částečným překrytím fáze projektování a realizace, nižším počtem zadávacích řízení, snížením výskytu změn během výstavby a motivací zhotovitele k dosažení stanovených termínů lze u metody Design-Build dosáhnout snížení délky trvání projektu.

Naproti tomu u metody Design-Build nelze při uplatnění zadání ve fázi 3 (po vydání ÚR a zajištění majetkoprávní přípravy) využít případného souběhu zpracování DSP a majetkoprávní přípravy. Rovněž je třeba ve srovnání s metodou měřeného kontraktu uchazečům umožnit delší lhůtu na vypracování nabídek.

5. Z hlediska možností využití invence a zkušeností zhotovitele

Zhotovitel je motivován k zapojení invence a zkušeností do návrhu řešení, v souladu s požadavky objednatele z hlediska termínů, kvality a nákladů stavby. V průběhu zpracování projektové dokumentace není zajištěna kontinuální spolupráce projektanta a zhotovitele stavebních prací pro zajištění zpětné vazby z realizační fáze stavby.

Potenciální benefity metody Design-Build jsou především **zapojení technické invence zhotovitele, snížení výskytu změn během výstavby z důvodu vad projektové dokumentace a urychlení délky trvání projektu.**

Užití metody Design-Build však nemá potenciál řešit veškeré stávající problémy v přípravě a realizaci dopravních staveb. Tyto problémy jsou v současnosti částečně řešeny především přípravou, resp. novelizační legislativou (např. zákon o liniových stavbách, stavební zákon, zákon o veřejných zakázkách).

Definování možností použití Design-Build






Fáze stavby pro zadání metodou Design-Build

Možnosti použití Design-Build byly posouzeny v pěti základních variantách, od zadání před zpracováním DUR až po zadání po získání stavebního povolení.

Zadáním v brzké fázi přípravy lze dosáhnout nejvyšší intenzity benefitů Design-Build, na druhou stranu je v této fázi nejvyšší výskyt limitů a rizik DB.

Pro zadání metodou Design-Build tak lze po konzultaci s řídicím týmem projektu doporučit především Fázi 3:

Fáze Objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB:

1	Před zpracováním DUR	
2	Po zpracování DUR	
3	Po získání ÚR a zajištění majetkoprávní přípravy	
4	Po zpracování DSP	
5	Po získání SP	

Fáze 3 (objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po získání územního rozhodnutí a zajištění majetkoprávní přípravy stavby) - v této fázi **lze stále dosáhnout intenzivních benefitů metody Design-Build** (především využití invence a zkušeností zhotovitele, odpovědnost zhotovitele za projektovou dokumentaci, urychlení projektu), zároveň **však jsou dostatečně omezeny limity a rizika Design-Build** (majetkoprávní příprava, nedostatečné podklady pro definování požadavků objednatele).

Ve fázích 4 a 5 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP), resp. po získání stavebního povolení (SP). V těchto fázích **není plně využíváno benefitů metody Design-Build** (zejména invence zhotovitele). Zadání v těchto fázích lze využít v případech, kdy objednatel již disponuje aktuální DSP, resp. SP.

Charakteristické projektové případy pro zadání metodou Design-Build

Zadání metodou Design-Build lze po konzultaci s řídicím týmem doporučit především pro stavební objekty, které se vyskytují **v průniku tří hlavních kritérií**:

Kritérium	Popis	Projektový případy
1. Technicky náročné stavby	Užití DB je vhodné pro technicky náročné stavby, u kterých je zhotovitel schopen přijít s návrhem řešení s významným vlivem na termíny, náklady nebo kvalitu stavby.	Mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty (např. zabezpečovací systémy železnice, telematické technologie), případně soustava těchto objektů (např. obchvaty měst)
2. Předvídatelné externí podmínky	Užití DB je vhodné pro novostavby, u kterých lze průzkumem území v přípravě stavby s relativně velkou mírou jistoty zjistit podmínky v území. Metoda DB není vhodná pro rekonstrukce, u kterých je vhodnější použití metody měřeného kontraktu.	Novostavby
3. Nízké nároky na majetkoprávní přípravu	Užití DB je vhodné pro stavební objekty, u kterých změny v průběhu přípravy stavby nevyvolávají značné nároky na zábory půdy.	Mosty, křižovatky, technologické objekty

Shrnutí možností použití Design-Build

- ⇒ Zadání metodou Design-Build je vhodné především pro stavební objekty, které se vyskytují **v průniku tří hlavních kritérií**: technické náročnosti stavby, předvídatelnosti externích podmínek a nízkých nároků na majetkoprávní přípravu.
- ⇒ Metoda je proto vhodná především pro **novostavby mostů, mimoúrovňových křižovatek a technologických objektů**.
- ⇒ Projektů splňujících kritéria pro dostatečné využití benefitů metody Design-Build je tedy odhadem 10-20% z celkového objemu zadávaných staveb dopravní infrastruktury.
- ⇒ Metoda Design-Build je vhodná pro projekty, u nichž **není předpokládán zvýšený výskyt požadavků na změny během výstavby ze strany objednatele**.
- ⇒ **Doporučenou fází** pro zadání veřejné zakázky na zhotovitele je fáze **po získání územního rozhodnutí a provedení majetkoprávní přípravy stavby** (fáze 3). Zpracování DUR by mělo být provedeno s ohledem na potřeby metody Design-Build (především zpracování záborového elaborátu tak aby umožňoval zapojení technické invence zhotovitele).
- ⇒ **V případech, kdy objednatel již disponuje zpracovanou DSP** a projekt se dle výše uvedených kritérií jeví vhodný pro zadání metodou Design-Build, **lze zadat ve fázi 4** (zadání po zpracování dokumentace pro stavební povolení) **a ve fázi 5** (zadání po získání stavebního povolení). V těchto fázích však dochází k výraznému poklesu benefitů užití metody Design-Build (zejména využití invence zhotovitele).
- ⇒ **Konečné rozhodnutí o použití metody Design-Build závisí vždy na specifických potřebách objednatele**.

Příloha 2 - Výstup projektových prací 1.3-1.4

Metodika provedení projektových aktivit

Projektová aktivita 1.3 SWOT analýza DB a měřeného kontraktu

Pro srovnání zadávání metodou Design-Build a na principu měřeného kontraktu bylo v souladu s požadavky SFDI použito nástroje SWOT analýza.

Před samotným posouzením jednotlivých silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb metody Design-Build a měřeného kontraktu byly identifikovány kritické faktory, které je nezbytné při realizaci analýzy zohlednit. Jedná se o hlediska, z kterých jsou jednotlivé SWOT posuzovány:

- Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele
- Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby
- Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu
- Z hlediska potenciálu urychlení projektu
- Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

Projektová aktivita 1.4 Definování možností použití Design-Build v různých fázích přípravy staveb

Možnosti použití Design-Build byly posouzeny v pěti základních variantách, v souladu s požadavky zadání projektu:

- Fáze 1 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR)
- Fáze 2 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po zpracování DUR
- Fáze 3 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po získání územního rozhodnutí (ÚR) a zajištění majetkoprávní přípravy stavby
- Fáze 4 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP)
- Fáze 5 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po získání stavebního povolení (SP)

Pro volbu charakteristických projektových případů byla identifikována kritéria, která jsou relevantní pro rozhodnutí o volbě metody zadání dopravní stavby:

- Technická náročnost stavby a míra užitých technologií
- Předvídatelnost externích podmínek
- Nároky na majetkoprávní přípravu

Vzhledem k vzájemné interakci výsledků obou aktivit a pro zohlednění všech dopadů jednotlivých identifikovaných SWOT na jednotlivé fáze přípravy stavby a jednotlivé charakteristické projektové případy byly práce na projektových aktivitách 1.3 a 1.4 prováděny současně.

1.3 SWOT analýza DB a měřeného kontraktu

1.3.1 SWOT analýza metody Design-Build

Silné stránky

Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele

Zhotovitel je odpovědný za vypracování projektové dokumentace (výkresů a specifikací), řemeslné provedení a souslednost provádění prací.

Zhotovitel je odpovědný za odhad množství provedených prací a dodaného materiálu.

Ve srovnání s měřeným kontraktem jsou sníženy nároky ze strany zhotovitele související s vadami projektové dokumentace, kterou zajišťuje objednatel. Tím je dosaženo rovněž snížení změn během výstavby v důsledku vad projektové dokumentace, které jsou řešeny objednatelem.

Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby

Cena díla je uzavřena jako paušální částka (případně jako cílová cena)²⁶.

Při uzavření dlouhodobého kontraktu mezi objednatelem a zhotovitelem (ve srovnání s měřeným kontraktem vstupuje zhotovitel i do přípravné fáze stavby) lze dosáhnout úspor z rozsahu v nabídkových cenách uchazečů.

Paušální částka (případně cílová cena) motivuje zhotovitele k projektování nákladově efektivního řešení, avšak v souladu s požadavky objednatele.

Paušální částka motivuje zhotovitele k vynaložení maximálního úsilí pro získání potřebných stanovisek, povolení a rozhodnutí.

Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu

Snížení výskytu rozporů mezi projektantem objednatele a projektantem zhotovitele jako důsledek vad projektové dokumentace.

Snížení nároků na objednatele na přenos informací od projektanta objednatele k zhotoviteli díla.

Snížení nároků na administraci objednatele v případě, že zhotovitel zajišťuje i inženýring, včetně vypořádání požadavků zainteresovaných subjektů.

Snížení administrativních povinností objednatele spojených se snížením počtu zadávacích řízení.

Z hlediska potenciálu urychlení projektu

Urychlení výstavbového projektu možným překrytím fází projektování a realizace.

Urychlení výstavbového projektu snížením počtu zadávacích řízení.

Urychlení výstavbového projektu motivací objednatele k řešení urychlujícímu přípravu a realizaci stavby (např. umožněním volby technologického postupu).

Urychlení výstavbového projektu možným snížením počtu změn během výstavby.

Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

Zhotovitel vyprojektuje a zhotoví dílo naplňující zamýšlený účel objednatele dle svých zkušeností a možností (pouze s omezenými limity a podmínkami vyplývajícími z dříve zpracované PD).

Transfer best practise a inovativních řešení do segmentu dopravního stavitelství v ČR.

Při inženýringu lze využít vyšší motivace zhotovitele pro získání potřebných stanovisek, rozhodnutí a povolení (díky paušální, případně cílové ceně).

Zvýšení kvality projektové dokumentace díky kontinuálnímu poskytování zpětné vazby od zhotovitele stavebních prací projektantovi při zpracování jednotlivých stupňů projektové dokumentace.

²⁶ Paušální cena shrnuje ceny všech hmotných i nehmotných prací, materiálů, výrobků, zařízení, systémů apod., které jsou nutné k vytvoření stavebního díla.

Cílová cena je odhadovaná cena, o rozdíl skutečné a cílové ceny se dělí objednatel a zhotovitel dle smluvního ujednání.

Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele

Objednatel musí být schopen jasně a bez budoucích změn specifikovat požadavky objednatele na základě omezených informací (danou podrobností projektové dokumentace dle fáze projektu, při které je projekt zadán).

Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby

Ocenění rizika zhotovitele vyplývající např. z:

- nedostatečnosti údajů o stavbě z hlediska externích podmínek na staveništi, včetně geologických a hydrologických podmínek
- nedostatečnosti údajů o stavbě z hlediska střetů se zájmy třetích stran (např. dotčenými obcemi, vlastníky technické a dopravní infrastruktury, orgány životního prostředí, dotčenými vlastníky sousedních pozemků, veřejností apod.)
- nedokončené majetkoprávní přípravy (v případě zadání před dokončením majetkoprávní přípravy nebo v případě, že návrh řešení zhotovitele vyvolá dodatečné nároky na zábor pozemků)
- procesního pochybení třetích stran (např. stavebního úřadu při územním nebo stavebním řízení).

Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu

Metoda DB není vhodná pro projekty, u nichž lze předpokládat četné změny díla při realizaci na pokyn objednatele (např. při rekonstrukcích, kdy skutečné podmínky na staveništi jsou z důvodu zakrytí konstrukcí předem obtížně předvídatelné).

Vyšší nároky na technické, právní a obchodní znalosti a zkušenosti objednatele při zadávání a hodnocení veřejné zakázky na zhotovitele.

Změna nároků na kontrolní mechanismy objednatele (zástupce objednatele musí být schopen kontroly plnění požadavků objednatele, ale bez nadměrných zásahů do návrhu technického řešení zhotovitele).

Z hlediska potenciálu urychlení projektu

V případě zadání projektu ve fázi 3 (objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po získání územního rozhodnutí a zajištění majetkoprávní přípravy stavby) může dojít k časovému prodlžení (jelikož počátek projekčních prací na DSP nastává až po ukončení majetkoprávního vypořádání).

V rámci veřejné zakázky je ve srovnání s metodou měřeného kontraktu nezbytné ponechat delší lhůtu pro vypracování nabídek uchazečů (z důvodu nižší podrobnosti zadávací dokumentace a zajištění dostatečného času pro vypracování návrhu řešení uchazečů).

Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

Možnost rozporů objednatele (příp. správce stavby) a zhotovitele týkající se užití konkrétních materiálů nebo technologických postupů při návrhu a realizaci stavby.

Příležitosti

Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele

Příležitost pro posílení spolupráce veřejného a soukromého sektoru za účelem vytvoření dlouhodobě stabilního prostředí.

Příležitost pro zlepšení image dopravního stavitelství při společném postupu veřejného a soukromého sektoru při komunikaci benefitů rozvoje dopravní infrastruktury.

Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby

Možnost využití cílové ceny jako motivátoru k návrhu úsporných řešení zhotovitelem.

Snížení výskytů změn během výstavby zapříčiněných vadami projektové dokumentace má potenciál snížení celkových nákladů stavebního díla.

Invence zhotovitele při hledání optimálního technického řešení může vést k nižší nabídkové ceně za realizaci stavby ve srovnání s měřeným kontraktem.

Příležitost pro zahájení vícekolových výběrových řízení, pro dosažení optimální „hodnoty za peníze“ pro investora. Nejdříve je hodnoceno technické řešení (včetně nákladů životního cyklu stavby), hodnocení nabídkové ceny je předmětem až následujícího kola.

Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu

Nižší výskyt změn během výstavby řešený objednatelem v porovnání s měřeným kontraktem (zejména snížení výskytu rozporů týkajících se objektivní předvídatelnosti změn).

Zhotovitel je motivován na pokračování projektu, může uplatnit svoje know-how a zkušenosti s projektovým řízením pro snížení výskytu procesních chyb, které vedou např. k napadání zájmovými sdruženími a následného prodlužování lhůty výstavby.

Uzavírání dlouhodobých kontraktů je příležitostí pro vyšší stabilizaci a plynulost přípravy projektů.

Z hlediska potenciálu urychlení projektu

Příležitost pro vyšší efektivitu čerpání časově omezených finančních prostředků z fondů EU.

Příležitost pro rychlejší dostavbu pátešní sítě dopravní infrastruktury a využívání benefitů nové dopravní infrastruktury uživateli (včetně výnosů ze zpoplatněné infrastruktury).

Zhotovitel v projekční fázi může pro urychlení projektu přizpůsobit návrh dostupným technologiím a materiálům. V případě měřeného kontraktu je objednatel povinen stanovit podmínky zadávací dokumentace nediskriminačně a nemohou tak být uzpůsobeny konkrétním možnostem zhotovitelů.

Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

Příležitost pro urychlení transferu know-how a best practise ze zahraničních zkušeností.

Uplatnění byznys pohledu soukromého sektoru v projekční fázi stavby (např. konzultace budoucího využití telematických aplikací, odpočívadel na dálnici, železničních stanic apod.)

Hrozby

Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele

Nadměrná alokace rizik na zhotovitele dlouhodobě vedoucí k destabilizaci stavebního trhu.

Zpětné přecházení odpovědnosti za přípravu stavby na objednatele pokud zhotovitel nebude schopen zajistit splnění termínů (např. nebude přes vynaložení maximální odborné péče schopen plnit stanoviska nebo požadavky třetích stran).

Správnost materiálů zajišťovaných objednatelem (např. geologický a hydrogeologický průzkum) a tvořících součást zadávací dokumentace může být předmětem sporů mezi objednatelem a zhotovitelem.

Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby

Při nevhodném vyhodnocení návrhu technického řešení stavby (např. návrh použití materiálů s vysokými provozními náklady) existuje riziko, že náklady provozní fáze stavby v důsledku ponese především objednatel.

Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu

Riziko zajištění neutrality správce stavby, který by měl plnit roli prvního arbitra sporů mezi objednatelem a zhotovitelem s cílem kontinuálního pokračování stavebních prací.

Odvolání neúspěšných uchazečů vzhledem k tomu, že při metodě DB je obtížné při hodnocení eliminovat subjektivní prvky hodnocení.

Nadměrně specifické nebo naopak příliš vágní požadavky objednatele v zadávací dokumentaci plynoucí z nedostatku zkušeností se zadáváním metodou DB.

Rizikem je využívání projektové dokumentace, která nevyhovuje aktuálním podmínkám, jako součásti zadávací dokumentace (viz zkušenosti z Polska a Slovenska).

Nadmíra zásahů objednatele do projekční a realizační fáze zajišťované zhotovitelem.

Z hlediska potenciálu urychlení projektu

Předem neočekávané interní problémy zhotovitele (např. bankrot) mohou negativně ovlivnit délku trvání projektu (ve srovnání se zadáním metodou měřeného kontraktu).

Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

Tlak na invenci zhotovitele může vést k negativním vlivům v důsledku použití nedostatečně odzkoušených postupů, technologií a materiálů.

1.3.2 SWOT analýza měřeného kontraktu

Silné stránky

Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele

Objednatel je schopen podrobně specifikovat své požadavky na základě podrobně zpracované projektové dokumentace.

Jedná se o vhodný model v dlouhodobě stabilním prostředí s dlouhodobým masterplánem akcí a zajištěním financování staveb. Stabilní prostředí nevede k agresivně nízkým cenám uchazečů a následným problémům při výstavbě, včetně vzniku změn během výstavby.

Projekt je oproti metodě DB uzavírán na kratší dobu a s menší mírou nejistoty, existují tak nižší rizika nesplnění závazků zhotovitele (např. z důvodu bankrotu).

Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby

Objednatel je na základě podrobné projektové dokumentace schopen lépe odhadnout cenu stavby pro získání relevantní představy o ceně projektu.

V nabídkové ceně uchazečů není ve srovnání s metodou Design-Build zahrnuta riziková přírůžka např. z důvodu:

- neznalosti externích podmínek na staveništi (např. geologie, hydrogeologie, inženýrské sítě)
- střetů se zájmy třetích stran (např. dotčenými obcemi, vlastníky technické a dopravní infrastruktury, orgány životního prostředí, dotčenými vlastníky sousedních pozemků, veřejností apod.)
- nedokončené majetkoprávní přípravy (v případě zadání před dokončením smluvního zajištění pozemků)
- procesních chyb třetích stran vedoucích k ohrožení termínů výstavby

Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu

Objednatel má možnost provádět změny během výstavby, metoda je tak vhodná i pro projekty, u kterých lze změny požadavků objednatele během výstavby očekávat (např. rekonstrukce).

Podrobně zpracovaná projektová dokumentace klade ve srovnání s metodou Design-Build nižší nároky na zpracování zadávací dokumentace.

Podrobně zpracovaná projektová dokumentace klade nižší nároky na hodnocení nabídek uchazečů ve srovnání s DB.

Nižší nároky na kontrolní mechanismy ve srovnání s metodou DB (objednatel má k dispozici podrobnou PD a autorský dozor zpracovatele PD).

Z hlediska potenciálu urychlení projektu

Výkup pozemků lze realizovat současně se zpracováním DSP (silná stránka ve srovnání se zadáním metodou Design-Build ve fázi 3).

Nedochází k zpětnému přechodu odpovědností za získání stanovisek, rozhodnutí a povolení v případě, že je zhotovitel není schopen přes vynaložení maximální odborné péče zajistit.

Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

Oproti metodě Design-Build dochází k nižšímu výskytu rozporů mezi objednatelem a zhotovitelem týkající se použití konkrétních technických návrhů, jelikož jsou definovány v relativně podrobné zadávací dokumentaci (avšak za splnění podmínky nediskriminační zadávací dokumentace).

Z hlediska následného provozu volí objednatel u zpracovatele projektové dokumentace spíše ověřené postupy, u kterých jsou ověřeny dopady na budoucí provozní fázi stavby.

Slabé stránky

Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele

Odpovědnost za projektovou dokumentaci je rozdělena mezi projektanta objednatele (ZDS) a projektanta zhotovitele (RDS).

Výskyt změn během výstavby zapříčiněných vadami projektové dokumentace, kterou zajišťuje objednatel.

Odpovědnost za měření skutečně provedených prací je na straně objednatele, zhotovitel není dostatečně motivován na dodržení rozsahu prací dle zadávací dokumentace.

Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby

Cena díla je uzavřena na principu úhrady skutečně provedených prací, skutečná cena díla pak může značně přesáhnout nabídkovou cenu zhotovitele.

Ve srovnání s uzavřením dlouhodobého kontraktu s jedním subjektem při užití metody Design-Build není dosaženo úspory z rozsahu.

Zpracovatel projektové dokumentace není motivován pro zpracování nákladově efektivního technického návrhu.

Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu

Objednatel je odpovědný za přenos informací mezi projektantem a zhotovitelem stavebních prací, včetně převzetí odpovědnosti za projektovou dokumentaci.

Ve srovnání s metodou Design-Build vyšší počet zadávacích řízení a s tím spojené administrativní nároky zajištění zakázky.

Z hlediska potenciálu urychlení projektu

Ve srovnání s metodou DB nedochází k překrytí fáze projektování a výstavby.

Vyšší počet realizovaných zadávacích řízení prodlužuje délku přípravy stavby.

Zhotovitel často nemůže uplatnit svoje technologické postupy, které by vedly k urychlení výstavby, je povinen dodržovat podmínky relativně podrobné zadávací dokumentace.

Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

Projektant objednatele nezpracovává projektovou dokumentaci v součinnosti se zástupci zhotovitele stavebního díla, nedostatek zpětné vazby z realizační fáze projektu může vést k nižší kvalitě zpracované projektové dokumentace.

Zhotovitel je povinen dodržovat podmínky relativně podrobné zadávací dokumentace, nemůže tak dostatečně uplatnit svou technickou invenci a zkušenosti v přípravné fázi stavby.

Při inženýringu nelze využít vyšší motivace zhotovitele pro získání potřebných stanovisek, rozhodnutí a povolení (ve srovnání s metodou DB).

Neumožnění invence zhotovitele vede i k pomalejšímu transferu best practise a užití inovativních řešení v segmentu dopravní infrastruktury v ČR.

Příležitosti

Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele

Při stabilním prostředí je odzkoušeným modelem, který funguje v západních státech (např. Rakousko, Německo). Podmínkou je však silná a stabilní pozice investora.

Osvědčený model při dlouhodobém závazném masterplánu a garantovaném objemu finančních prostředků, které vytváří stabilní prostředí na trhu stavebních zakázek.

Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby

Objednatel může lépe ovlivnit zpracování projektové dokumentace a technický návrh tak přizpůsobit i nákladům životního cyklu stavby, jelikož objednatel je v českých podmínkách i správce infrastruktury v provozní fázi stavby (ŘSD, SŽDC).

Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu

V rámci měřeného kontraktu fungujícího na principu měření skutečně provedených prací má objednatel příležitost změny požadavků v průběhu projektu.

Při podrobné zadávací dokumentaci lze vyspecifikovat hodnotící kritéria s minimálním zapojením subjektivních prvků.

Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

V případě posílení role investora bude know-how akumulováno u zaměstnanců investorských organizací.

Z hlediska rozdělení odpovědností mezi objednatele a zhotovitele

Nestabilní prostředí může vést k dalším agresivně nízkým nabídkovým cenám uchazečů a následnému vzniku změn během výstavby.

Nedostatečnou mírou spolupráce v přípravě staveb nebude docházet k posílení partnerství veřejného a soukromého sektoru za účelem vytvoření dlouhodobě stabilního prostředí.

Z hlediska nabídkové ceny uchazečů a nákladů životního cyklu stavby

Měřený kontrakt a úhrada za skutečně provedené práce může vést ke sporům souvisejících se změnami během výstavby a růstu skutečné ceny stavebního díla.

Měřený kontrakt na rozdíl od paušální ceny (případně cílové ceny) nemotivuje k hledání úsporných řešení.

Nezapojení zhotovitele do přípravy staveb neumožňuje využití jeho invence a zkušeností pro získání inovativních a nákladově efektivních technických řešení.

Z hlediska řízení, kontroly a administrace projektu

Nároky na kontrolní činnost objednatele v realizační fázi stavby souvisejících s měřením skutečně provedených prací a zjišťování objektivní předvídatelnosti změn během výstavby.

Řízení projektu je až do zadání výstavby v kompetenci objednatele. To klade vysoké nároky na odbornou znalost zaměstnanců. Hrozbou je nestabilita zaměstnanců vzhledem k častým personálním změnám u investorů do dopravní infrastruktury.

Vyšší administrativní nároky spojené s vypořádáním změn během výstavby (ve srovnání s metodou DB).

Z hlediska potenciálu urychlení projektu

Nelze využít překryvu projekční a realizační fáze stavby, může vést i k problémům při čerpání časově omezených prostředků (např. fondy EU).

Zhotovitel není schopen přizpůsobit postup prací svým možnostem, je povinen postupovat v souladu se zadávací dokumentací, která musí být především nediskriminační. To může vést k prodlužování termínů výstavby.

Z hlediska možnosti využití invence a zkušeností zhotovitele

Při striktním využívání měřeného kontraktu se zhotovitelé nepodílí na urychlení implementaci inovací ve výstavbě dopravních staveb, transferu best practise a know-how do českých podmínek.

Hrozba snížení kvality projektové dokumentace v důsledku chybějící zpětné vazby subjektu se zkušenostmi s realizací stavebního díla v průběhu zpracování projektové dokumentace.

Při nízké spolupráci objednatele a zhotovitele nedochází k uplatnění byznys pohledu soukromého sektoru na rozvoj dopravní infrastruktury (např. konzultace využití telematických aplikací, odpočívadel, železničních stanic) ve fázi přípravy staveb.

1.3.3 Závěry SWOT analýzy

Design - Build

Benefity (shrnutí silných stránek a příležitosti)

Mezi klíčové benefity patří:

- Odpovědnost zhotovitele za zpracování projektové dokumentace i vlastní realizaci stavebních prací. Benefitem je pokles změn během výstavby z důvodu snížení vad a nedostatků projektové dokumentace a zvýšení kvality projektové dokumentace v důsledku kontinuální zpětné vazby subjektu se zkušenostmi s realizací stavebního díla.
- Smluvní cena je uzavřena jako paušální (případně cílová). Paušální částka také motivuje zhotovitele k optimalizaci nákladů při návrhu technického řešení.
- Překrytím fáze projektování a realizace stavby a snížením počtu zadávacích řízení může dojít ke zkrácení lhůt pro přípravu stavby.
- Zhotovitel je motivován zapojit svou technickou invenci a zkušenosti pro návrh řešení, které odpovídá požadavkům objednatele z hlediska termínů, kvality a nákladů stavby.
- Po uzavření smlouvy s objednatelem je zhotovitel motivován na realizaci projektu. Vynaloží tak maximální úsilí pro získání nezbytných stanovisek, rozhodnutí a povolení, včetně řešení požadavků třetích stran.
- Zapojení soukromého sektoru do přípravy stavby může přispět k posílení spolupráce veřejného a soukromého sektoru a zlepšení image dopravního stavitelství v ČR.

Limity a omezení (shrnutí slabých stránek a hrozeb)

Mezi klíčové limity a omezení patří:

- Objednatelé (investoři do dopravní infrastruktury) v současnosti nemají v ČR zkušenosti se zadáváním metodou Design-Build. Tato metoda klade vysoké nároky na specifikaci požadavků objednatele, které musí být dostatečně jasné a neměnné, zároveň však nesmí být příliš specifické.
- Značným rizikem je nadměrná alokace rizik na stranu zhotovitele. Rizika, která není zhotovitel schopen účinně řídit (např. geologické podmínky nebo procesní pochybení na straně státní správy) není účelné alokovat na zhotovitele.
- Vzhledem k vyšší míře rizika, kterou ve srovnání s metodou měřeného kontraktu podstupuje zhotovitel lze předpokládat, že uchazeči odpovídající rizikovou přírážku zahrnou do nabídkových cen.
- Po zadání dokončení přípravy stavby a následné realizace klesá vliv objednatele na průběh projektu. Zadání metodou Design-Build tak není vhodné pro projekty, u nichž lze očekávat změny požadavků objednatele v průběhu přípravy a realizace stavby (např. u rekonstrukcí).
- Zadání a vyhodnocení veřejné zakázky klade ve srovnání s metodou měřeného kontraktu zvýšené nároky na technické a právní kompetence objednatele.
- Provozní náklady způsobené návrhem nevhodného technického řešení stavby (např. volbou materiálů s vysokými náklady na údržbu) při použití metody Design-Build v důsledku ponese především objednatel.

Měřený kontrakt

Benefity (shrnutí silných stránek a příležitosti)

Mezi klíčové benefity patří:

- Objednatel disponuje podrobnou projektovou dokumentací umožňující přesnou definici požadavků v zadávací dokumentaci.
- V nabídkové ceně uchazečů není zahrnutá tak vysoká riziková přírážka z důvodu externích podmínek na staveništi, střetů se zájmy třetích stran a dalších jako v případě použití metody Design-Build.
- Měření skutečně provedených prací umožňuje dodatečné požadavky objednatele na změny během výstavby (např. na základě skutečných fyzikálních podmínek na staveništi odlišných od provedených průzkumů), metoda je tak vhodná i pro projekty, u kterých lze změny požadavků objednatele během výstavby očekávat (např. rekonstrukce).
- Relativně podrobně zpracovaná projektová dokumentace klade nižší nároky na hodnocení nabídek uchazečů ve srovnání s metodou Design-Build.
- Z hlediska termínů projektu lze oproti metodě Design-Build využít případného souběhu zpracování DSP a majetkoprávní přípravy. Rovněž lze ve srovnání s metodou Design-Build uplatnit kratší lhůtu na vypracování nabídek uchazeči.
- Nedochozí k zpětnému přechodu odpovědností za získání stanovisek, rozhodnutí a povolení na objednatele v případě, že je zhotovitel není schopen zajistit.

Limity a omezení (shrnutí slabých stránek a hrozeb)

Mezi klíčové limity a omezení patří:

- Odpovědnost za projektovou dokumentaci je rozdělena mezi projektanta objednatele a projektanta zhotovitele. Důsledkem může být nadměrný výskyt změn během výstavby zapříčiněný vadami projektové dokumentace, kterou zajišťuje objednatel.
- Cena díla je uzavřena na principu úhrady skutečně provedených prací. Zhotovitel tak může být motivován na zvyšování ceny díla v průběhu výstavby nárokováním víceprací v případě, že objednatel nezajistí dostatečně kvalitní projektovou dokumentaci.
- Ve srovnání s metodou Design-Build neumožňuje snížení doby trvání projektu nižším počtem zadávacích řízení a překrytím fáze projektování a realizace stavby.
- Zhotovitel je povinen dodržovat podmínky relativně podrobné zadávací dokumentace, je tak omezen pro uplatnění technické invence a zkušenosti do návrhu řešení, která může pozitivně ovlivnit termíny, náklady nebo kvalitu stavby (s výjimkou value engineeringu, kterého lze v souladu se smluvními podmínkami FIDIC – Red Book využít).
- Projektant objednatele zpracovávající DUR, DSP a DPS nedostává v průběhu zpracování projektové dokumentace kontinuální zpětnou vazbu dodavatele stavebního díla za účelem optimalizace návrhu řešení stavby.
- Při striktním využívání pouze metody měřeného kontraktu bude docházet k pomalejší implementaci inovací ve výstavbě dopravních staveb, transferu best practise a know-how do českých podmínek. Při nízké spolupráci objednatele a zhotovitele také nedochází k využití byznys pohledu soukromého sektoru na rozvoj dopravní infrastruktury.

1.4 Definování možností DB v různých fázích přípravy staveb

1.4.1 Fáze 1 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR)



Následný provoz a údržba infrastruktury v systému Design-Build přechází opět do kompetence objednatele.

Podklady

Podklady (typ a rozsah zadávací dokumentace) pro zadání metodou Design-Build jsou především:

- požadavky objednatele (popis účelu, včetně obchodních podmínek, TKP, ZTKP, TKP-D, ZTKP-D)
- předchozí studie se stanoviskem objednatele a výsledkem případné expertizy
- archeologický výzkum, jestliže se stavba nachází na území s archeologickými nálezy
- územně plánovací dokumentace nebo územně plánovací podklady
- územní opatření o stavební uzávěře (území rezervované pro stavbu PK), pokud bylo vydáno
- stanovisko příslušného orgánu ŽP k dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí, případně včetně této dokumentace, závěr zjišťovacího řízení
- další podklady, které má objednatel k dispozici z minulosti (např. provedené průzkumy a zaměření, dokumentace a informace z vlastního archívu nebo databáze)
- dopravní průzkum
- zaměření území včetně polohy podzemních inženýrských sítí
- geotechnický průzkum, případně další průzkumy

Možnosti užití Design-Build ve fázi 1

Fáze 1 je charakteristická intenzivními dopady jednotlivých silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb identifikovaných v rámci SWOT analýzy.

Benefity

Z hlediska odpovědnosti je nejvýrazněji dosaženo benefitů z odpovědnosti zhotovitele za zpracování projektové dokumentace i zhotovení stavebního díla, zhotovitel je odpovědný za odhad množství provedených prací a dodaného materiálu a jsou eliminovány rozpory mezi projektovou dokumentací zajišťovanou objednatelem a dokumentací zpracovanou zhotovitelem.

Při použití paušální (případně cílové) ceny je zhotovitel motivován k návrhu úsporného řešení, které však musí být v souladu s požadavky objednatele. Spolupráce projektanta a zhotovitele od brzkých fází projektu vede k zvýšení kvality projektové dokumentace a eliminaci změn během výstavby zapříčiněných vadami projektové dokumentace.

Nejvyšších benefitů je ve fázi 1 možné dosáhnout i z pohledu urychlení přípravy a realizace stavby a aplikace technické invence a zkušeností zhotovitele.

Limity a omezení

Z pohledu objednatele je v této fázi, kdy má k dispozici pouze výsledky studií, velmi náročné dostatečně jasně vymezit požadavky objednatele. Jsou tak kladeny vysoké nároky na zkušenosti objednatele. Rovněž schopnost objednatele změnit v průběhu přípravy parametry stavebního díla je omezená.

Zhotovitel zajišťuje inženýring včetně majetkoprávního vypořádání pozemků, což přináší riziko vlivu požadavků třetích stran, které zhotovitel nebude schopen účelně řídit. Může proto nastat zpětný přechod odpovědnosti za přípravu stavby na stranu objednatele v případě, že zhotovitel není schopen ani při vynaložení maximální odborné péče zajistit nezbytná stanoviska, rozhodnutí a povolení.

Zhodnocení

Benefity přinášející užití metody Design-Build ve fázi 1 (před zadáním projektové dokumentace pro územní rozhodnutí) jsou převáženy hrozbami, které tato fáze přenáší. Jde především o rizika spojená se zajištěním inženýringu a majetkoprávního vypořádání, do kterých vstupují požadavky třetích stran. Tyto rizika není účelné přenášet na zhotovitele, vedlo by mimo jiné k vysokým nabídkovým cenám uchazečů.

Z výsledků zhodnocení zahraničních zkušeností je rovněž zřejmé, že použití této metody je využíváno z analyzovaných států pouze ve Velké Británii (metoda ECI), tedy v zemi se stabilizovaným rozvojem dopravní infrastruktury. K této metodě bylo přistoupeno po dlouhodobém získávání zkušeností se zadáváním infrastrukturních staveb metodou Design-Build v pozdějších fázích přípravy stavby.

Vzhledem k výše uvedeným rizikům a absenci zkušeností s alternativním zadáváním infrastrukturních staveb v ČR není fáze 1 pro zadávání metodou Design-Build doporučena.

1.4.2 Fáze 2 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po zpracování DUR



Benefit z hlediska objednatele je získání podkladů (DUR) pro umožnění přesnější specifikace požadavků objednatele před samotnou realizací veřejné zakázky na dopracování projektové dokumentace, inženýring a realizaci stavebního díla.

Limity a omezení

Z hlediska odpovědnosti a alokace rizik je jednou z úloh zhotovitele zajištění inženýringu vedoucího k získání územního rozhodnutí a stavebního povolení a zajištění majetkoprávní přípravy stavby. Tato rizika z důvodu možností vstupu třetích stran není zhotovitel schopen efektivně řídit a není proto účelné je přenášet na zhotovitele. Oproti fázi 1 dochází také k dělení odpovědností za zpracování projektové dokumentace

a možnému vzniku rozporů mezi projektantem objednatele a projektantem zhotovitele (v případě, že je DUR součástí zadávací dokumentace). Při zajištění zpracování DUR objednatelem navíc není zajištěna zpětná vazba subjektu zajišťujícího realizaci stavby.

Vzhledem k téměř neměnné alokaci odpovědností ve srovnání s fází 1 lze očekávat obdobné vysoké nabídkové ceny uchazečů, kterými jsou pokryta zejména rizika externích vlivů a požadavků třetích stran.

Značně omezená je možnost uplatnění technické invence zhotovitele v případě, že je DUR součástí zadávací dokumentace. Dokumentací pro územní rozhodnutí jsou vymezeny nároky na trvalé a dočasné zábory půdy, v rámci kterých se zhotovitel při návrhu technického řešení musí pohybovat. Není tak schopen zásadně měnit nejen směrové, ale ani výškové řešení (niveletu) liniové stavby. Prostorové řešení stavby ovlivňuje objem násypů a výkopů a tedy i požadavky na pozemky potřebné pro výstavbu. Změny objemu zemních prací jsou jedním ze základních možností uplatnění invence zhotovitele s potenciálem úspory nákladů výstavbového projektu.

Zapojení technické invence zhotovitele lze zajistit nepřiložením DUR do zadávací dokumentace, případně umožněním modifikace přiložené DUR. Tato varianta jde ale proti smyslu jednoho z hlavních motivů pro realizaci Design-Build – urychlení projektu.

Zhodnocení

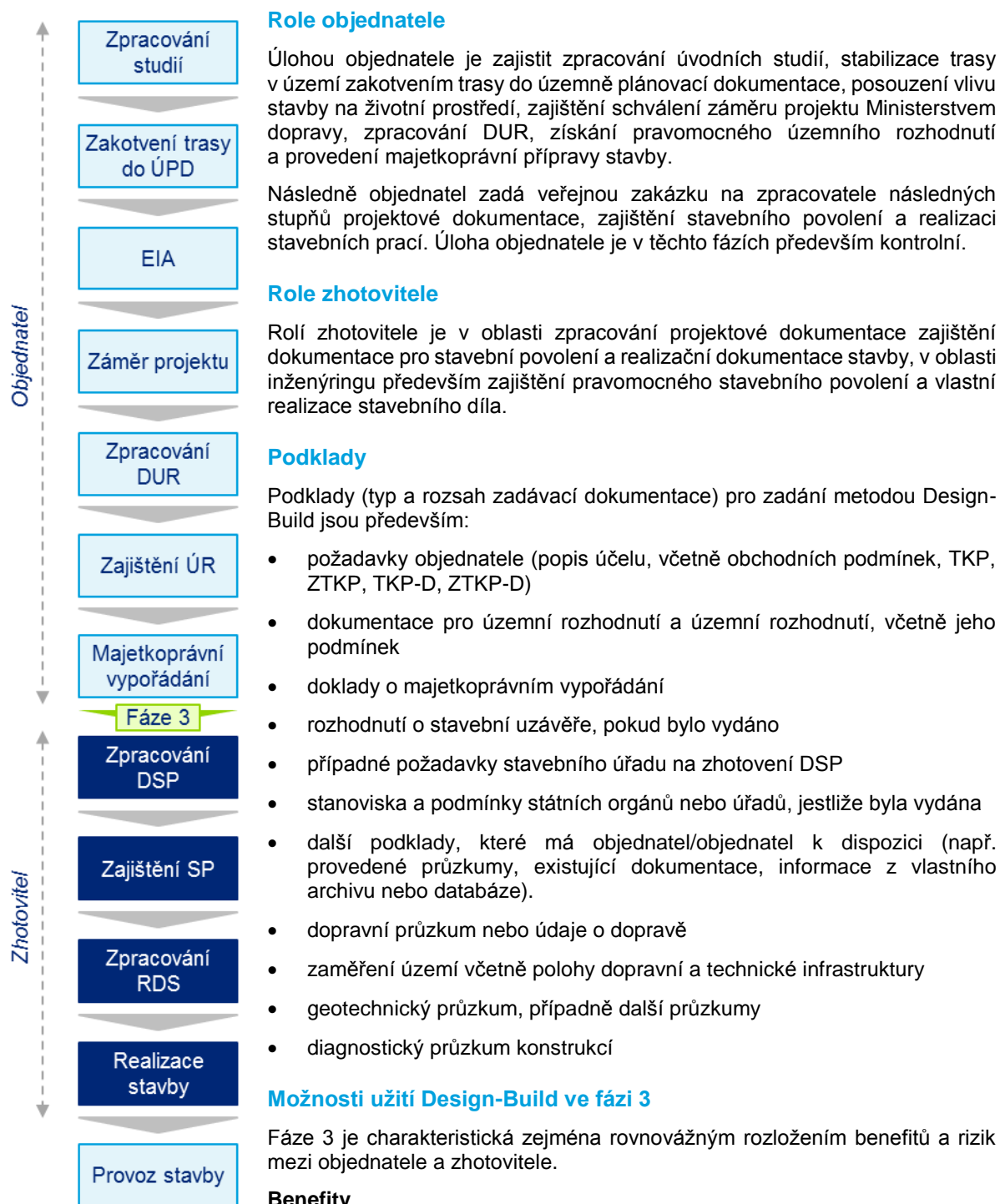


Benefity přinášející užití metody Design-Build ve fázi 2 (po zpracování projektové dokumentace pro územní rozhodnutí) jsou převáženy hrozbami, které tato fáze přenáší. Jde především o rizika spojená se zajištěním inženýringu a majetkoprávního vypořádání, do kterých vstupují požadavky třetích stran. Tyto rizika není účelné přenášet na zhotovitele, vedlo by mimo jiné k vysokým nabídkovým cenám uchazečů.

Klíčovým prvkem je závaznost dokumentace pro územní rozhodnutí ve veřejné zakázce na zhotovitele. Pokud je uplatněna fáze 2 pro zadání dopravní stavby metodou Design-Build, dokumentace pro územní rozhodnutí by měla sloužit pro možnost podrobnější specifikace požadavků objednatele, neměla by ale být závaznou součástí zadávací dokumentace, jelikož značně omezuje jeden ze základních benefitů metody Design-Build, technickou invenci zhotovitele.

Vzhledem k výše uvedeným rizikům a absenci zkušeností s alternativním zadáváním infrastrukturních staveb v ČR není fáze 2 pro zadávání metodou Design-Build doporučena.

1.4.3 Fáze 3 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po získání územního rozhodnutí (ÚR) a zajištění majetkoprávní přípravy stavby



Role objednatele

Úlohou objednatele je zajistit zpracování úvodních studií, stabilizace trasy v území zakotvením trasy do územně plánovací dokumentace, posouzení vlivu stavby na životní prostředí, zajištění schválení záměru projektu Ministerstvem dopravy, zpracování DUR, získání pravomocného územního rozhodnutí a provedení majetkoprávní přípravy stavby.

Následně objednatel zadá veřejnou zakázku na zpracovatele následných stupňů projektové dokumentace, zajištění stavebního povolení a realizaci stavebních prací. Úloha objednatele je v těchto fázích především kontrolní.

Role zhotovitele

Role zhotovitele je v oblasti zpracování projektové dokumentace zajištění dokumentace pro stavební povolení a realizační dokumentace stavby, v oblasti inženýringu především zajištění pravomocného stavebního povolení a vlastní realizace stavebního díla.

Podklady

Podklady (typ a rozsah zadávací dokumentace) pro zadání metodou Design-Build jsou především:

- požadavky objednatele (popis účelu, včetně obchodních podmínek, TKP, ZTKP, TKP-D, ZTKP-D)
- dokumentace pro územní rozhodnutí a územní rozhodnutí, včetně jeho podmínek
- doklady o majetkoprávním vypořádání
- rozhodnutí o stavební uzávěře, pokud bylo vydáno
- případné požadavky stavebního úřadu na zhotovení DSP
- stanoviska a podmínky státních orgánů nebo úřadů, jestliže byla vydána
- další podklady, které má objednatel/objednatel k dispozici (např. provedené průzkumy, existující dokumentace, informace z vlastního archivu nebo databáze).
- dopravní průzkum nebo údaje o dopravě
- zaměření území včetně polohy dopravní a technické infrastruktury
- geotechnický průzkum, případně další průzkumy
- diagnostický průzkum konstrukcí

Možnosti užití Design-Build ve fázi 3

Fáze 3 je charakteristická zejména rovnovážným rozložením benefitů a rizik mezi objednatelem a zhotovitelem.

Benefity

Z hlediska rozdělení odpovědností je zásadní charakteristikou fáze 3 zajištění pravomocného územního rozhodnutí a majetkoprávního vypořádání ze strany objednatele. Zpracovaná DUR umožňuje specifikaci požadavků objednatele jako vstupu pro zadání veřejné zakázky na zhotovitele.

Zhotovitel na druhou stranu nese riziko odhadu množství provedených prací a dodaného materiálu. Je odpovědný za projektovou dokumentaci od stupně DSP a je tak zajištěn transfer znalostí a zkušeností z realizace stavby do zpracování projektové dokumentace.

Z hlediska nabídkové ceny nebude v nabídkách uchazečů oceněno riziko spojené s majetkoprávní přípravou stavby, na druhou stranu bude stále oceněno riziko spojené se zajištěním pravomocného stavebního povolení. Benefitem z hlediska nabídkové ceny je úspora z rozsahu při uzavření dlouhodobého kontraktu, pokles změn během výstavby spojených se snížením výskytu vad projektové dokumentace a uzavření paušální ceny, která v kombinaci s možností částečné invence zhotovitele vede k návrhu úsporných technických řešení.

Z hlediska možnosti urychlení výstavbového projektu lze ve fázi 3 stále dosáhnout časových úspor vzniklých z překryvu projekční a realizační fáze stavby. V této fázi je stále umožněna i částečná invence zhotovitele, zejména v oblasti použití materiálu a postupů výstavby.

Limity a omezení

Zásadním limitem fáze 3 je odpovědnost zhotovitele za získání pravomocného stavebního povolení. Stavební řízení může být značně ovlivněno požadavky třetích stran (např. požadavky obcí na realizaci dodatečných stavebních objektů, procesní chyby stavebního úřadu vedoucího k napadání stavebního povolení zájmovými sdruženími), které nebude zhotovitel schopen účinně řídit v souladu s požadavky objednatele.

Přestože bude zhotovitel smluvně motivován pro získání stavebního povolení, může nastat situace, kdy ve smluvně vymezeném termínu nebude schopen ani přes vynaložení maximální odborné péče pravomocné stavební povolení získat. Odpovědnost za zajištění stavebního povolení by tak zpětně přecházela na objednatele a nedocházelo by tak k dosažení časových úspor v přípravě stavby.

Zhodnocení



Ve fázi 3 (zadání po získání pravomocného územního rozhodnutí a majetkoprávního vypořádání pozemků) jsou rovnovážně rozloženy benefity mezi objednatele a zhotovitele tak, aby užití metody Design-Build přispělo k posílení podmínek pro partnerství veřejného a soukromého sektoru za účelem vytvoření dlouhodobě stabilního prostředí v rozvoji dopravní infrastruktury v ČR.

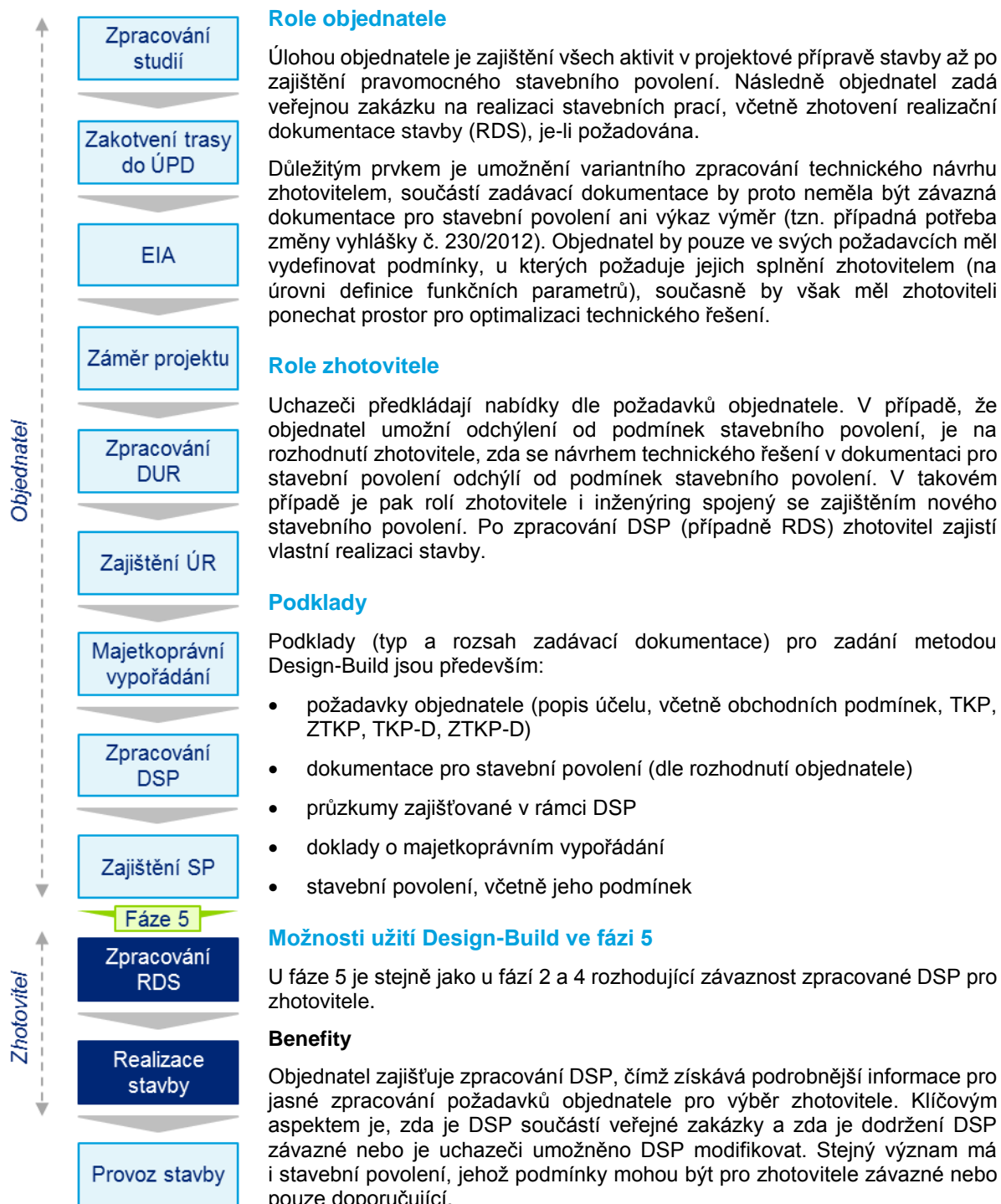
V této fázi **lze stále dosáhnout intenzivních benefitů metody Design-Build** (především odpovědnost zhotovitele za projektovou dokumentaci, urychlení projektu a využití invence a zkušeností zhotovitele), zároveň **však jsou dostatečně omezeny limity a rizika Design-Build** (majetkoprávní příprava, nedostatečné podklady pro definování požadavků objednatele).

Fáze 3 je proto doporučeným cílovým stavem pro zadávání metodou Design-Build.

1.4.4 Fáze 4 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP)



1.4.5 Fáze 5 - objednatel zadává veřejnou zakázku metodou DB po získání stavebního povolení (SP)



Role objednatele

Úlohou objednatele je zajištění všech aktivit v projektové přípravě stavby až po zajištění pravomocného stavebního povolení. Následně objednatel zadá veřejnou zakázku na realizaci stavebních prací, včetně zhotovení realizační dokumentace stavby (RDS), je-li požadována.

Důležitým prvkem je umožnění variantního zpracování technického návrhu zhotovitelem, součástí zadávací dokumentace by proto neměla být závazná dokumentace pro stavební povolení ani výkaz výměr (tzn. případná potřeba změny vyhlášky č. 230/2012). Objednatel by pouze ve svých požadavcích měl vydefinovat podmínky, u kterých požaduje jejich splnění zhotovitelem (na úrovni definice funkčních parametrů), současně by však měl zhotoviteli ponechat prostor pro optimalizaci technického řešení.

Role zhotovitele

Uchazeči předkládají nabídky dle požadavků objednatele. V případě, že objednatel umožní odchýlení od podmínek stavebního povolení, je na rozhodnutí zhotovitele, zda se návrhem technického řešení v dokumentaci pro stavební povolení odchýlí od podmínek stavebního povolení. V takovém případě je pak rolí zhotovitele i inženýring spojený se zajištěním nového stavebního povolení. Po zpracování DSP (případně RDS) zhotovitel zajistí vlastní realizaci stavby.

Podklady

Podklady (typ a rozsah zadávací dokumentace) pro zadání metodou Design-Build jsou především:

- požadavky objednatele (popis účelu, včetně obchodních podmínek, TKP, ZTKP, TKP-D, ZTKP-D)
- dokumentace pro stavební povolení (dle rozhodnutí objednatele)
- průzkumy zajišťované v rámci DSP
- doklady o majetkoprávním vypořádání
- stavební povolení, včetně jeho podmínek

Možnosti užití Design-Build ve fázi 5

U fáze 5 je stejně jako u fází 2 a 4 rozhodující závaznost zpracované DSP pro zhotovitele.

Benefity

Objednatel zajišťuje zpracování DSP, čímž získává podrobnější informace pro jasné zpracování požadavků objednatele pro výběr zhotovitele. Klíčovým aspektem je, zda je DSP součástí veřejné zakázky a zda je dodržení DSP závazné nebo je uchazeči umožněno DSP modifikovat. Stejný význam má i stavební povolení, jehož podmínky mohou být pro zhotovitele závazné nebo pouze doporučující.

Objednatel tak má k dispozici podrobnou projektovou dokumentaci pro specifikaci svých požadavků, pro umožnění dopadu benefitů metody Design-Build by měl umožnit zhotoviteli realizaci vlastního návrhu řešení s podmínkou, že zhotovitel nese riziko potřeby případného zajištění nového stavebního povolení (případně zajištění vydání změny stavby před dokončením).

Benefitem je zajištění stavebního povolení ze strany objednatele, nedojde tak k zpětnému přesunu odpovědností za získání stavebního povolení na objednatele v případě, že zhotovitel není přes vynaložení odborné péče stavební povolení získat (pouze v případě, že objednatel neumožní odchýlení od podmínek vydaného stavebního povolení).

Limity a omezení

V případě, že objednatel neumožní modifikaci zpracované DSP nebo podmínek vydaného stavebního povolení, není zhotoviteli umožněno dostatečně využít technické invence a zkušeností, které lze uplatnit návrhem technického řešení v rámci zpracování DSP.

V případě, že objednatel umožní modifikaci DSP nebo odchýlení od podmínek stavebního povolení (případně DSP ani stavební povolení nejsou součástí zadávací dokumentace), dochází k časovým prodlevám v přípravě projektu souvisejících se zpracováním DSP zhotovitelem a projednání podmínek stavebního povolení (zajištění nového stavebního povolení, případně změny stavby před dokončením).

Zhodnocení

Fáze 5 (zadání po získání stavebního povolení) přináší objednateli benefit v podobě DSP, na základě které je schopen přesněji definovat požadavky objednatele. Současně je na straně objednatele zajištěn klíčových stanovisek, rozhodnutí a povolení v přípravě stavby, což povede k nižším nabídkovým cenám uchazečů, kteří ve svých nabídkách nebudou nuceni oceňovat rizika související se zajištěním inženýringu.

Na druhou stranu může dojít k omezení dvou významných benefitů Design-Build – urychlení projektu a zajištění technické invence zhotovitele. Pro zajištění technické invence zhotovitele je nezbytné, aby nebyli uchazeči o veřejnou zakázku limitováni striktními podmínkami DSP a stavebního povolení, ale byla jim umožněno se od těchto podmínek odchýlit. DSP a stavební povolení by tak neměly být závaznou součástí zadávací dokumentace. Pak ale dochází k časovým prodlevám v přípravě projektu souvisejících se zpracováním DSP zhotovitelem a projednání podmínek stavebního povolení.

V případech, kdy objednatel již disponuje zpracovanou DSP a pravomocným SP a projekt se jeví vhodný pro zadání metodou Design-Build, lze zadat ve fázi 5. V této fázi však dochází ve srovnání s fází 3 k poklesu benefitů užití metody Design-Build (zejména využití invence zhotovitele, případně ocenění rizik spojených se zajištěním změny stavebního povolení).

1.4.6 Charakteristické projektové případy

Pro volbu charakteristických projektových případů, pro které je vhodné užití metody Design-Build pro zadávání dopravních staveb, byly zvoleny následující kritéria:

- Technická náročnost stavby
- Předvídatelnost externích podmínek
- Nároky majetkoprávního vypořádání

Technická náročnost stavby

Technická náročnost stavby ovlivňuje dva důležité motivy pro zadání dopravní stavby metodou Design-Build – odpovědnost za projektovou dokumentaci na straně zhotovitele a umožnění technické invence a zkušeností zhotovitele do návrhu řešení stavby.

Z tohoto hlediska je užití metody Design-Build vhodné zejména pro stavby mostů, estakád, mimoúrovňových křižovatek a dodávky technologických celků (např. zabezpečovací systémy železnice, telematické technologie pozemních komunikací).

Předvídatelnost externích podmínek

Z hlediska předvídatelnosti externích podmínek lze rozlišit projekty, u nichž lze průzkumem území s předstihem před realizací stavby s relativně velkou mírou jistoty zjistit podmínky v území a projekty, u kterých nelze s dostatečnou přesností popsat budoucí podmínky na staveništi. Do první skupiny lze zařadit novostavby. Druhou skupinou jsou především rekonstrukce, u kterých mohou být skutečné podmínky na staveništi odlišné od podmínek předvídatelných při přípravě projektu (např. z důvodu zakrytí konstrukcí).

Užití metody Design-Build je vhodné zejména pro projekty, u nichž lze předem s dostatečnou přesností zjistit podmínky v území (např. geologické podmínky, vedení sítí technické infrastruktury, stav konstrukcí zachovávaných stavebních objektů). U těchto projektů pak lze uzavřít kontrakt s paušální cenou,

charakteristickou pro metodu Design-Build. Zadání dopravní stavby metodou Design-Build je proto vhodné pro novostavby. Oproti tomu pro rekonstrukce je vhodnější užití metody měřeného kontraktu, u které dochází k měření skutečně provedených prací.

Nároky majetkoprávního vypořádání

Možnost uplatnění technické invence zhotovitele značně souvisí se zásahem do prostorového uspořádání stavby (např. změna nivelety stavby vyvolávající změnu rozsahu zemního tělesa nebo umístění pilířů konstrukce mostu). Nároky na zábory půdy jsou vymezeny již v rámci zpracování DUR a po vydání územního rozhodnutí je přistoupeno k smluvnímu zajištění pozemků. V pozdějších fázích je tak zhotovitel při možnosti optimalizace technického řešení značně omezen prostorovým umístěním stavby.

Pro užití metody Design-Build jsou proto vhodné především stavební objekty, u kterých změny v průběhu přípravy stavby nevyvolávají značné nároky na zábory půdy. Jedná se tedy především o mosty, křižovatky a technologické objekty.

Zhodnocení

Užití metody Design-Build pro zadávání dopravních staveb je vhodné zejména pro ty charakteristické projektové případy, u nichž lze dosáhnout benefitů Design-Build (odpovědnost zhotovitele za projektovou dokumentaci, paušální cena projektu, urychlení přípravy a realizace projektu a využití invence a zkušeností zhotovitele) a zároveň je účelně alokováno riziko mezi smluvní strany.

Zadání metodou Design-Build je proto vhodné především pro stavební objekty, které se vyskytují v průniku tří hlavních kritérií:

- **Technicky náročné stavby** (užití DB vhodné pro mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty – např. zabezpečovací systémy železnice, telematické technologie pozemních komunikací).
- **Předvídatelné externí podmínky** (užití DB vhodné pro novostavby).
- **Nízké nároky na majetkoprávní přípravu** (užití DB vhodné pro mosty, křižovatky, technologické objekty).

Příloha 3 - Manažerský souhrn

Předložený návrh stanovuje postup zadání dopravní stavby metodou Design-Build. Pro zvýšení úspěšnosti její implementace a aplikace na konkrétní stavby doporučujeme:

- ⇒ Založení projektového týmu u objednatele ve fázi záměru projektu s jasnou motivací a odpovědností za realizaci projektu metodou Design-Build (pro fázi 3).
- ⇒ Zapojení správce stavby již od definování podmínek zadávací dokumentace (především požadavků objednatele, pro činnost správce stavby doporučujeme zpracování interní metodiky).
- ⇒ Aktualizaci interních dokumentů objednatelů souvisejících se zadáváním staveb (vypracování vzoru zadávací dokumentace objednatele v režimu Design-Build, včetně Obchodních podmínek a Požadavků objednatele).

Základní principy přístupu k zadání metodou Design-Build

Fáze 3. Zadání po vydání územního rozhodnutí a zajištění majetkoprávního vypořádání pozemků

... ve fázi záměru projektu...

Předběžné rozhodnutí objednatele o zadání projektu metodou Design-Build je provedeno ve fázi záměru projektu, na základě kritérií:

- ⇒ technické náročnosti,
- ⇒ předvídatelnosti externích podmínek
- ⇒ nároků na majetkoprávní přípravu.

Zadání metodou DB je v rámci záměru projektu schváleno centrální komisí MD ČR. Po schválení záměru projektu doporučujeme ustanovení projektového týmu s motivací a jasnou odpovědností za přípravu a realizaci projektu metodou Design-Build. Úkolem projektového manažera by mělo být řízení projektu od záměru projektu až po uvedení stavby do provozu.

... ve fázi zpracování DUR a získání ÚR...

Zadání a zpracování DUR a inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí by mělo být provedeno s ohledem na budoucí metodu zadání. V případě volby DB by proto:

- ⇒ DUR měla být dodána v otevřeném formátu²⁷,
- ⇒ výkresová dokumentace by měla být zpracována pouze v nezbytné míře podrobnosti pro umožnění budoucí invence zhotovitele²⁸,
- ⇒ zpracování záborového elaborátu by mělo reflektovat potřebu okamžitého zahájení majetkoprávního vypořádání pozemků po získání pravomocného územního rozhodnutí,
- ⇒ podrobnost provedených průzkumů v rámci zpracování DUR by měla být provedena na úrovni realizace průzkumů pro stavební povolení dle příslušných předpisů²⁹,
- ⇒ projednání návrhů dokumentace i konceptu DUR a provedení inženýrské činnosti pro získání ÚR by mělo být zaměřeno na identifikaci míry předvídatelnosti externích podmínek a požadavků třetích stran.

Pro zpracování DUR a zajištění ÚR je proto nutná intenzivní spolupráce objednatele (zastoupeného projektovým manažerem) a zpracovatele dokumentace.

Finální rozhodnutí o metodě zadání projektu je nutné provést až na základě skutečností zjištěných při zpracování DUR a dle konkrétních podmínek územního rozhodnutí zejména s ohledem na množství rizik a omezení, která vymezují další přípravu stavby zajišťovanou zhotovitelem dle předpokladu alokace rizik tak,

²⁷ Např. ve formátech .dwg,.dgn

²⁸ Dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb

²⁹ Podrobný obsah a rozsah záborového elaborátu je stanoven objednatelem v ZOP-D, v souladu s kapitolou 1 TKP-D.

že riziko nese vždy ten účastník projektu, který je schopen ho nejúčinněji ovládat, což je pro projekt ekonomicky nejvýhodnější (dle smluvních podmínek FIDIC – Yellow Book).

... ve fázi zpracování majetkoprávního vypořádání...

Majetkoprávní vypořádání pozemků by mělo být zahájeno na základě záborového elaborátu ihned po získání pravomocného územního rozhodnutí a ukončeno před vyhlášením veřejné zakázky metodou DB.

... ve fázi přípravy zadávací dokumentace pro zadání metodou DB...

Metodika Design-Build je základním metodickým nástrojem pro zpracování zadávací dokumentace projektu. Zpracování zadávací dokumentace je doporučeno v pěti dílech:

- ⇒ Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky
- ⇒ Díl 2. Obchodní podmínky
- ⇒ Díl 3. Požadavky objednatele
- ⇒ Díl 4. Cenovou část
- ⇒ Díl 5. Dokumentaci stavby poskytnutou objednatelem

Pro implementaci metodiky a její dlouhodobé využívání doporučujeme jednotlivým objednatelům vypracování standardizovaného vzoru zadávací dokumentace v režimu Design-Build³⁰, včetně obchodních podmínek a požadavků objednatele³¹, zajištění vyškolení lidských zdrojů pro zadávání v režimu Design-Build (projektových manažerů a správců stavby, včetně zpracování metodiky pro výkon funkce správce stavby) a přidělení odpovědnosti za kontinuální aktualizaci metodiky³².

... ve fázi veřejné zakázky zadané metodou DB...

Pro zadání metodou DB doporučujeme využití užšího řízení. V první fázi řízení zadavatel posoudí u jednotlivých uchazečů pouze splnění stanovených kvalifikačních předpokladů a následně vyzve pouze kvalifikované uchazeče k předložení nabídek. V užším řízení není připuštěno jednání s jednotlivými uchazeči o jejich nabídkách a následné rozpracování těchto nabídek.

Lhůta pro doručení nabídek uchazečů, kteří splní kvalifikační předpoklady je nejméně 40 dní od výzvy k podání nabídek, při užití metody DB doporučujeme stanovení lhůty nejméně na 90-180 dní, s ohledem na rozsah projektu.

Uchazeč předkládá v rámci nabídky návrh technického řešení a cenovou nabídku. Návrh technického řešení zpracuje uchazeč v jedné variantě formou rozpracování DUR dle požadavků objednatele (výkresová část DUR je v otevřeném formátu součástí zadávací dokumentace). Podmínky územního rozhodnutí jsou pro uchazeče závazné, závaznost umístění stavby do pozemků vymezených záborovým elaborátem je volbou objednatele (při umožnění návrhu technického řešení mimo pozemky smluvně zajištěné objednatelem doporučujeme zajištění majetkoprávního vypořádání dodatečných pozemků v odpovědnosti zhotovitele). Nabídková cena uchazeče bude zpracována v členění na:

- ⇒ projektová dokumentace,
- ⇒ inženýrská činnost,
- ⇒ stavební práce.

Hodnotící komise posuzuje splnění požadavků objednatele a hodnotí nabídku dle interních metodických pokynů. Z důvodu absence výkazu výměr ve fázi 3 objednatel nemá možnost dostatečné kontroly nákladů provozní fáze stavby, současně je ale odpovědný za budoucí náklady spojené s údržbou a opravami stavebního díla. Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky v této fázi je proto doporučena nejnižší nabídková cena a přesná specifikace požadavků objednatele.

... ve fázi po uzavření smlouvy o dílo se zhotovitelem...

Po uzavření smlouvy o dílo je úkolem zhotovitele zpracování návazných stupňů projektové dokumentace, provedení inženýrské činnosti a realizace stavebních prací. Úlohou objednatele je aplikace plně šíře

³⁰ Obdobně jako např. v podmínkách ŘSD aktualizace směrnice GR o aplikaci zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách a pro zadání v režimu měřeného kontraktu zpracovány vzory Zadávací dokumentace, Obchodních podmínek a Technických podmínek.

³¹ Obdobně jako disponuje např. v Polsku GDDKIA funkčně-užitkovým programem

³² Např. aplikace technické novely zákona o veřejných zakázkách v roce 2015 nebo nový zákon o veřejných zakázkách transponující směrnici 2014/24/EU v roce 2016

kontrolních mechanismů vyplývajících z uzavřené smluvní dokumentace. Úhrada provedených prací bude provedena na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací, v členění³³:

- ⇒ projektová dokumentace – úhrada v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací,
- ⇒ inženýrská činnost – úhrada v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací,
- ⇒ stavební práce – platební kalendář pro realizační fázi stavby bude zpracován na základě realizační dokumentace stavby odsouhlasené objednatelem, jejíž součástí bude výkaz výměr. Plán fakturace tak bude vycházet z agregovaných položek zpracovaných na základě výkazu výměr a bude obsahovat limity pro dílčí fakturaci v závislosti na plnění a dokončení smluvených prací.

Fáze 5. Zadání po vydání stavebního povolení

Zajištění projektové dokumentace a inženýrská činnost až do fáze získání pravomocného stavebního povolení je při zadání ve fázi 5 v kompetenci objednatele. Po uzavření smlouvy o dílo zhotovitel dopracuje projektovou dokumentaci do fáze realizační dokumentace stavby a zajistí realizaci vlastního stavebního díla.

Zadáním metodou Design-Build v této fázi však dochází k výraznému poklesu benefitů užití metody, zejména využití invence zhotovitele a snížení výskytu změn během výstavby z důvodu vad projektové dokumentace. Použití v této fázi je proto doporučeno v případech, kdy objednatel již disponuje zpracovanou DSP a projekt se dle uvedených kritérií (technická náročnost stavby, míra předvídatelnosti externích podmínek, skutečnosti zjištěné při zpracování DUR a DSP a provedené inženýrské činnosti, konkrétní podmínky stavebního povolení) jeví vhodný pro zadání metodou Design-Build, případně pro pilotní projekty zadané formou Design-Build.

Specifika přístupu při zadání ve fázi 5:

- ⇒ Uchazeč předkládá návrh technického řešení a cenovou nabídku. Návrh technického řešení zpracuje uchazeč v jedné variantě formou rozpracování DSP, dle požadavků objednatele. Podmínky stavebního povolení, jsou pro uchazeče závazné. Uchazeč dále stanoví celkovou nabídkovou cenu, jež bude předmětem hodnocení. Uchazeči ocení všechny položky formuláře souhrnného rozpočtu díla, který bude součástí zadávací dokumentace.
- ⇒ Hodnotící komise posuzuje splnění požadavků objednatele a hodnotí nabídkovou cenu. Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky je doporučena, při absenci modelu pro výpočet provozních nákladů stavby na straně objednatele, nejnižší nabídková cena.
- ⇒ Práce budou hrazeny na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací specifikovaných v časovém harmonogramu, jehož formulář bude součástí zadávací dokumentace.
- ⇒ Je doporučeno zahájení sběru dat provozních nákladů stavby na straně objednatele a zpracování metodiky pro výpočet provozních nákladů stavby. Po zpracování dostatečně robustního souboru dat a metodiky pro výpočet provozních nákladů stavby je doporučeno přistoupit k hodnocení nabídek uchazečů podle ekonomické výhodnosti nabídky (nákladů životního cyklu stavby).
- ⇒ Výpočtový model pro hodnocení provozních nákladů stavby musí splňovat nároky na transparentnost, robustnost dat, komplexnost a kontrolovatelnost.

³³ Konkrétní platební mechanismus dle specifik objednatele a podmínek projektu. Např. úhrada 70% ceny za DSP po odsouhlasení DSP objednatelem, úhrada zbývajících 30% po získání pravomocného stavebního povolení.

Příloha 3 - Výstup projektových prací 2.1-2.5

2.1 Stanovení podrobnosti dokumentace pro vymezení předmětu díla

2.1.1 Právní rámec upravující podrobnost dokumentace

Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (DUR) popř. dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP)

Rozsah a obsah dokumentace pro vydání **územního rozhodnutí** je dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), konkrétně ustanovení § 86 odst. 7 stanoven prováděcím právním předpisem tj. vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb.

Rozsah a obsah dokumentace pro vydání **stavebního povolení** je dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), konkrétně ustanovení § 110 odst. 5 stanoven prováděcím právním předpisem tj. vyhláškou č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Dokumentace staveb PK musí splňovat:

- ⇒ požadavky právních předpisů, které se vztahují ke stavbám PK;
- ⇒ požadavky technických norem a předpisů, jejichž uplatnění požaduje ústřední orgán státní správy ve věci dopravy, tj. zejména ČSN, Technické kvalitativní podmínky staveb PK (TKP), Technické podmínky (TP), Směrnice pro dokumentaci staveb PK (SDS-PK), Vzorové listy PK (VL), Metodické pokyny a další dokumenty uváděné v základních technických předpisech MD pro PK;
- ⇒ požadavky na jakost, určené Systémem jakosti v oboru pozemních komunikací (SJ-PK) - Metodický pokyn: Část II/1 Projektové práce, Část II/2 Průzkumné a diagnostické práce;
- ⇒ smluvní závazky technického charakteru s objednatelem dokumentace (ZOP-D, TKP-D, ZTKP-D, případně další dokumenty).

Při technickém řešení musí DUR či DSP respektovat ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a vyhlášku č. 104/1997 Sb., zejména v ní uvedené obecné technické požadavky na pozemní komunikace, TKP-D, ZTKP-D a TKP.

Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (TKP-D) je soubor požadavků zadavatele (objednatele dokumentace) na vypracování, kontrolu, projednání a převzetí dokumentace stavby. Tyto podmínky platí obecně pro všechny stavby PK.

Zvláštní technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci stavby pozemní komunikace (ZTKP-D) je dokument, který obsahuje technické kvalitativní podmínky, které nejsou obsaženy v TKP-D. Vypracují se v případě potřeby doplnku a změn ustanovení TKP-D pro jmenovitou stavbu.

Směrnice pro dokumentaci staveb PK se všeobecně vztahuje na dokumentaci staveb pozemních komunikací v působnosti MD, na které se podle stavebního zákona požaduje územní rozhodnutí nebo územní souhlas, stavební povolení nebo ohlášení stavby a kolaudační souhlas.

Směrnice v plném znění se vztahuje na dokumentaci staveb pro všechny stavby dálnic, rychlostních silnic, silnic I. tříd a veřejně přístupných účelových komunikací financovaných ze státního rozpočtu, Státního fondu dopravní infrastruktury, půjček a prostředků orgánů a organizací EU.

Pro silnice II. a III. tříd, místní komunikace a účelové komunikace je tato Směrnice metodickým pokynem. Míra uplatnění záleží na požadavcích příslušného orgánu kraje a obce, nebo na požadavcích příslušného stavebního úřadu. Pokud se na stavbě těchto komunikací finančně podílí stát anebo budou převedeny do majetku státu, platí pro ně tato Směrnice v plném rozsahu.

2.1.2 Fáze 3 (zadání po získání ÚR a provedení majetkoprávní přípravy): Požadavky na zpracování DUR a získání ÚR

Po schválení záměru projektu a předběžném rozhodnutí o zadání metodou DB (na základě kritérií technické náročnosti stavby, míry předvídatelnosti externích podmínek a nároků majetkoprávní přípravy) je z pohledu objednatele potřeba zadání zpracování dokumentace ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí a zajištění inženýrské činnosti spojené se získáním územního rozhodnutí.

Dokumentace pro územní rozhodnutí a vydané pravomocné územní rozhodnutí budou součástí zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku na zhotovitele následných stupňů projektové dokumentace a realizace stavebního díla. Zpracování DUR a zajištění inženýrské činnosti proto musí probíhat s ohledem na následné zadání metodou Design-Build.

Posouzení rozdílných požadavků na zpracování DUR a zajištění ÚR s ohledem na následnou metodu zadání bylo provedeno v pěti základních oblastech:

- ⇒ Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (DUR)
- ⇒ Záborový elaborát
- ⇒ Průzkumy
- ⇒ Projednání dokumentace
- ⇒ Zajištění inženýrské činnosti spojené se získáním územního rozhodnutí

Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (DUR)

Rozsah a obsah projektové dokumentace je stanoven vyhláškou č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013, která vymezuje rozsah a obsah projektové dokumentace ve stupni DUR takto:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná technická zpráva
- C. Situační výkresy
- D. Výkresová dokumentace
- E. Dokladová část

Dokumentace musí vždy obsahovat části A až E s tím, že rozsah a obsah jednotlivých částí bude přizpůsoben druhu a významu stavby nebo zařízení (dále jen „stavba“) a podmínkám v území.

Na základě analýzy potřeb objednatele pro následné zadání metodou Design-Build nebyly identifikovány žádné legislativní požadavky na zpracování dokumentace ve stupni DUR, než které jsou vymezeny vyhláškou č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb.

Úkolem objednatele je však v rámci výrobních výborů zajistit zpracování dokumentace jen v detailu nezbytném dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., není žádoucí provedení podrobnější specifikace, která by mohla být omezujícím faktorem pro uchazeče v následné veřejné zakázce zadané metodou DB. Dokumentace, zejména výkresová část, by neměla být zpracována v podrobnostech, které pro územní řízení nejsou nutné a které mohou být v návrhu uchazeče modifikovány.

Pro snížení pracnosti zpracování nabídky v rámci veřejné zakázky metodou DB doporučujeme rovněž do zadávací dokumentace na zpracovatele DUR uplatnění požadavku na dodání dokumentace v otevřeném formátu (např. .dwg, .dgn). DUR v otevřeném formátu bude součástí zadávací dokumentace na zpracovatele následných stupňů projektové dokumentace a realizaci stavebního díla a umožní editaci DUR při zpracování návrhu řešení uchazečů.

Záborový elaborát

Požadavek objednatele na zpracování záborového elaborátu by měl reflektovat potřebu okamžitého zahájení majetkoprávního vypořádání pozemků po získání pravomocného územního rozhodnutí. Záborový elaborát je tedy hlavním podkladem pro následné smluvní zajištění trvalých i dočasných záborů a věcných břemen, případně jako podklad pro proces vyvlastnění.

Podrobný obsah a rozsah záborového elaborátu je stanoven objednatelem v ZOP-D.

Pro soubory katastrálních území jednotlivých okresů se dle kapitoly 1 TKP-D zpravidla požaduje následující obsah dokumentace:

- a) výpis a zábor podle katastru nemovitostí (KN), i pozemkového katastru (PKat), pro všechny dotčené parcely;
- b) seznam záborů po parcelách KN;
- c) dočasné zábory do 1 roku a nad 1 rok s uvedením příslušných objektů stavby;
- d) snímek mapy KN s případným zákresem mapy PK s vyznačením záboru;
- e) výpis a zábor podle KN, případně PKat, pro ZPF;
- f) seznam záborů ZPF po parcelách KN;
- g) výpočet odvodů za odnětí půdy ze ZPF (DÚR) podle zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů;
- h) vyhodnocení záboru (DÚR) a výpočet náhrad za odnětí PUPFL (DSP) podle zákona č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky č. 55/1999 Sb. a újmy nebo škody způsobené na lesích;
- i) výpis a zábor podle KN, případně PKat, pro PUPFL;
- j) plán rekultivace, má-li být půda dočasného záboru vrácena do zemědělského půdního fondu nebo rekultivována zalesněním, či zřízením vodní plochy.

Průvodní zpráva k celé záborové dokumentaci, případně k elaborátům jednotlivých okresů, musí vedle identifikačních a informativních údajů obsahovat rekapitulace záborů v členění podle okresů, katastrálních území, ZPF a PUPFL. Dále je třeba uvést případnou potřebu dohledání vlastníků.

Výpisy a zábory se člení podle jednotlivých katastrálních území a musí zahrnovat:

- ⇒ výpis údajů ze soupisu parcel katastru nemovitostí s uvedením výměr, vlastníků, záborů v členění trvale a dočasně nad 1 rok a do 1 roku, BPEJ a objektů stavby, který se příslušné parcely dotýká;
- ⇒ výpis parcel a záborů k listům vlastnictví;
- ⇒ výpis vlastníků parcel dotčených zábořem včetně sousedních parcel s uvedením čísla listu vlastnictví (LV),
- ⇒ jména a adresy vlastníka;
- ⇒ v případě, že v KN nejsou dořešeny vlastnické vztahy, pro určité parcely, provede se sestavení z parcel z pozemkového katastru (PKat) včetně jejich vlastníků.

Dále se pro soubor katastrálních území v každém okrese sestaví rekapitulace záborů podle katastrálních území celkem a z toho ZPF a PUPFL. Seznam záborů podle parcel tvoří výpis záboru po parcelách KN s uvedením parcelního čísla KN, výměry, kultury, BPEJ a záboru trvalého, nad 1 rok a do 1 roku v členění podle katastrálních území.

Do mapy KN se vyznačí plochy trvalých záborů v členění na zemědělskou půdu, nezemědělskou půdu a pozemky určené k plnění funkce lesa, dočasných záborů nad 1 rok a dočasných záborů do 1 roku a hranice BPEJ. Pro ZPF se vyznačí případné hranice faktorů ovlivňující výši odvodů za odnětí půdy ze ZPF. V místech s nevyjasněnými vlastnickými vztahy KN se provede zákres z mapy PKat včetně parcelních čísel způsobem, který umožní rozlišení mapy KN a mapy PKat. Dále se vyznačí hranice zastavěného či nezastavěného území obcí, názvy a hranice katastrálních území, čísla a hranice mapových listů, PHO a jiné.

Poloha PK se určí jejich osami a staničením v km a uvedou se čísla stavebních objektů.

Na základě analýzy potřeb objednatele pro následné zadání metodou Design-Build nebyly identifikovány žádné legislativní požadavky na zpracování záborového elaborátu, než které jsou vymezeny kapitolou 1 TKP – D.

Průzkumy

Pro provedení průzkumů platí Obchodní podmínky pro zeměměřické a průzkumné práce a dokumentaci staveb PK (OP-D).

Požadovaný obsah a rozsah průzkumů je určen přílohou A a B ZOP-D. Jeho provedení, vyhodnocení a zhotovení příslušné dokumentace určují příslušné TP, ČSN a/nebo ZOP-D.

Pro zhotovení dokumentace stavby je třeba zajistit v závislosti na druhu a náročnosti stavby:

- a) dopravně inženýrský průzkum;
- b) geotechnický průzkum včetně hydrogeologického průzkumu;
- c) hydrologický průzkum;
- d) klimatologický průzkum;
- e) korozní průzkum;
- f) diagnostický průzkum konstrukcí;
- g) architektonický průzkum (studii);
- h) urbanistický průzkum (studii);
- i) pedologický průzkum;
- j) dendrologický průzkum;
- k) biologický a migrační průzkum;
- l) akustická a rozptylová studie;
- m) archeologický výzkum;
- n) případně další průzkumy (např. průzkum ložisek).

Podrobnost provedených průzkumů v rámci zpracování DUR při předpokladu následného zadání metodou Design-Build je doporučena na úrovni realizace průzkumů pro stavební povolení dle příslušných předpisů.

Geotechnický průzkum včetně hydrogeologického průzkumu

Úkolem geotechnického průzkumu (GTP) je především zjištění vlastností zemín a hornin, které se nacházejí v zájmovém území stavby PK, jejich interakce se stavebními objekty a jejich využitelnost jako stavebního/konstrukčního materiálu. Obory činnosti GTP jsou uvedeny v TP 76 čl. 3.1.1, podle kterých se také provedou. Součástí GTP je rovněž hydrogeologický průzkum.

Druh, rozsah a zdokumentování (včetně zaměření) geotechnického průzkumu závisí zejména na:

- ⇒ stupni dokumentace stavby (viz tabulka č. 1 TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace);
- ⇒ složitosti geologických a geotechnických poměrů zkoumané oblasti;
- ⇒ druhu, složitosti a rozsahu stavby a jejích specifik;
- ⇒ známých výsledcích předchozích průzkumů.

TP 176 předepisuje rozdílné podrobnosti etap geotechnického průzkumu pro jednotlivé druhy dokumentace PK.

Za předpokladu zadání stavby metodou Design-Build v cílové variantě je uzavření smlouvy s vítězným uchazečem provedeno po získání pravomocného územního rozhodnutí a provedení majetkoprávního vypořádání pozemků. Cena za provedení následných projektových prací a realizaci stavebního díla je uzavřena jako paušální.

S ohledem na skutečnost, že nesoulad mezi předpokládanými a skutečnými geologickými poměry v místě budoucí stavby je při současné praxi (zadávání metodou měřeného kontraktu) jedním z nejčastějších a z hlediska ceny nejvýznamnějším důvodem změn během výstavby, doporučujeme při aplikaci metody Design-Build provedení podrobných geotechnických průzkumů již ve fázi zpracování DUR.

Projednáni dokumentace

Dle kapitoly 1 TKP – D a SDS – PK zhotovitel dokumentace v průběhu zpracování DÚR projedná navrhovaná řešení.

Projednáni s třetími osobami

Třetími osobami pro účel TKP-D se rozumí:

- a) dotčené orgány státní správy a obcí;
- b) vlastníci nebo správci dotčených PK, drah, rozvodných energetických zařízení, telekomunikačních zařízení, produktovodů, vodních toků a nádrží, vodohospodářských zařízení a dalšího vybavení území;
- c) vlastníci nebo správci stavbou dotčených budov, přístupů na pozemky a jejich oplocení a případně dalšího zařízení.

Projednáni návrhů dokumentace s třetími osobami organizuje a vede zhotovitel dokumentace, který také zajišťuje získání písemných vyjádření třetích osob, za případné účasti objednatele. Vyjádření dotčených třetích osob, která jsou zaznamenána v protokolech (zápisech) nebo záznamech o projednáni, nejsou stanovisky ve smyslu stavebního zákona. Jestliže objednatel požaduje zajištění stanovisek nutných pro územní nebo stavební řízení, je tento požadavek uveden v ZOP-D.

Oprávněné námítky a požadavky, které nejsou v rozporu s požadavky smlouvy o dílo, se uplatní při dopracování dokumentace stavby. Jestliže by zapracování požadavků třetích osob závažným způsobem ovlivnilo obsah a rozsah prací zhotovitele dokumentace, případně stavební náklady stavby, musí si zhotovitel dokumentace vyžádat k tomuto problému stanovisko objednatele.

Projednáni s objednatelem

Zhotovitel dokumentace a zhotovitel zeměměřičských, průzkumných a diagnostických prací (dále jen prací) musí v průběhu zpracování dokumentace projednat s objednatelem navrženou dokumentaci (výsledky prací), zejména:

a) projektová řešení

- ⇒ u PK návrh trasy (resp. tělesa PK), druh a vzor křížovatek, příčné uspořádání, systém odvodnění, předběžnou bilanci zemních prací, druh vozovky, opatření k řešení vlivu stavby na životní prostředí;
- ⇒ u mostních objektů podélné i příčné uspořádání, druh konstrukce a zakládání, technologii výstavby, záchytné systémy, architektonické řešení apod.;
- ⇒ u tunelů jejich druh, umístění, příčné uspořádání, délku, rozsah technologického vybavení včetně systémů osvětlení, odvodnění, větrání, dopravního značení, telematiky a zabezpečení požární ochrany;
- ⇒ u ostatních objektů a částí stavby jejich rozsah a technické řešení;
- ⇒ požadavky třetích osob;
- ⇒ organizaci výstavby;
- ⇒ případně další důležité charakteristiky stavby.

b) případné zapracování požadavků dotčených třetích osob, které přesahují rozsah projektových prací určených smlouvou o dílo, v souladu s ustanoveními OP-D;

c) koncept dokumentace, tj. návrh celé stavby, případně návrhy jednotlivých stavebních objektů a částí stavby, které musí obsahovat vyřešení stavby jako celku i jejích jednotlivých částí v podrobnostech odpovídajících příslušnému stupni dokumentace (umístění, druhy konstrukcí, určující rozměry, jakost, funkční požadavky, vzájemné vazby atd.) a výsledky projednáni koncepčního řešení stavby a příp. odsouhlasené požadavky třetích osob;

d) výsledky zeměměřičských, průzkumných a diagnostických prací.

Úkolem objednatele je v rámci projednáni dokumentace identifikovat rizika, která vzejdou z projednáni návrhů dokumentace s třetími osobami. Důležitý je tak aktivní přístup objednatele PD při projednáni námitek a požadavků třetích stran, které mohou zkomplikovat následný průběh přípravy. Výstupy z těchto projednáni jsou jedním z podkladů pro finální rozhodnutí objednatele o volbě následné zadávací metody. Rozhodování by mělo být provedeno zejména s ohledem na základní princip alokace rizika, tzn., že riziko by mělo být alokováno té smluvní straně, která je schopná ho účelněji řídit.

Zajištění inženýrské činnosti spojené se získáním územního rozhodnutí

Inženýrská činnost spočívá především v zajištění závazných stanovisek, popřípadě rozhodnutí dotčených orgánů a stanovisek vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, včetně identifikace míry předvídatelnosti externích podmínek a požadavků třetích osob. Stanoviska a rozhodnutí dotčených orgánů jsou rovněž podkladem pro specifikaci požadavků objednatele a pro rozhodnutí o volbě zadávací metody.

Stavebním úřadem pro vydání územního rozhodnutí jsou obecné stavební úřady. Neexistující přesná specifikace podoby vydání územního rozhodnutí přináší riziko nadměrné konkretizace podmínek územního rozhodnutí, které se pak může stát limitujícím faktorem pro uplatnění technické invence zhotovitele při zadání metodou Design-Build.

Před finálním rozhodnutím o metodě zadání projektu je nutné posoudit kromě základních rozhodovacích kritérií (technická náročnost stavby, předvídatelnost externích podmínek a nároky na majetkoprávní přípravu) také:

- ⇒ skutečnosti zjištěné při zpracování DUR,
- ⇒ konkrétní podmínky územního rozhodnutí.

Zejména s ohledem na množství omezení, která vymezují další přípravu stavby zajišťovanou zhotovitelem.

Shrnutí

Zpracování DUR a zajištění ÚR	Hlavní úkoly objednatele
Rozsah a obsah projektové dokumentace	<ul style="list-style-type: none">• Zajištění zpracování DUR v podrobnosti požadované vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb ve znění vyhl. č. 62/2013 Sb., SDS –PK a TKP-D, případně ZTKP-D• Smluvní zajištění výstupů dokumentace v otevřeném formátu (např. .dwg, .dgn)
Záborový elaborát	<ul style="list-style-type: none">• Dohled nad provedením záborového elaborátu v detailu umožňujícím následné provedení majetkoprávního vypořádání
Průzkumy	<ul style="list-style-type: none">• Smluvní zajištění průzkumů v místě budoucí stavby v podrobnosti DSP
Projednání konceptu DUR	<ul style="list-style-type: none">• Identifikace a posouzení námitek a požadavků třetích osob při projednání návrhů dokumentace DUR v rámci finálního rozhodování o volbě zadavatelské metody
Zajištění inženýrské činnosti spojené se získáním územního rozhodnutí	<ul style="list-style-type: none">• Identifikace a posouzení stanovisek a podmínek vydaného územního rozhodnutí v rámci finálního rozhodování o volbě zadavatelské metody

2.1.3 Fáze 5: Zadání po získání stavebního povolení

Použití zadání metodou Design-Build ve fázi 5 se předpokládá v případech, kdy objednatel již disponuje dokumentací pro stavební povolení a vydaným stavebním povolením, případně pro pilotní projekty zadané formou Design-Build. K rozhodnutí o zadání projektu metodou Design-Build dochází po zpracování DUR i DSP, zajištění majetkoprávní přípravy a provedení inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Projektová příprava předcházející stavebnímu povolení tak probíhá bez ohledu na budoucí metodu zadání stavby.

Dokumentace pro vydání stavebního povolení a vydané pravomocné stavební povolení budou součástí zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku na zhotovitele následných stupňů projektové dokumentace a realizace stavebního díla.

Rozsah a obsah dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP)

Rozsah a obsah projektové dokumentace je stanoven vyhláškou č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, která vymezuje rozsah a obsah projektové dokumentace ve stupni DSP takto:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnné řešení stavby
- C. Stavební část
- D. Technologická část
- E. Zásady organizace výstavby
- F. Doklady

Závazné je členění projektové dokumentace a označení jejich částí. Obsah jednotlivých částí a dokumentů se použije přiměřeně s ohledem na kategorii a třídu pozemní komunikace, druh a dopravní význam stavby (objektu), její umístění, stavebně technické provedení, účel využití, vliv na životní prostředí a dobu životnosti stavby.

Projektová dokumentace určuje prostorové řešení stavby, její členění, rozměry a druhy konstrukcí a technologické vybavení. Navrhuje účelové, stavebně technické a ekonomické řešení stavby splňující podmínky na její provedení, budoucí užívání a údržbu.

Projektová dokumentace musí:

- a) být zpracována v souladu s podmínkami územního rozhodnutí nebo územního souhlasu,
- b) splňovat obecné požadavky na výstavbu a užívání stavby včetně bezbariérového užívání,
- c) řešit provedení změn dotčených současných staveb dopravních a technických infrastruktur a/nebo napojení na ně,
- d) řešit přístup na stavbu a technické a hospodárné provedení stavby,
- e) být úplná, přehledná a zpracována oprávněnou osobou,
- f) obsahovat i způsob zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Stavba pozemní komunikace se člení podle těchto zásad:

- a) odděleně se uvažují ucelené stavebně technické části a technologické vybavení, tj. stavební objekty a provozní soubory,
- b) stavební objekty a provozní soubory se označují číslem a názvem,
- c) stavební objekty a provozní soubory se sdružují do skupin označených číselnou řadou podle jejich charakteru, způsobu a druhu projednání dokumentace a účelu při realizaci stavby,
- d) podle povahy stavby je možné a podle příslušnosti speciálních stavebních úřadů je vhodné vytvořit samostatnou skupinu stavebních objektů případně podobjektů a samostatnou skupinu provozních souborů nebo přiřadit provozní soubory k příslušným stavebním objektům případně podobjektům.

Pro řazení a číslování se použije následující základní členění:

Číselná řada	Skupina objektů
000	Objekty přípravy staveniště
100	Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)
200	Mostní objekty a zdi
300	Vodohospodářské objekty
400	Elektro a sdělovací objekty
500	Objekty trubních vedení
600	Objekty podzemních staveb
650	Objekty drah
700	Objekty pozemních staveb
800	Objekty úpravy území
900	Volná řada objektů

Na základě analýzy potřeb objednatele pro následné zadání metodou Design-Build nebyly identifikovány žádné legislativní požadavky na zpracování dokumentace ve stupni DSP, než které jsou vymezeny vyhláškou č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Po rozhodnutí o zadání metodou Design-Build objednatel zajistí zpracování soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr vypracovaných na základě dokumentace pro vydání stavebního povolení. Následně jsou pro potřeby zadávací dokumentace zpracovány formuláře souhrnného rozpočtu díla a časového harmonogramu projektu.

2.2 Prověření možnosti použití FIDIC Yellow Book v českých podmínkách

2.2.1 Smluvní podmínky FIDIC v ČR

FIDIC a občanský zákoník

Český právní řád neobsahuje specifickou úpravu pro realizaci komplexních výstavbových projektů. Stávající normativní úprava v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník („**Občanský zákoník**“ nebo „**OZ**“), například úprava smlouvy o dílo, je zcela nedostatečná co se týče podrobností realizace komplexních staveb, určení ceny díla, lhůt plnění, změnových řízení, dělby rizik apod.

Smlouvy uzavřené na základě smluvních podmínek FIDIC lze v rámci českého právního řádu považovat za smlouvu o dílo. Smlouva o dílo je upravena v § 2586 a násl. OZ, přičemž smlouvou o dílo se rozumí smlouva, na základě které se zhotovitel zavazuje provést na svůj náklad a nebezpečí pro objednatele dílo a objednatel se zavazuje dílo převzít a zaplatit jeho cenu. Všechna ustanovení v části OZ věnující se smlouvě o dílo, vyjma § 2586, jsou dispozitivního charakteru a smluvní strany tak přímo nebo nepřímo mohou sjednat jejich vyloučení. Lze doporučit, aby při přípravě návrhu smlouvy smluvní strany zvážily výslovně vyloučení některých zákonných ustanovení (např. ustanovení o adhezních smlouvách nebo o změně okolností). Zároveň je nutné počítat s tím, že smluvní podmínky FIDIC neupravují veškeré právní otázky, a v těchto případech se vždy uplatní ustanovení Občanského zákoníku (např. přechod vlastnického práva k dílu), resp. odlišná dohoda stran.

Funkce správce stavby, který má ve smluvních podmínkách FIDIC významnou roli v rámci realizace projektu, není jako institut českým právem upraven. Vztah se správcem stavby proto musí být upraven smlouvou mezi objednatelem a správcem stavby. Úloha správce stavby ve smluvních podmínkách FIDIC je dvojího charakteru. Na jedné straně se jedná o zástupce objednatele, který odpovídá objednateli. Na straně druhé je správce stavby v pozici nezávislého subjektu, který v první instanci rozhoduje o nárocích zhotovitele a objednatele a takovéto nároky by měl nezávisle a nestranně posoudit. Vzhledem k tomu, že neexistuje smluvní typ, který by výslovně upravoval poskytování služeb správce stavby, bude se jednat o smlouvu nepojmenovanou.

FIDIC jako obchodní podmínky

Smluvní podmínky FIDIC se skládají ze dvou základních dokumentů, které společně s dalšími přílohami tvoří kompletní smluvní dokumentaci. Tyto základní dokumenty jsou představovány všeobecnými podmínkami a zvláštními podmínkami.

Všeobecné podmínky detailně popisují vzájemné práva a povinnosti smluvních stran, objednatele a zhotovitele, a roli správce stavby v rámci realizace projektu. Všeobecné podmínky standardně zůstávají nezměněné. S cílem zajištění přehlednosti a jednotnosti jejich aplikace se jejich změna ani nedoporučuje.

Zvláštní podmínky jsou pak určeny právě k tomu, aby se jejich prostřednictvím specifikovala či upravila jednotlivá ustanovení Všeobecných podmínek podle potřeb konkrétního projektu, a zároveň slouží k tomu, aby se do nich zahrnuly případné odchylky, které vyplývají z jednotlivých právních úprav.

Obchodní podmínky se stávají součástí smlouvy až jejich začleněním. Začlenění je obvykle provedeno buď přiložením samotného textu obchodních podmínek ke smlouvě, výslovným odkazem na obchodní podmínky nebo kombinací výše uvedeného. Je nutné dbát na správné začlenění obchodních podmínek do smlouvy a určení priority jednotlivých dokumentů, tedy určení, který z dokumentů bude mít přednost v případě jejich vzájemného rozporu.

Integrace obchodních podmínek do smlouvy je českým právem řešena § 1751 OZ, cit.:

„(1) Část obsahu smlouvy lze určit odkazem na obchodní podmínky, které navrhovatel připojí k nabídce nebo které jsou stranám známy. Odchylná ujednání ve smlouvě mají před zněním obchodních podmínek přednost.

(2) (...)

(3) Při uzavření smlouvy mezi podnikateli lze část obsahu smlouvy určit i pouhým odkazem na obchodní podmínky vypracované odbornými nebo zájmovými organizacemi.“

Veřejné zakázky a stavební zákon

Ve vztahu k použití smluvních podmínek FIDIC veřejným zadavatelem je rovněž nutno zmínit požadavky zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách („ZVZ“), na smluvní resp. obchodní podmínky, v § 44 odst. 3 písm. a) ZVZ, který stanovuje, že zadávací dokumentace musí obsahovat alespoň obchodní podmínky, včetně platebních podmínek, případně též objektivních podmínek, za nichž je možno překročit výši nabídkové ceny.

S ohledem na předpokládané legislativní změny v ZVZ, je v tomto dokumentu zohledněn vládní návrh znění technické novely ZVZ jejíž účinnost má nastat v průběhu roku 2015. Z hlediska praktické aplikace bude pro zadavatele při zahajování zadávacích řízení rozhodující znění zákona o veřejných zakázkách po předpokládaném nabytí účinnosti technické novely („ZVZ 2015“).

Z hlediska dalšího použití smluvních podmínek FIDIC pak bude rozhodující znění příslušného právního předpisu po 1. lednu 2016, kdy se předpokládá nabytí účinnosti zcela nového zákona o veřejných zakázkách, v němž bude již zcela transponována Směrnice 2014/24/EU („Směrnice“). Doporučujeme věnovat zvýšenou pozornost legislativnímu procesu při schvalování nového zákona o veřejných zakázkách tak, aby bylo možné případně vznést k přísnějším pravidlům oproti Směrnici včas připomínky.

Jak vyplývá z výše uvedeného, v současné době je zřejmé, že v roce 2015 dojde v právní úpravě relevantní k posouzení aplikace změnových řízení ke změnám, avšak není známo, jaká bude konečná podoba těchto změn. Dopadům aplikace změnových řízení podle ZVZ na smluvní podmínky FIDIC se věnujeme v další části.

Použití smluvních podmínek FIDIC vzhledem k jejich soukromoprávní povaze není v rozporu se zákonem č. 183/2006 Sb., stavební zákon. Jedná se však o veřejnoprávní předpis, od kterého se nelze smluvně odchýlit a je nutné dodržet povinnosti v něm stanovené i když smlouva samotná s nimi nepočítá (např. vedení stavebního deníku).

Závěr

Český právní řád nebrání použití smluvních podmínek FIDIC. Při jejich použití je však nutné zohlednit kogentní ustanovení soukromoprávních norem a právní normy veřejného práva.

2.2.2 Použití jiných standardizovaných smluvních podmínek

V rámci stavebního průmyslu existují na národních úrovních řady smluvních podmínek resp. vzorových smluv, které jsou určené primárně pro velké výstavbové projekty a odpovídajícím způsobem zohledňují právní vztahy, které v rámci takovýchto projektů vznikají. Nevýhodou vzorových smluv připravených na národní úrovni je jejich provázanost s místním trhem a právním řádem. Zásadní odlišnosti mezi jednotlivými vzory bude vyplývat i z tradice jednotlivých zemí. Vzorové smlouvy používané ve Velké Británii nebo v Německu jsou svou vyspělostí a komplexností daleko nad úrovní smluvních vzorů vznikajících v post-komunistických zemích. To je dané zejména množstvím zkušeností, které na daném trhu existují.

Smluvní podmínky FIDIC ve srovnání s národními vzorovými smlouvami nebo smluvními podmínkami představují univerzálnější nástroj, který je možné využít nezávisle na právním řádu, který se bude na daný právní vztah aplikovat. Smluvní podmínky FIDIC jsou jednak připravené speciálně pro použití v mezinárodním prostředí, a zároveň stranám umožňují vhodným způsobem provést jejich úpravu v souladu s aplikujícím se právním řádem prostřednictvím tzv. zvláštních podmínek (viz výše). Dochází tak k tomu, že postkomunistické země (Slovensko, Polsko, ale i Česká republika) s cílem zkvalitnění smluvního zajištění vztahů ve stavebním průmyslu, přejímají ověřené mezinárodní odvětvové standardy ve formě smluvních podmínek FIDIC.

Závěr

S ohledem na výše uvedené představují smluvní podmínky FIDIC tzv. nejlepší praxi v oblasti výstavbových projektů, jejíž využití na národní úrovni již bylo prověřeno v řadě případů i v teritoriu střední Evropy a vzhledem k tomu, že použití smluvních podmínek FIDIC je podle českého práva možné (viz výše), nedoporučujeme použití jiných smluvních podmínek.

2.2.3 Návrh optimálního rozložení rizik

Jednoznačné a jasné rozložení rizik mezi smluvní strany je jedním ze základních předpokladů pro úspěšnou realizaci výstavbového projektu. Stranám musí být od začátku zřejmé a musí mít možnost vyhodnotit zásadní rizika spojená s realizací projektu. Zásadní vliv na seznámení se s riziky má nastavení realizační smlouvy a rozložení odpovědností mezi smluvní strany. Takovéto informace mohou mít rozhodující dopad jednak na samotné rozhodnutí o účasti stran na projektu, ale i na nastavení cenové politiky nebo na zvolení vhodného pojištění, či na další parametry projektu. Jednoznačné nastavení odpovědností za rizika vyplývajících ze smlouvy a její realizace může rovněž ovlivnit množství budoucích sporů.

Optimálním rozložením rizik bude takové nastavení smlouvy, kdy jednotlivé strany poměrně ponесou odpovědnost za jednotlivá rizika, tato rizika budou ve smlouvě jednoznačně a jasně vymezená, aby se s nimi mohly smluvní strany obeznámit ještě před podpisem smlouvy. Přenášení rizik na tu stranu, která není sama schopná tato rizika žádným nebo alespoň efektivním způsobem ovlivnit, zvyšuje pravděpodobnost vzniku sporu. Za optimální řešení tak nelze např. považovat přenášení nekontrolovatelných rizik na zhotovitele, např. odpovědnost za veřejnoprávní rozhodnutí nebo za nepředvídatelné fyzikální podmínky (např. geologické nebo hydrologické podmínky podloží).

V duchu výše popsaného je tak nutné vhodným způsobem nastavit rozdělení rizik a odpovědností mezi objednatele a zhotovitele ve smlouvě. Vhodným řešením je použití zavedených pravidel pro alokaci rizik obsažených ve smluvních podmínkách FIDIC - Yellow Book. Smluvní podmínky FIDIC – Yellow Book pracují s alokací rizik tak, že riziko nese vždy ten účastník projektu, který je schopen ho neúčinněji ovládat, což je pro projekt ekonomicky nejvýhodnější. Rozdělení rizik resp. odpovědnosti není komplexně pokryto v jednom konkrétním článku smlouvy, ale tato ustanovení se prolínají celou smlouvou.

Pro zjednodušení uvádíme základní okruhy alokace rizik obsažených ve smluvních podmínkách FIDIC – Yellow Book:

Rizika	Objednatel	Zhotovitel
Odpovědnost za veřejnoprávní povolení	FIDIC předpokládá, že územní, stavební nebo jiné povolení pro trvale zabudované části díla zajistí objednatel.	Zhotovitel odpovídá za vyřízení případných dalších veřejnoprávních povolení.
Odpovědnost za technické provedení díla	Objednatel je odpovědný za přípravu dokumentu požadavků objednatele, ve kterém uvede účel, rozsah a jiná projekční a technická kritéria. Tento dokument slouží jako podklad pro přípravu nabídky zhotovitele a navazující projektové dokumentace a je součástí zadávací dokumentace. <i>Komentář: Na tomto místě si dovoříme upozornit, že požadavky objednatele jsou nejdůležitějším technickým dokumentem na straně objednatele při zadávání formou Design - Build, protože stanovují základní parametry, podle kterých bude zhotovitel připravovat svoji nabídku, projektovou dokumentaci a následně realizovat samotnou stavbu. Pokud by došlo k nepřesné a nedostatečné přípravě tohoto dokumentu a bylo by nutné přistoupit k jeho následné změně, a tedy i ke změně projektové dokumentace, byla by popřena jedna z výhod, kterou jinak Design - Build přináší. Zároveň požadavky objednatele nesmí být příliš detailní, což by na druhou stranu mohlo omezit další z výhod plynoucí z Design - Build, a to technický přínos, který by mohl zhotovitel do projektu přinést svojí invencí.</i>	Zhotovitel je odpovědný za přípravu projektové dokumentace v souladu s požadavky objednatele (součástí nabídky zhotovitele je pouze předběžná projektová dokumentace) a provedení díla v souladu s projektovou dokumentací.
Zajištění vstupu na staveniště a jeho užívání	Objednatel nese odpovědnost za zajištění vstupu na staveniště pro zhotovitele a jeho užívání.	Zhotovitel nese odpovědnost za přístupové cesty.
Odpovědnost za prodlení a vícenáklady spojené se špatným odhadem množství prací v paušální ceně		Zhotovitel odpovídá za navržené technické řešení, poslušnost prací a případné vícenáklady s tím spojené (cena je stanovená jako paušální).
Odpovědnost za nepředvídatelné překážky	Objednatel v zásadě nese odpovědnost za nepředvídatelné překážky, tzn. nepředvídatelné	

	fyzikální podmínky, archeologické nálezy, změny legislativy, okolnosti vyšší moci.	
Další odpovědnosti za rizika vyplývající z realizace smlouvy	Na straně Objednatele to bude např. odpovědnost za vlastní zaměstnance nebo odpovědnost za zpoždění průběhu prací způsobené správními úřady.	Na straně Zhotovitele to bude např. odpovědnost za provedení a dokončení díla v souladu se smlouvou, bezpečnost na pracovišti.

Nutné modifikace smluvních podmínek FIDIC

V případě zadání zakázky a uzavření realizační smlouvy již po územním rozhodnutí bude potřebné odpovídajícím způsobem upravit i smluvní podmínky FIDIC – Yellow Book. Pokud dojde k zadání zakázky a uzavření realizační smlouvy již po územním rozhodnutí, tak povinnost získat stavební povolení bude odpovědností zhotovitele, což bude mít dopad zejména do ustanovení dotýkajících se odpovědností za veřejnoprávní rozhodnutí. Úpravy smluvních podmínek by měly spočívat zejména v:

- ⇒ nastavení odpovědnosti za získání stavebního povolení, která přejde z objednatele na zhotovitele. Odpovědnost zhotovitele za vyřízení stavebního povolení by však neměla být neomezená. Zhotovitel by měl odpovídat pouze za rizika, které je schopný ovlivnit. Odpovědnost zhotovitele by tedy měla být omezena na odpovědnost za dodržení právních předpisů, tzn., zhotovitel by neměl odpovídat za zpoždění na straně stavebního či jiného úřadu, které bylo způsobené např. v důsledku aktivit třetích osob (účastníků řízení, dalších osob),
- ⇒ úpravě pravidel pro majetkoprávní vypořádání, pokud by mělo dojít k podpisu smlouvy ještě před ukončením majetkoprávního vypořádání pozemků dotčených stavbou. V případě, že dojde k výše uvedenému, bude nutné, s ohledem na zbývající odhadovanou dobu vypořádání, vhodně vyřešit některé dílčí problémy z toho vyplývající (např. stanovit maximální dobu vypořádání v podobě rozvazovací podmínky smlouvy, resp. možnost smlouvu předčasně ukončit v případě průtahů, nastavit mechanismus valorizace ceny z důvodů prodloužení, apod.). Uvedený postup však doporučujeme pouze ve výjimečných a odůvodněných případech, neboť může představovat nepřiměřený přenos rizika na zhotovitele a může tak vést k ohrožení úspěšnosti zadání nebo realizace zakázky.

V další části tohoto dokumentu je poukázáno na další nutné odchylky od smluvních podmínek FIDIC, které vyplývají z úpravy veřejných zakázek.

Závěr

V rámci zadávání zakázek metodou Design - Build doporučujeme dodržet standardní rozložení rizik, jak je předvídáno FIDIC – Yellow Book, s výše popsány odchylkami.

2.2.4 Změny smlouvy uzavřené na základě veřejné zakázky

S ohledem na předpokládané legislativní změny ZVZ, je v tomto dokumentu zohledněn vládní návrh znění technické novely ZVZ, jejíž účinnost má nastat v průběhu roku 2015.

Jak bylo výše uvedeno, z hlediska praktické aplikace bude pro zadavatele při zahajování zadávacích řízení rozhodující znění zákona o veřejných zakázkách po předpokládaném nabytí účinnosti technické novely (ZVZ 2015). Z hlediska dalšího použití FIDIC pak tedy bude rozhodující znění příslušného právního předpisu po 1. lednu 2016, kdy se předpokládá nabytí účinnosti zcela nového zákona o veřejných zakázkách, v němž bude již zcela transponována Směrnice.

V níže uvedeném posouzení je tak zohledněno také znění Směrnice s tím, že předpokládáme transpozici Směrnice v co nejpřesnějším znění. Nelze však vyloučit, že případná přísnější vnitrostátní úprava omezí či znemožní použití FIDIC při zadávání veřejných zakázek. Z tohoto důvodu, jak je rovněž uvedeno výše, doporučujeme věnovat zvýšenou pozornost legislativnímu procesu při schvalování nového zákona o veřejných zakázkách tak, aby bylo možné případně vznést k přísnějším pravidlům oproti Směrnici včas připomínky.

Jak vyplývá z výše uvedeného, v současné době je zřejmé, že v roce 2015 dojde v právní úpravě relevantní k posouzení aplikace změnových řízení ke změnám, avšak není známo, jaká bude konečná podoba těchto změn. Jak je patrné ze současných diskusí, bude právě oblast změn smluv jednou z nejvíce diskutovaných.

ZVZ obecně nepřipouští tzv. podstatné změny smluv uzavřených na základě veřejné zakázky. Za podstatnou změnu se ve smyslu § 82 odst. 7 ZVZ považuje změna, která by:

- a) rozšířila předmět veřejné zakázky; tím není dotčeno ustanovení § 23 odst. 5 písm. b) a § 23 odst. 7,

- b) za použití v původním zadávacím řízení umožnila účast jiných dodavatelů,
- c) za použití v původním zadávacím řízení mohla ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky, nebo
- d) měnila ekonomickou rovnováhu smlouvy ve prospěch vybraného uchazeče.“

Směrnice se ke změnám smluv vyjadřuje obsáhleji než stávající ZVZ, když předpokládá³⁴:

- a) stanovení změn „de minimis“, které umožňují provádět změny ve smlouvě až do hodnoty 15 % původní veřejné zakázky;
- b) upřesnění tzv. dodatečných prací a podmínek pro jejich sjednání, přičemž limit pro tyto změny je stanoven na 50 % hodnoty původní veřejné zakázky a to pro každou změnu samostatně;
- c) možnost smluvního sjednání předem stanoveného mechanismu pro změnu smlouvy např. v podobě indexace ceny apod.

Možnosti použití změnového řízení a tzv. „claim“

Úvodem je nezbytné zdůraznit, že jakákoliv podstatná změna smlouvy podléhá režimu ZVZ, a tedy je nezbytné vždy ad hoc vyhodnotit, zda lze takovou změnu provést či nikoliv.

S ohledem na níže uvedené je však zároveň nutné upozornit, že ne každá změna díla prováděného na základě smlouvy o dílo musí nutně představovat změnu smlouvy. Čím podrobněji je dílo specifikováno smlouvou o dílo, tím je vyšší právní jistota obou smluvních stran, ale na druhou stranu se tím rovněž zvyšuje pravděpodobnost nutnosti změn smlouvy.

Princip DB spočívá v tom, že dílo je ve smlouvě popsáno méně podrobně a je specifikováno především účelem a funkčními požadavky. Detailní specifikace výsledného díla je určena teprve projektem, který sám o sobě představuje první výstup ze smlouvy o dílo.

V případě DB je tak nutné odlišit změny, ke kterým dochází „uvnitř“ díla, tedy v rámci mantinelů daných smlouvou (funkčními požadavky, cenou, termínem apod.) a změnami „vnějšími“, kdy je nezbytné zasáhnout do parametrů sjednaných smlouvou (změna ceny, rozšíření funkčnosti apod.).

DB předpokládají zásahy do díla, resp. dotvoření díla, dvěma způsoby – tzv. „variations and adjustment“ a tzv. „claims“.

Variations and adjustment upravené v čl. 13 DB mohou typicky představovat „vnitřní“ změny, tedy změny realizované stavby oproti navrženému projektu, avšak stále v souladu s uzavřenou smlouvou. DB upravují způsob formalizace těchto změn do právně závazné podoby.

Tzv. claim je upraven v čl. 20 DB, přičemž obsahově se jedná o požadavky na změnu ceny či termínu plnění za předem stanovených podmínek. Claim představuje vnitřní mechanismus smlouvy, který umožňuje flexibilní dotvoření díla tak, aby byl naplněn účel smlouvy. Účelem zařazení tohoto mechanismu do DB je možnost flexibilní úpravy závazků smluvních stran, aniž by bylo nezbytné přistupovat k uzavírání formálních dodatků ke smlouvě.

S ohledem na stávající výklad ZVZ je však nutné upozornit na skutečnost, že claim bude dle výkladu ÚOHS zpravidla považován za změnu smlouvy, a tedy bude uzavření dodatku nezbytné s tím, že pokud bude předmětem dodatku změna rozsahu plnění, je zadavatel oprávněn takový dodatek uzavřít pouze na základě příslušného zadávacího řízení, zejména jednacího řízení bez uveřejnění podle § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ. I v případě jednacího řízení bez uveřejnění však lze uzavřít dodatek ke smlouvě flexibilním způsobem s ohledem na bezformálnost tohoto druhu řízení. Předpokladem flexibility je vhodná delegace rozhodovacích procesů a práva k podpisu dodatku tak, aby nedocházelo k průtahům při schvalování jednacího řízení a při uzavření dodatku.

Nejobvyklejším důvodem ke změnám smluv jsou v oblasti stavebních prací dodatečné práce a posunutí termínu plnění. Podmínky pro zadání dodatečných prací a sjednání dodatku jsou stanoveny v § 23 odst. 7

³⁴ Viz body 107 – 111 Preambule Směrnice a čl. 72 Směrnice

písm. a) ZVZ³⁵, přičemž jak plyne z výkladového stanoviska³⁶ a rozhodovací praxe Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, za vícepráce se považuje veškeré vícepráce a náklady nesjednané původní smlouvou s tím, že pro účely výpočtu hodnoty těchto víceprací proti nim nelze započítat „méněpráce“. Takové práce (či množství materiálu) nebyly zadavatelem v podmínkách původní veřejné zakázky obsaženy, a proto se jedná o nový předmět plnění, tedy novou veřejnou zakázku (dále jen „vícepráce“), byť s původní veřejnou zakázkou bezprostředně souvisí.

S ohledem na dlouhodobé obtíže s aplikací změnových pravidel pro dodatečné práce jsou v ZVZ 2015 a ve Směrnici stanoveny odlišné podmínky oproti dosavadní právní úpravě. V ZVZ 2015³⁷ se dílčím způsobem promítla transpozice Směrnice, když zákonodárce již jako jednu z podmínek nepožaduje objektivní nepředvídatelnost dodatečných prací, ale postačí nemožnost předvídání dodatečných prací při vynaložení náležité péče.

V případě aplikace DB lze vycházet z předpokladu, že předmět díla bude určen především funkčními požadavky a bude provázán s účelem smlouvy. Předmět díla tedy nebude určen prostřednictvím výkazů výměr a nebude tedy nezbytné reflektovat každou změnu v jednotlivých položkách dodatkem ke smlouvě a bude jej možno modifikovat prostřednictvím variations. Jak plyne z principu DB (čl. 5), prvním výstupem díla bude detailní projektová dokumentace, dle které bude jakožto druhý výstup následně zhotoveno samotné stavební dílo.

Detaily v podobě položkového rozpočtu, které jsou začasté příčinou změny smluv, tak nebudou vůbec ve smlouvě obsaženy.

Jak bylo uvedeno výše, i v případě využití podmínek DB lze identifikovat druhově změny, které budou mít dopad na znění smlouvy (a budou muset být předmětem dodatku), a tedy se na ně aplikují shora uvedená pravidla pro změny smluv dle ZVZ 2015 a Směrnice.

První skupinou změn smlouvy jsou změny funkčních požadavků, tedy změny subjektivní plynoucí z požadavků na straně zadavatele. Pokud tato změna nebude představovat finanční náklad vyšší než 15 % hodnoty původní veřejné zakázky, nebude nezbytné při plné transpozici Směrnice přezkoumávat naplnění dalších podmínek. V režimu ZVZ 2015 však taková změna možná bez dalšího nebude.

Druhou skupinou změn představují rizika plynoucí zejména z nepředvídatelných aspektů souvisejících s geologickými podmínkami (tedy nejčastěji při aplikaci tzv. claimů). Tyto změny mají dopad na rozsah a termín plnění, případně cenu, bude možné do smlouvy o dílo promítnout formou dodatku v případě naplnění shora uvedených podmínek ZVZ 2015, případně podmínek Směrnice.

³⁵ Viz § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ ve znění účinném do 31. prosince 2014:

„V jednacím řízení bez uveřejnění může zadavatel zadat veřejnou zakázku na stavební práce nebo veřejnou zakázku na služby rovněž v případě, jestliže jde o

*a) dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby, které nebyly obsaženy v původních zadávacích podmínkách, jejich potřeba vznikla v důsledku **objektivně nepředvídaných** okolností a tyto dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby jsou nezbytné pro provedení původních stavebních prací nebo pro poskytnutí původních služeb, a to za předpokladu, že*

1. dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby budou zadány těmž dodavatelům,

2. dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby nemohou být technicky nebo ekonomicky odděleny od původní veřejné zakázky, pokud by toto oddělení způsobilo závažnou újmu zadavateli, nebo ačkoliv je toto oddělení technicky či ekonomicky možné, jsou dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby zcela nezbytné pro dokončení předmětu původní veřejné zakázky,

a

3. v případě veřejného zadavatele celkový rozsah dodatečných stavebních prací nebo dodatečných služeb nepřekročí 20 % ceny původní veřejné zakázky”

³⁶ Srov. výkladové stanovisko ÚOHS k zadávání víceprací, cit.: „*Takové práce (či množství materiálu) nebyly zadavatelem v podmínkách původní veřejné zakázky obsaženy, a proto se jedná o nový předmět plnění tedy novou veřejnou zakázku (dále jen „vícepráce“), byť s původní veřejnou zakázkou bezprostředně souvisí.*“

³⁷ Viz § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ ve znění s předpokládanou účinností od 1. ledna 2015:

V jednacím řízení bez uveřejnění může zadavatel zadat veřejnou zakázku na stavební práce nebo veřejnou zakázku na služby rovněž v případě, jestliže jde o

*a) dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby, které nebyly obsaženy v původních zadávacích podmínkách, jejich potřeba vznikla v důsledku okolností, **které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat**, a tyto dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby jsou nezbytné pro provedení původních stavebních prací nebo pro poskytnutí původních služeb, a to za předpokladu, že*

1. dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby budou zadány těmž dodavatelům,

2. dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby nemohou být technicky nebo ekonomicky odděleny od původní veřejné zakázky, pokud by toto oddělení způsobilo závažnou újmu zadavateli, nebo ačkoliv je toto oddělení technicky či ekonomicky možné, jsou dodatečné stavební práce nebo dodatečné služby zcela nezbytné pro dokončení předmětu původní veřejné zakázky,

a

3. v případě veřejného zadavatele celkový rozsah dodatečných stavebních prací nebo dodatečných služeb nepřekročí 20 % ceny původní veřejné zakázky

Níže uvádíme pro přehlednost možnosti změn dle DB podle ZVZ 2015.

Druh změny	V režimu ZVZ jako změna smlouvy	Mimo režim ZVZ bez dopadu na smlouvu
Variations	Změna původních funkčních požadavků – např. rozšíření plánované funkce díla s dopadem na cenu je nepřipustná. Jakékoliv změny, které nenaplní podmínky § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ jsou nepřipustné.	Díličí úpravy při realizaci díla oproti projektu (záměna materiálů, jiné provedení díla při splnění původních funkčních požadavků), které nemají dopad na závazky sjednané smlouvou.
Claim	Změna ceny / termínu v důsledku okolností, které nebylo možno předvídat ani při vynaložení náležité péče, např. geologická rizika. Na změnu budou aplikována pravidla § 82 odst. 7 ZVZ a změna je omezena hodnotou 20% původní veřejné zakázky.	Tzv. claimy mají dopad na znění smlouvy, tj. vždy je bude nutné řešit v režimu ZVZ.

Níže uvádíme pro přehlednost možnosti změn dle DB podle Směrnice

Druh změny	V režimu ZVZ jako změna smlouvy	Mimo režim ZVZ bez dopadu na smlouvu
Variations	Změna původních funkčních požadavků – např. rozšíření plánované funkce díla s dopadem na cenu je přípustná jako tzv. změna de minimis s dopadem na cenu díla maximálně ve výši 15 % hodnoty původní veřejné zakázky. Ostatní změny smlouvy jsou nepřipustné, pokud nesplní podmínky čl. 72 Směrnice	Díličí úpravy při realizaci díla oproti projektu (záměna materiálů, jiné provedení díla při splnění původních funkčních požadavků), které nemají dopad na závazky sjednané smlouvou.
Claim	Změna ceny / termínu buď jako změna de minimis nebo v důsledku okolností, které nebylo možno předvídat ani při vynaložení náležité péče, např. geologická rizika - změna je omezena hodnotou 50 % původní veřejné zakázky.	Tzv. claimy mají dopad na znění smlouvy, tj. vždy je bude nutné řešit v režimu Směrnice.

Vzhledem k tomu, že ujednání DB v čl. 13 a 20 nejsou zcela kompatibilní se shora uvedenou právní úpravou, lze doporučit jejich speciální modifikaci ve zvláštních podmínkách tak, aby bylo zřejmé, v jakých případech bude nezbytná aplikace ZVZ.

2.3 Doporučení kvalifikačních a hodnotících kritérií

2.3.1 Kvalifikační kritéria

Požadavek na prokázání kvalifikačních kritérií v zadávací dokumentaci objednatele je upraven zákonem o veřejných zakázkách (hlava V., §50 - §67). Kvalifikovaným pro plnění veřejné zakázky je dodavatel, který:

- splní základní kvalifikační předpoklady podle § 53,
- splní profesní kvalifikační předpoklady podle § 54,
- předloží čestné prohlášení o své ekonomické a finanční způsobilosti splnit veřejnou zakázku a
- splní technické kvalifikační předpoklady podle § 56.

Ve srovnání s metodou měřeného kontraktu je při užití metody Design-Build v kompetenci zhotovitele i dopracování projektové dokumentace stavby a provedení související inženýrské činnosti. Z hlediska kvalifikačních kritérií jsou tedy dotčeny zejména technické kvalifikační předpoklady. Rozsah technických kvalifikačních předpokladů stanovených objednatelům je doporučen v následující skladbě:

- osvědčení o vzdělání a odborné kvalifikaci osob odpovědných za vedení realizace příslušných stavebních a projektových prací v členění:
 - projektová dokumentace
 - inženýrská činnost
 - stavební práce
- stavební práce (projektové a inženýrské práce) provedené dodavatelem za posledních 5 let (stanoví objednatel dle rozsahu projektu) a osvědčení objednatelů o řádném a odborném plnění nejvýznamnějších z těchto prací v členění:
 - projektová dokumentace
 - inženýrská činnost
 - stavební práce

Použití konkrétních limitů pro technické kvalifikační předpoklady, případně použití dalších kvalifikačních předpokladů, bude stanoveno v závislosti na typu a rozsahu stavby dle interních metodických pokynů jednotlivých objednatelů.

2.3.2 Hodnotící kritéria

Použití hodnotících kritérií pro zadání veřejné zakázky je vymezeno zákonem o veřejných zakázkách. Dle §78 lze jako základní hodnotící kritérium pro zadání veřejné zakázky použít:

- ⇒ ekonomickou výhodnost nabídky, nebo
- ⇒ nejnižší nabídkovou cenu.

Metoda Design-Build klade ve srovnání s metodou měřeného kontraktu vyšší nároky na odbornost a profesionální přístup investora při zpracování zadávací dokumentace a na způsob hodnocení veřejné zakázky. Požadavky objednatele na funkci a výkon stavby je třeba přesně vymezit již v zadávací dokumentaci, jelikož při zpracování projektové dokumentace zhotovitelem je vliv objednatele na parametry výsledného díla omezený.

S ohledem na potřeby řádného výkonu role správce po uvedení stavby do provozu lze využít zejména tři základní přístupy k hodnocení veřejné zakázky:

- ⇒ hodnocení nákladů životního cyklu stavby,
- ⇒ hodnocení investičních nákladů (v členění na náklady projektové dokumentace, zajištění inženýrské činnosti a realizace stavebního díla),
- ⇒ alokace nákladů spojených s provozní fází stavby na zhotovitele (metoda Design-Build-Operate).

Hodnocení nákladů životního cyklu stavby

Zahrnutí současně stavebních a provozních nákladů stavby do hodnocení veřejné zakázky je z pohledu objednatele vhodné z hlediska maximalizace dosažení hodnoty za peníze. Nutnou podmínkou je však správná volba hodnocení provozních nákladů stavby. V zásadě existují dva přístupy:

- ⇒ Použití hodnotících kritérií, které do určité míry umožňují subjektivní pohled hodnotitele – vzhledem k současným podmínkám na stavebním trhu, které se vyznačují častým napadáním výsledků veřejné zakázky neúspěšnými uchazeči, není tento přístup v současnosti doporučován.
- ⇒ Použití hodnotících kritérií, které jsou založeny na objektivním výpočtu provozních nákladů – tento přístup představuje optimální variantu, klade však značné nároky na transparentnost a robustnost výpočtového modelu, který vyhodnocuje náklady životního cyklu stavby. V současnosti investorské organizace nedisponují modelem, který by umožnil jeho okamžité použití. Hlavní požadavky na charakteristiky modelu pro hodnocení provozních nákladů jsou:
 - Transparentnost – metodika výpočtu provozních nákladů by měla být veřejně dostupná všem uchazečům o veřejnou zakázku.
 - Robustnost a dlouhodobý přístup - nezbytným podkladem je dostatečná datová základna z dlouhodobého sběru dat v provozní fázi stavby.
 - Komplexnost a inovativní přístup – možnost využití inovativního přístupu zhotovitelů je jedním z hlavních benefitů užití metody Design-Build. Slabou stránkou užití modelu může být nedostatečný soubor dat při návrhu nového inovativního přístupu uchazečem (např. u postupů, které dosud nebyly v ČR odzkoušeny).
 - Kontrolovatelnost – možnost kontroly ocenění provozních nákladů stavby je nezbytná pro objektivní vyhodnocení předložených nabídek. Tento požadavek je pro zadavatele nezbytný, jelikož při užití metody Design-Build je objednatel subjektem odpovědným za úhradu nákladů na provoz, údržbu a opravy stavby v provozní fázi.

Hodnocení investičních nákladů

Hodnocení veřejné zakázky podle hodnotícího kritéria nabídková cena, která vyjadřuje stavební náklady zhotovitele, je často užívána v případě zadání formou měřeného kontraktu. V případě užití metody Design-Build, kdy je omezena možnost objednatele zasahovat do návrhu konkrétních parametrů stavby během zpracování projektové dokumentace, je nezbytná přesná specifikace požadavků objednatele tak, aby zohledňoval i nároky správce dopravní stavby na provoz, údržbu a opravy v provozní fázi stavby.

Nutnost přesné specifikace požadavků objednatele s ohledem na náklady životního cyklu stavby klade značné nároky na odborné kapacity zadavatele. Nevýhodou hodnocení veřejné zakázky zadané metodou Design-Build pouze podle výše stavebních nákladů (včetně zpracování projektové dokumentace a zajištění inženýrské činnosti) je skutečnost, že přesná specifikace požadavků objednatele může vést k omezení možnosti technické invence zhotovitele a tím i jednoho z hlavních potenciálních benefitů užití metody Design-Build.

Alokace nákladů spojených s provozní fází stavby na zhotovitele (metoda Design-Build-Operate)

Oba z výše uvedených přístupů kladou při potřebě zajištění řádného výkonu role správce po uvedení stavby do provozu značné nároky na odborné kapacity objednatele (správa robustního modelu pro hodnocení provozních nákladů stavby, resp. přesná specifikace požadavků na účel a funkci stavby). Využití metody Design-Build-Operate (DBO) přesouvá odpovědnost za úhradu nákladů spojených s provozní fází stavby na stranu zhotovitele. Riziko správného odhadu budoucích provozních nákladů stavby v době zpracování nabídky je tak alokováno na stranu zhotovitele.

Závěr

- ⇒ **Fáze 3** - při zadání veřejné zakázky metodou Design-Build ve fázi po získání územního rozhodnutí a provedení majetkoprávního vypořádání je obtížně proveditelné hodnocení nákladů životního cyklu stavby. Objednatel v této fázi nedisponuje výkazem výměr a nemá tak možnost dostatečné kontroly nákladů provozní fáze stavby navržených uchazečem, současně je ale odpovědný za budoucí náklady spojené s údržbou a opravami stavebního díla.

Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky v této fázi je proto doporučena nejnižší nabídková cena (v členění na náklady projektové dokumentace, zajištění inženýrské činnosti a realizace stavebního díla) a přesná specifikace požadavků objednatele.

- ⇒ **Fáze 5** - při zadání ve fázi po získání stavebního povolení lze provést hodnocení nákladů životního cyklu stavby, jelikož objednatel disponuje dokumentací pro stavební povolení, ke které zajistí i soupis prací, dodávek a služeb s výkazem výměr. Nezbytnou podmínkou je však existence a správa výpočtového modelu pro hodnocení provozních nákladů stavby na straně objednatele. Výpočtový model musí splňovat nároky na transparentnost, robustnost dat, komplexnost a kontrolovatelnost.

Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky je proto doporučena při absenci výpočtového modelu nejnižší nabídková cena. Po získání dostatečně robustního souboru dat a zpracování metodiky pro výpočet provozních nákladů stavby doporučujeme přistoupit k hodnocení nabídek uchazečů podle ekonomické výhodnosti nabídky (nákladů životního cyklu stavby).

Další specifická kritéria pro stanovení podmínek a požadavků na zpracování nabídky

- ⇒ **Lhůta pro doručení nabídek** – lhůta pro doručení žádostí o účast v užším řízení (splnění kvalifikačních předpokladů) činí nejméně 37 dní. Lhůta pro doručení nabídek uchazečů, kteří splní kvalifikační předpoklady, činí nejméně 40 dní od výzvy k podání nabídek (doporučujeme 90-180 dní pro zpracování návrhu technického řešení uchazečem v závislosti na rozsahu projektu).

- ⇒ **Úhrada nákladů** – uchazeči nemají právo na úhradu nákladů spojených s účastí v zadávacím řízení (není zákonem povolena).

- ⇒ **Zpracování a posuzování nabídek** – uchazeč předkládá nabídku ve dvou částech zadávacího řízení:

- Kvalifikační část – uchazeč předkládá žádost o účast v užším řízení. Hodnotící komise posuzuje splnění kvalifikačních předpokladů.

Hodnocení nabídek – uchazeč předkládá návrh technického řešení a cenovou nabídku. Návrh technického řešení zpracuje uchazeč v jedné variantě formou rozpracování DUR (ve fázi 3), resp. DSP (ve fázi 5), dle požadavků objednatele (výkresová část DUR, resp. DSP je v otevřeném formátu součástí zadávací dokumentace). Podmínky územního rozhodnutí (ve fázi 3), resp. stavebního povolení (ve fázi 5), jsou pro uchazeče závazné. Ve fázi 3 je závaznost umístění stavby do pozemků vymezených záborovým elaborátem volbou objednatele (při umožnění návrhu technického řešení mimo pozemky smluvně zajištěné objednatelem doporučujeme zajištění majetkoprávního vypořádání dodatečných pozemků v odpovědnosti zhotovitele). Ve fázi 5 nesmí uchazeč ve svém návrhu vybočit z územních mezí záborů uvedených ve stavebním povolení, aby nevyžadovaly projednání v územním řízení (tj. vydání územního rozhodnutí).

- Hodnotící komise posuzuje splnění požadavků objednatele a hodnotí nabídkovou cenu (ve fázi 5 případně i náklady životního cyklu stavby, podmínkou je však existence výpočtového modelu pro hodnocení provozních nákladů).

- ⇒ **Stanovení nabídkové ceny a platební podmínky** – cena předmětu plnění představuje celkovou nabídkovou cenu (paušální cena), jež bude předmětem hodnocení. Jakákoliv změna nabídkové ceny z důvodu případné změny nákladů zhotovitele v čase (např. případného růstu cen pracovní síly, pohonných hmot, technického vybavení apod.) je zcela vyloučena, pokud není v obchodních podmínkách stanoveno jinak. Nabídková cena uchazeče je ve fázi 3 rozdělena do třech částí³⁸:

- projektová dokumentace,
- inženýrská činnost,
- stavební práce.

Při zadání ve fázi 5 uchazeči ocení všechny položky formuláře souhrnného rozpočtu díla (založeného na výkazu výměr), který bude součástí zadávací dokumentace.

Práce budou hrazeny na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení příslušné etapy. Popis platebních podmínek je vymezen v kapitole 2.4. (Díl 4. Cenová část).

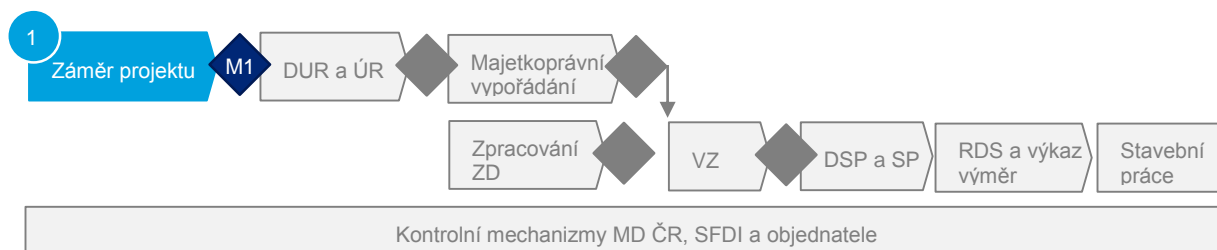
- ⇒ **Variety nabídky** - každý uchazeč je oprávněn předložit v zadávacím řízení pouze jednu variantu návrhu technického řešení provedenou rozpracováním projektové dokumentace poskytnuté objednatelem v rozsahu dle podmínek požadavků objednatele.

³⁸ Podmínkou je nastavení maximálního podílu nabídkové ceny na jednotlivé části v zadávací dokumentaci objednatele.

2.4 Postup zadání a hodnocení veřejné zakázky

2.4.1 Fáze 3: Cílová varianta – zadání po získání ÚR a zajištění majetkoprávní přípravy

2.4.1.1 Záměr projektu



Zajištění vypracování záměru projektu³⁹

Záměr projektu věcně a funkčně vymezuje požadavky na přípravu a realizaci akce v podrobnostech nezbytných pro posouzení a vydání stanoviska MD. Zpracování a schválení záměru projektu je podmínkou pro zahájení financování navazující přípravy a realizace akce.

U velkých staveb musí být součástí záměru projektu i oponentní posudek, jehož vyhotovení zajistí SFDI na základě vyžádání objednatele.

Odpovědnost: Objednatel

Posouzení metody zadání projektu

Předběžné rozhodnutí o metodě zadání projektu je provedeno s ohledem na kritéria pro projektové případy vhodné pro zadání metodou DB:

- ⇒ Užití DB je vhodné pro technicky náročné stavby, u kterých je zhotovitel schopen přijít s návrhem řešení s významným vlivem na termíny, náklady nebo kvalitu stavby (užití DB vhodné pro mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty – např. zabezpečovací systémy železnice, telematické technologie pozemních komunikací).
- ⇒ Užití DB je vhodné pro novostavby, u kterých lze průzkumem v přípravě stavby s relativně velkou mírou jistoty zjistit podmínky v území. Metoda DB není vhodná pro rekonstrukce, u kterých je vhodnější použít metody měřeného kontraktu.
- ⇒ Užití DB je vhodné pro stavební objekty, u kterých změny v průběhu přípravy stavby nevyvolávají značné nároky na zábory půdy (užití DB vhodné pro mosty, křižovatky, technologické objekty).

Metoda je proto vhodná především pro novostavby mostů, mimoúrovňových křižovatek a technologických objektů. Pro úvodní projekty v pilotním režimu aplikace metody Design-Build nedoporučujeme volbu strategicky významných projektů. Použití metody pro strategicky významné projekty doporučujeme až po získání zkušeností a vybudování expertních týmů na straně objednatelů.

Odpovědnost: Objednatel

Předložení záměru projektu ke schválení

Záměr projektu (včetně předpokládané metody zadání) je předložen věcně příslušnému odboru MD, který jej v případě souhlasu předloží k projednání centrální komise. Centrální komise vydá stanovisko s rozhodnutím o dalším postupu.

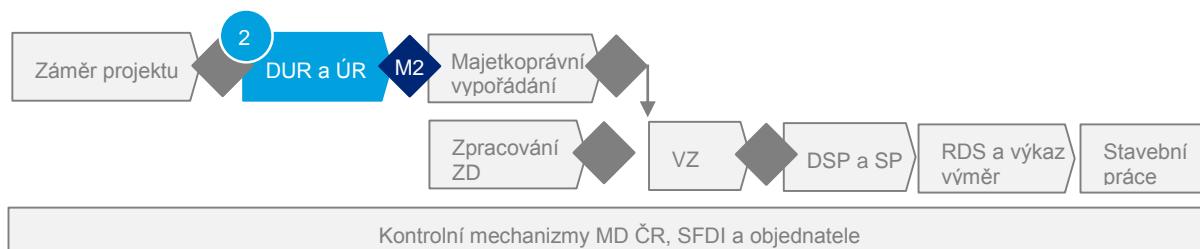
Odpovědnost: Objednatel

Milník M1

Předběžné rozhodnutí o zadání metodou DB a schválení záměru projektu centrální komisí MD.

³⁹ Zpracování záměru projektu v souladu se směrnicí č. V-2/2012 MD ČR.

2.4.1.2 Dokumentace pro územní rozhodnutí a územní rozhodnutí



Veřejná zakázka na zpracovatele DUR a zajištění ÚR

Příprava zadávací dokumentace pro výběr zpracovatele projektové dokumentace a zajištění inženýrské činnosti nezbytné pro získání ÚR. Objednatel v zadávací dokumentaci na zpracovatele DUR zajistí, aby výstupem byla PD v otevřeném formátu (např. .dwg, .dgn) a aby byly splněny specifické požadavky na zpracování DUR při předpokladu zadání metodou DB (viz 2.2.).

Odpovědnost: Objednatel

Zpracování DUR

Objednatel (zastoupený projektovým týmem) během projednání návrhů dokumentace zajistí, aby zpracovatel DUR provedl zhotovení dokumentace zejména s ohledem na připravované zadání metodou Design-Build.

Způsob zpracování DUR

Úkolem objednatele je v rámci projednání zajistit zpracování dokumentace dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb. jen v nezbytném detailu. Dokumentace musí vždy obsahovat části A až E s tím, že rozsah a obsah jednotlivých částí bude přizpůsoben druhu a významu stavby nebo zařízení (dále jen „stavba“) a podmínkám v území.

S ohledem na připravované zadání metodou DB není žádoucí provedení DUR ve vyšší podrobnosti, než je nezbytné pro vydání územního rozhodnutí. Podrobná specifikace by mohla být omezujícím faktorem pro uchazeče v následné veřejné zakázce zadané metodou DB.

Záborový elaborát

Zpracování záborového elaborátu by mělo reflektovat potřebu okamžitého zahájení majetkoprávního vypořádání pozemků po získání pravomocného územního rozhodnutí. Záborový elaborát je tedy hlavním podkladem pro následné smluvní zajištění trvalých i dočasných záborů.

Podrobný obsah a rozsah záborového elaborátu je stanoven objednatelem v ZOP-D, v souladu s kapitolou 1 TKP-D.

Průzkumy

Podrobnost provedených průzkumů v rámci zpracování DUR při předpokladu následného zadání metodou Design-Build by měla být provedena na úrovni realizace průzkumů pro stavební povolení dle příslušných předpisů (např. TP 176, který předepisuje rozdílné podrobnosti etap geotechnického průzkumu pro jednotlivé druhy dokumentace PK).

Odpovědnost: Zpracovatel DUR

Projednání návrhů dokumentace a zajištění podkladů pro vydání ÚR

Projednání návrhů dokumentace s třetími osobami pro zjištění míry předvídatelnosti externích podmínek a požadavků třetích osob. Projednání návrhů dokumentace s třetími osobami je podkladem pro specifikaci požadavků objednatele.

Zajištění závazných stanovisek, popřípadě rozhodnutí dotčených orgánů a stanovisek vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, včetně identifikace míry předvídatelnosti externích podmínek a požadavků třetích osob. Stanoviska a rozhodnutí dotčených orgánů jsou rovněž podkladem pro specifikaci požadavků objednatele.

Odpovědnost: Zpracovatel DUR

Vydání ÚR

Stavebním úřadem pro vydání územního rozhodnutí jsou obecné stavební úřady. Neexistující přesná specifikace podoby vydání územního rozhodnutí přináší riziko nadměrné konkretizace podmínek územního rozhodnutí, které se pak může stát limitujícím faktorem pro uplatnění technické invence zhotovitele při zadání metodou Design-Build.

Odpovědnost: Stavební úřad

Finální posouzení metody zadání projektu

Před finálním rozhodnutím o metodě zadání projektu je nutné posoudit kromě základních rozhodovacích kritérií (technická náročnost stavby, předvídatelnost externích podmínek a nároky na majetkoprávní přípravu) také:

- ⇒ skutečnosti zjištěné při zpracování DUR,
- ⇒ konkrétní podmínky územního rozhodnutí.

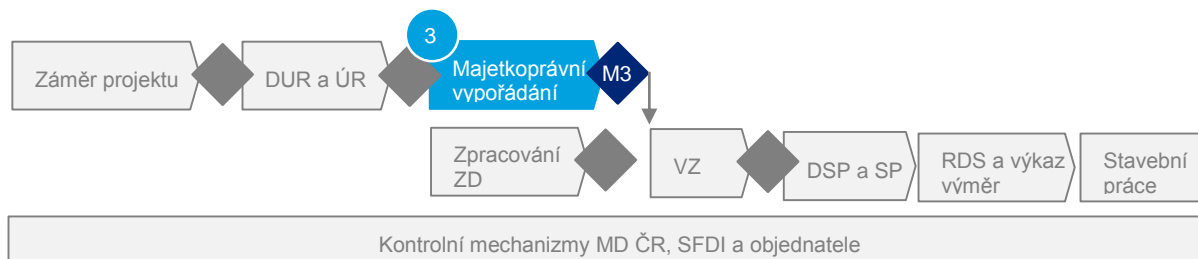
Zejména s ohledem na množství omezení, která vymezují další přípravu stavby zajišťovanou zhotovitelem.

Odpovědnost: Objednatel

Milník M2

Finální rozhodnutí o metodě zadání projektu (v případě změny metody předložení centrální komisi k přeschválení).

2.4.1.3 Majetkoprávní vypořádání



Majetkoprávní příprava

Přístup k majetkoprávní přípravě lze v režimu Design-Build provést dle stávajících zavedených postupů objednatele. Odlišností je však provedení majetkoprávního vypořádání pouze na základě záborového elaborátu DUR. Majetkoprávní příprava zahrnuje:

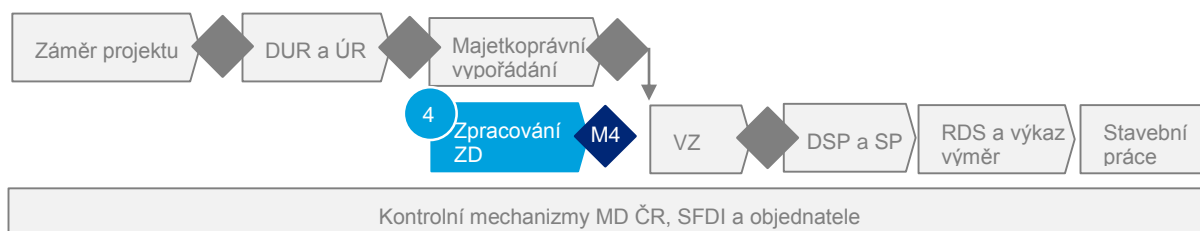
- ⇒ uzavření kupních smluv na trvalé zábory,
- ⇒ uzavření nájemních smluv na dočasné zábory,
- ⇒ uzavření SOSB na věcná břemena nebo právo stavby,
- ⇒ případně proces vyvlastnění.

Odpovědnost: Objednatel

Milník M3

Smluvně zajištěné pozemky pro výstavbu.

2.4.1.4 Zpracování zadávací dokumentace



V rámci přípravy veřejné zakázky na zhotovitele následných stupňů projektové dokumentace a realizaci stavebního díla je úlohou objednatele zpracování zadávací dokumentace obsahující všechny náležitosti stanovené zákonem o veřejných zakázkách. Zadávací dokumentaci doporučujeme rozdělit do pěti dílů:

- ⇒ Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky
- ⇒ Díl 2. Obchodní podmínky
- ⇒ Díl 3. Požadavky objednatele
- ⇒ Díl 4. Cenovou část
- ⇒ Díl 5. Dokumentaci stavby poskytnutou objednatelem

Metodika Design-Build je základním metodickým nástrojem pro zpracování zadávací dokumentace projektu. Pro její implementaci doporučujeme jednotlivým objednatelům vypracování vzoru zadávací dokumentace v režimu Design-Build, včetně Obchodních podmínek a Požadavků objednatele (obdobně jako jsou např. v podmínkách ŘSD zpracovány vzory Zadávací dokumentace, Obchodních podmínek a Technických podmínek pro zadání metodou měřeného kontraktu), zajištění vyškolení lidských zdrojů pro zadávání v režimu Design-Build (především projektových manažerů a správců stavby) a přidělení odpovědnosti za aktualizaci metodiky.

Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky

Viz kapitola 2.3.

Díl 2. Obchodní podmínky

Viz kapitola 2.2.

Díl 3. Požadavky objednatele

Účelem požadavků objednatele je především vymezení požadavků zadavatele na stavbu zejména z hlediska předpokládaného účelu stavby a funkcí, které má plnit ve smyslu § 44 odst. 5 ZVZ. Tato část by neměla obsahovat žádná závazná konkrétní technická řešení, která by zamezila očekávanému invenčnímu přístupu uchazečů ve veřejné zakázce. V této části je nutné klást důraz na funkční vymezení a toto zcela vyčerpávajícím způsobem popsat tak, aby navržené technické řešení nemohlo být v žádném aspektu v rozporu s plánovaným účelem stavby.

Díl 3 je rozdělen na dvě části:

- ⇒ Technické požadavky objednatele na stavbu
- ⇒ Technické podmínky

Technické požadavky objednatele na stavbu

Hlavním účelem technických požadavků objednatele je na základě dosud zpracované projektové dokumentace vymežit základní údaje o stavbě a zároveň vymežit požadavky zadavatele na stavbu zejména z hlediska předpokládaného účelu stavby a funkcí, které má plnit. Součástí je i sdělení objednatele, které oblasti dokumentace stavby poskytnuté objednatelem jsou pro uchazeče závazné, a u kterých oblastí je možné zpracovat vlastní návrh technického řešení. V této fázi je klíčová role správce stavby, který se spolu s projektovým manažerem podílí na zpracování požadavků objednatele dle potřeb konkrétní stavby.

Technické požadavky objednatele obsahují zejména:

- ⇒ **Všeobecné informace** – informace o účelu a rozsahu díla a základních údajích o staveništi (vymezení staveniště, popis lokality, klimatických, geologických a hydrogeologických podmínek).
- ⇒ **Dokumentace stavby** – vymezení a popis dokumentace poskytnuté objednatelem, požadavky na zpracování návrhu technického řešení v nabídce, požadavky na zpracování následných stupňů projektové dokumentace včetně průzkumů, geodetické dokumentace a autorského dozoru, další požadavky na dokumentaci zhotovitele (např. způsob zpracování harmonogramu prací, organizačního schématu, požadavky na vedení stavebního deníku apod.), požadavky na způsob kontroly kvality vykonávaných prací, požadavky na provedení inženýrské činnosti nebo způsob schvalování dokumentace objednatelem.
- ⇒ **Realizace stavby** – shrnutí povinností zhotovitele nezbytných pro zahájení stavebních prací, požadavky na zařízení staveniště včetně přístupových cest, nároky na ochranu životního prostředí, nároky na monitoring během realizace stavby (např. monitoring vlivů na životní prostředí, geotechnický a seismický monitoring, monitoring přístupových cest apod.), nároky na požární bezpečnost stavby, nároky na BOZP, případně další požadavky (např. nároky na výluky železnice).
- ⇒ **Organizační zabezpečení stavby** – požadavky na ohraničení staveniště včetně přístupových cest, organizace dopravy, požadavky na koordinaci a spolupráci s ostatními zhotoviteli.
- ⇒ **Zařízení staveniště** – definice požadavků na zařízení staveniště, včetně zásobování a přístupu na staveniště.
- ⇒ **Zabezpečení informovanosti veřejnosti** – vymezení rolí při komunikaci s veřejností, požadavky na součinnost při prezentaci, požadavky na informační a prezentační objekty.
- ⇒ **Všeobecné technické požadavky** – požadavky objednatele např. na komunikace⁴⁰, dopravní značení, odvodnění, mostní objekty, opěrné stěny, hlukové stěny, vodohospodářské objekty, inženýrské sítě, činnost technického dozoru investora, správce stavby.
- ⇒ **Požadavky na jednotlivé objekty** – specifické požadavky na konkrétní objekty (např. přeložky, demolice, rekultivace, vegetační úpravy, dílčí konstrukční prvky).

Technické podmínky

Dle potřeb objednatele a dle předpokládaného účelu a funkce stavby vymezit předpisy vztahující se k předmětu díla:

- ⇒ ČSN
- ⇒ Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP)
- ⇒ Zvláštní technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (ZTKP)
- ⇒ Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb PK (TKP-D)
- ⇒ Zvláštní technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb PK (ZTKP-D)
- ⇒ Technické podmínky MD (TP)
- ⇒ Vzorové listy staveb pozemních komunikací schválené MD ČR

⁴⁰ V podrobnosti např. požadavků na výpočet dopravního zatížení pro návrh konstrukce vozovky, na sklon svahů s ohledem na zajištění následné údržby objednatelem, na ochranu prvků ovlivněných povětrnostními vlivy apod.

Díl 4. Cenová část

Požadavky na vypracování cenové nabídky

Uchazeč vypracuje celkovou nabídkovou cenu (paušální cena), jež bude předmětem hodnocení, v členění na části⁴¹:

- ⇒ projektová dokumentace,
- ⇒ inženýrská činnost,
- ⇒ stavební práce.

Platební kalendář

Práce budou hrazeny na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací⁴²:

- ⇒ Projektová dokumentace – úhrada v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací.
- ⇒ Inženýrská činnost – úhrada v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací.
- ⇒ Stavební práce – platební kalendář pro realizační fázi stavby bude zpracován na základě odsouhlasené realizační dokumentace stavby, jejíž součástí bude výkaz výměr. Plán fakturace tak bude vycházet z agregovaných položek zpracovaných na základě výkazu výměr a bude obsahovat limity pro dílčí fakturaci v závislosti na plnění a dokončení smluvených prací.

Díl 5. Dokumentace stavby poskytnutá objednatelem

Účelem dokumentace stavby poskytnuté objednatelem je poskytnutí uchazeči dosud zpracovanou projektovou dokumentací (DUR) a pravomocné správní rozhodnutí (UR). Dokumentace pro územní rozhodnutí je poskytnuta v otevřeném formátu a umožňuje uchazečům editaci dokumentace při návrhu technického řešení stavby.

Nedílnou součástí jsou i průzkumy podmínek v území (provedené na úrovni realizace průzkumů pro stavební povolení dle příslušných předpisů) a další dostupné podklady (např. dopravní model, hlukové studie).

Odповідnost: Objednatel

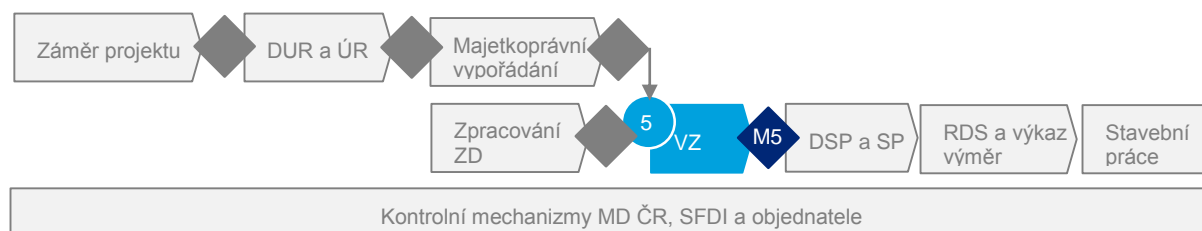
Milník M4

Schválení zadávací dokumentace centrální komisí MD ČR.

⁴¹ Podmínkou je nastavení maximálního podílu nabídkové ceny na jednotlivé části v zadávací dokumentaci objednatele.

⁴² Konkrétní platební mechanismus dle specifik objednatele a podmínek projektu. Např. úhrada 70% ceny za DSP po odsouhlasení DSP objednatelem, úhrada zbývajících 30% po získání pravomocného stavebního povolení.

2.4.1.5. Veřejná zakázka



Postup veřejné zakázky

K jednotlivým druhům zadávacích řízení

V této části bude stručně analyzováno, které druhy zadávacích řízení je zadavatel oprávněn dle ZVZ využít.

Otevřené řízení

Standardním a základním druhem zadávacího řízení, který může využít bez omezení kterýkoliv zadavatel, je otevřené řízení.

Předpokladem pro vedení otevřeného řízení je mj. dostatečně podrobná zadávací dokumentace ve smyslu § 44 odst. 5 ZVZ. O nabídce a stanovených smluvních podmínkách není možné jednat po podání nabídek. Hodnotící komise je povinna posoudit soulad nabídek s požadavky stanovenými platnými právními předpisy a s požadavky stanovenými zadávací dokumentací a nabídky, které nejsou v souladu s uvedeným, musí vyřadit. Pouze v případě, že nabídka obsahuje určité nejasnosti, může hodnotící komise požádat uchazeče o jejich vysvětlení.

Jak vyplývá z výše uvedeného, v otevřeném řízení není přípustné jednání s jednotlivými uchazeči o jejich nabídkách a následná modifikace těchto nabídek. Uchazeči jsou povinni podat pouze konkrétní nabídky. Prakticky tak může dojít k situaci, že uchazeč předloží zadavateli nabídku, která sice splní veškeré formální požadavky zadavatele a všech příslušných právních předpisů, ale nebude zadavateli z nějakého subjektivního důvodu zcela vyhovovat. Zadavatel však už nemá možnost tuto nabídku jakkoliv modifikovat ani odmítnout.

Alternativně lze uvažovat o tom, že zadavatel umožní uchazečům podání variantních nabídek, což však vede ke zvýšení nároků na řádné hodnocení nabídek.

Tuto variantu nedoporučujeme, neboť vhodnější variantou je využití užšího řízení (viz níže). Nevýhoda otevřeného řízení spočívá v potenciální neefektivitě zadávacího řízení při podání velkého množství nabídek, u nichž nebude možné ověřit/hodnotit kvalifikaci uchazečů.

Užší řízení

Dalším standardním druhem zadávacího řízení, který může využít bez omezení kterýkoliv zadavatel, je užší řízení.

Předpoklady a postup řízení jsou shodné s řízením otevřeným. Oproti řízení otevřenému se v řízení užším předpokládají dvě fáze:

- fáze kvalifikační
- fáze hodnocení nabídek

V první fázi řízení zadavatel posoudí u jednotlivých uchazečů pouze splnění stanovených kvalifikačních předpokladů a následně vyzve pouze kvalifikované uchazeče k předložení nabídek. Počet kvalifikovaných uchazečů není možné u veřejného zadavatele podle současné právní úpravy nijak zužovat, přičemž se zužováním počtu uchazečů nepočítá ani ZVZ 2015.

Stejně jako v otevřeném řízení není ani v užším řízení přípustné jednání s jednotlivými uchazeči o jejich nabídkách a následná modifikace těchto nabídek.

Užší řízení doporučujeme v rámci využití metody DB použít.

Jednací řízení s uveřejněním

Jednací řízení s uveřejněním („JŘSU“) je zahájeno oznámením neomezenému počtu uchazečů, kterým zadavatel vyzývá k podání žádostí o účast v tomto řízení, stanovuje kvalifikační kritéria pro účast v tomto

řízení a určuje, v kolika fázích se bude s uchazeči jednat, případně zda počet uchazečů bude v jednotlivých fázích omezen. Po podání žádostí je posouzena kvalifikace uchazečů a ti uchazeči, kteří kvalifikaci splní, jsou vyzváni k podání nabídek. Po otevření obálek s nabídkami oznámí zadavatel předběžný výsledek hodnocení nabídek. Následně o nabídkách s uchazeči jedná a to buď se všemi současně, nebo odděleně. Jednání probíhá v tolika fázích, kolik jich zadavatel určil ve svém oznámení o zahájení JŘSU.

Použití alternativních druhů zadávacího řízení vždy ZVZ podmiňuje splněním specifických podmínek, neboť dodavatelé, kteří požadovanou kvalifikaci splňují a jinak by se otevřeného řízení zúčastnili, se těchto alternativních druhů zadávacích řízení nemusí zúčastnit např. s ohledem na zvýšené související náklady, což může vést k omezení konkurence a vysoutěžení pro zadavatele méně příznivějších podmínek. V případě JŘSU lze dle našeho názoru uvažovat zejména o důvodu dle ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) ZVZ, dle něhož může zadavatel zadat veřejnou zakázku v JŘSU ve výjimečných případech, pokud s ohledem na povahu plnění nebo rizika s ním spojená lze důvodně předpokládat, že nabídkové ceny uchazečů budou navzájem nesrovnatelné.

Nesrovnatelnost nabídkových cen by měla vyplývat z rozdílného řešení, které je sice způsobilé naplnit požadavky zadavatele, ale které vyústí v různé konstrukce nabídkové ceny. Tyto různé konstrukce nabídkové ceny by pak v důsledku byly vzájemně neporovnatelné. Např. dle rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže („ÚOHS“) č.j. S276/2008/Vz-22725/2008/540/PV ze dne 12. ledna 2009 je možné JŘSU použít na nový druh plnění, se kterým nejsou předchozí zkušenosti (eventuálně zcela minimální zkušenosti), neboť JŘSU umožňuje při jednání prověřit, zda předložené nabídkové ceny jsou adekvátní k předmětu plnění a zda jsou uchazeči objektivně schopni zakázku za tuto cenu realizovat.

Z výše uvedených správních praxí ÚOHS podle našeho názoru plyne, že nesrovnatelnost nabídkových cen může vyplývat například z povahy předmětu plnění veřejné zakázky (jedná se o projekt či činnost, se kterou nemají uchazeči dostatek zkušeností) anebo ze skutečnosti, že existuje více možných řešení, která připadají v úvahu k uspokojení potřeb zadavatele.

Tuto variantu nedoporučujeme.

Soutěžní dialog

Soutěžní dialog („SD“) se zahajuje oznámením neomezenému počtu uchazečů, kterým zadavatel vyzývá k podání žádostí o účast v SD, stanovuje kvalifikační kritéria pro účast v tomto řízení a určuje, v kolika fázích se bude s uchazeči jednat, případně zda počet uchazečů bude v jednotlivých fázích omezen. Po podání žádostí je posouzena kvalifikace uchazečů a ti uchazeči, kteří kvalifikaci splní, jsou vyzváni k účasti v SD. Následně vede zadavatel jednání s vyzvanými zájemci s cílem nalézt a vymezit jedno či více vhodných řešení. Zadavatel v soutěžním dialogu jedná buď se všemi uchazeči současně, nebo odděleně. Jednání probíhá v tolika fázích, kolik jich zadavatel určil ve svém oznámení o zahájení SD. Výběrem vhodného řešení se ukončuje SD a zadavatel vyzve písemně všechny zájemce, které vyzval k účasti v SD, k podání nabídek, přičemž za tímto účelem je povinen přesně specifikovat řešení vybrané v rámci soutěžního dialogu.

ZVZ stanoví, že veřejný zadavatel může využít tento druh řízení pro zadání veřejné zakázky se zvláště složitým předmětem plnění, pokud použití otevřeného řízení či užšího řízení není s ohledem na povahu předmětu plnění veřejné zakázky možné. Za veřejnou zakázku se zvláště složitým předmětem plnění je považována veřejná zakázka, u níž není veřejný zadavatel objektivně schopen přesně vymezit technické podmínky a právní nebo finanční požadavky na plnění veřejné zakázky.

V rozhodovací praxi (rozhodnutí ÚOHS č.j. S270,325/08) se pak opakuje a zdůrazňuje, že „základními předpoklady pro použití tohoto typu zadávacího řízení je existence zvláště složitě složeného předmětu plnění, to znamená objektivní nemožnost použít otevřené popřípadě užšího řízení.“ Např. by tak nemělo dojít k tomu, že v SD zadavatel připraví dokumentaci SD do takové podoby, která by obsahovala podrobně stanovené podmínky odpovídající druhu požadovaných stavebních prací. Takový postup by indikoval nenaplnění podmínek pro použití SD a porušení zákona zadavatelem. Podobně výše uvedené rozhodnutí ÚOHS uvádí, že (schopnost) stanovení smluvních podmínek již ve fázi, kdy by měl zadavatel teprve hledat vhodná řešení, jak dosáhnout uspokojení svých potřeb, indikuje v případě použití SD porušení zákona. Z citovaného rozhodnutí lze dále dovodit, že uchazeči musí být informováni o tom, v jakém směru zadavatel není schopen předmět veřejné zakázky objektivně stanovit (tj. např. uvedením, zda hledá řešení technického, ekonomického, nebo právního problému) tak, aby mohli zadavateli pomoci nalézt vhodná řešení.

Tuto variantu nedoporučujeme.

Závěr

Doporučeným druhem zadávacího řízení je užší řízení, které při vhodně nastavené kvalifikační fázi povede k zefektivnění procesu zadávacího řízení ve fázi hodnocení nabídek.

V podrobnostech odkazujeme na předchozí výstupy týkající se jednotlivých druhů zadávacích řízení a výstupů z jednání řídicího výboru projektu.

Odpovědnost: Objednatel

Milník M5

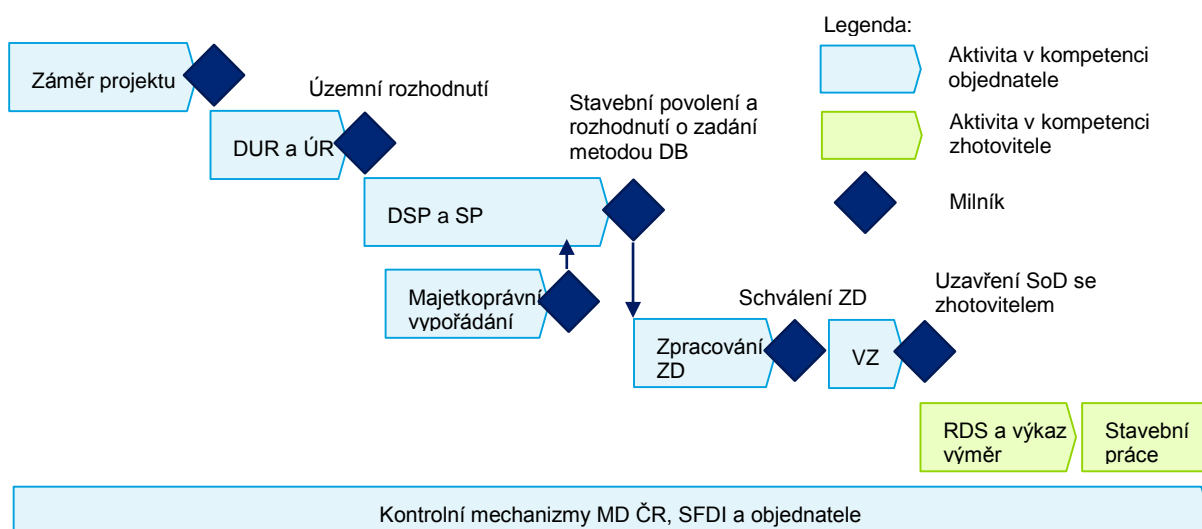
Uzavření smlouvy o dílo se zhotovitelem.

2.4.2 Fáze 5: Zadání po získání SP

V případech, kdy objednatel již disponuje zpracovanou DSP a projekt se dle uvedených kritérií (technická náročnost stavby, míra předvídatelnosti externích podmínek, skutečnosti zjištěné při zpracování DUR a DSP a provedené inženýrské činnosti, konkrétní podmínky stavebního povolení) jevhodný pro zadání metodou Design-Build, lze zadat ve fázi 5 (zadání po získání stavebního povolení). V této fázi však dochází k výraznému poklesu benefitů užití metody Design-Build (zejména využití invence zhotovitele).

Postup zadání a hodnocení veřejné zakázky ve fázi 5 je zpracován v souladu s požadavky formou rozšíření fáze 3, tzn., které části metodiky se nepoužijí, použijí se odlišně a v čem bude toto odlišně použít.

Schéma zadání formou Design-Build ve fázi 5



Specifika přístupu při zadání ve fázi 5:

Rozhodnutí o zadání metodou Design - Build

Použití zadání metodou Design-Build ve fázi 5 se předpokládá v případech, kdy objednatel již disponuje dokumentací pro stavební povolení a vydaným pravomocným stavebním povolením.

K rozhodnutí o zadání projektu metodou Design-Build tedy dochází po zpracování DUR i DSP, zajištění majetkoprávní přípravy a provedení inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Předpokladem návrhu postupu zadání metodou DB ve fázi 5 je, že příprava projektu předcházející stavebnímu povolení probíhala bez ohledu na budoucí metodu zadání stavby.

Rozhodnutí o zadání projektu metodou Design-Build je provedeno s ohledem na kritéria pro projektové případy vhodné pro zadání metodou DB:

- ⇒ Užití DB je vhodné pro technicky náročné stavby, u kterých je zhotovitel schopen přijít s návrhem řešení s významným vlivem na termíny, náklady nebo kvalitu stavby (užití DB vhodné pro mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty – např. zabezpečovací systémy železnice, telematické technologie pozemních komunikací).
- ⇒ Užití DB je vhodné pro novostavby, u kterých lze průzkumem v přípravě stavby s relativně velkou mírou jistoty zjistit podmínky v území. Metoda DB není vhodná pro rekonstrukce, u kterých je vhodnější použití metody měřeného kontraktu.
- ⇒ skutečnosti zjištěné při zpracování DUR a DSP a provedené inženýrské činnosti,
- ⇒ konkrétní podmínky stavebního povolení.

Pro úvodní projekty v pilotním režimu aplikace metody Design-Build nedoporučujeme volbu strategicky významných projektů. Použití metody pro strategicky významné projekty doporučujeme až po získání zkušeností a vybudování expertních týmů na straně objednatelů.

Zpracování zadávací dokumentace

V rámci přípravy veřejné zakázky na zhotovitele následných stupňů projektové dokumentace a realizaci stavebního díla je úlohou objednatele zpracování zadávací dokumentace obsahující všechny náležitosti stanovené zákonem o veřejných zakázkách. Zadávací dokumentaci doporučujeme rozdělit do pěti dílů:

- ⇒ Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky
- ⇒ Díl 2. Obchodní podmínky
- ⇒ Díl 3. Požadavky objednatele
- ⇒ Díl 4. Cenovou část
- ⇒ Díl 5. Dokumentaci stavby poskytnutou objednatelem

Specifika Dílu 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky

⇒ **Zpracování a posuzování nabídek** – uchazeč předkládá nabídku ve dvou částech zadávacího řízení:

- Kvalifikační část – uchazeč předkládá žádost o účast v užším řízení. Hodnotící komise posuzuje splnění kvalifikačních předpokladů.
- Hodnocení nabídek – uchazeč předkládá návrh technického řešení a cenovou nabídku. Návrh technického řešení zpracovává uchazeč v jedné variantě formou rozpracování DSP, dle požadavků objednatele (výkresová část DSP je v otevřeném formátu součástí zadávací dokumentace). Podmínky stavebního povolení, jsou pro uchazeče závazné. Uchazeč nesmí ve svém návrhu vybočit z územních mezí záborů uvedených ve stavebním povolení, aby nevyžadovaly projednání v územním řízení (tj. vydání územního rozhodnutí).

Hodnotící komise posuzuje splnění požadavků objednatele a hodnotí nabídkovou cenu, případně ekonomickou výhodnost nabídky. Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky je doporučena při absenci modelu pro výpočet provozních nákladů stavby nejnižší nabídková cena. Po získání dostatečně robustního souboru dat a zpracování metodiky pro výpočet provozních nákladů stavby doporučujeme přistoupit k hodnocení nabídek uchazečů podle ekonomické výhodnosti nabídky (nákladů životního cyklu stavby).

⇒ **Stanovení nabídkové ceny** – cena předmětu plnění představuje celkovou nabídkovou cenu, jež bude předmětem hodnocení. Jakákoliv změna nabídkové ceny z důvodu případné změny nákladů zhotovitele v čase (např. případného růstu cen pracovní síly, pohonných hmot, technického vybavení apod.) je zcela vyloučena, pokud není v obchodních podmínkách stanoveno jinak.

Při absenci modelu pro výpočet provozních nákladů a použití hodnotícího kritéria nejnižší nabídková cena je podkladem pro stanovení nabídkové ceny uchazečem formulář souhrnného rozpočtu díla. Zpracování souhrnného rozpočtu díla (zpracovaného na základě výkazu výměr) zajistí objednatel a je součástí zadávací dokumentace (díl 5. Dokumentace stavby poskytnuté objednatelem).

Specifika Dílu 4. Cenová část

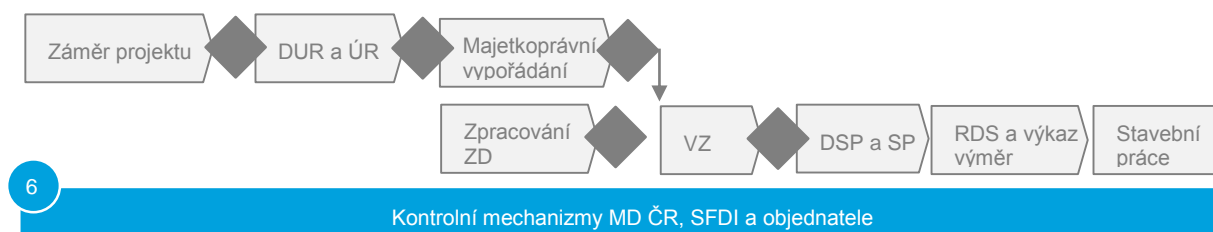
⇒ **Požadavky na vypracování cenové nabídky** - uchazeč vypracovává celkovou nabídkovou cenu, jež bude předmětem hodnocení. Uchazeči ocení všechny položky formuláře souhrnného rozpočtu díla (založeného na soupisu stavebních prací, dodávek a služeb), který bude součástí zadávací dokumentace.

⇒ **Platební kalendář** - práce budou hrazeny na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací specifikovaných v časovém harmonogramu, jehož formulář bude součástí zadávací dokumentace. Práce budou hrazeny na základě dílčí fakturace v návaznosti na řádné a včasné splnění a dokončení smluvených prací.

Specifika Dílu 5. Dokumentace stavby poskytnutá objednatelem

Účelem dokumentace stavby poskytnuté objednatelem je poskytnutí uchazeči dosud zpracovanou projektovou dokumentací (DSP) a pravomocné správní rozhodnutí (SP). Nedílnou součástí dokumentace je i formulář souhrnného rozpočtu díla a formulář časového harmonogramu projektu.

2.5. Návrh kontrolních mechanismů MD ČR



2.5.1 Kontrolní mechanismy ve fázi záměru projektu

Objednatel

Objednatel zajišťuje zpracování záměru projektu, který věcně a funkčně vymezuje požadavky na přípravu a realizaci akce v podrobnostech nezbytných pro posouzení a vydání stanoviska MD. Součástí záměru projektu je i informace o předpokládané metodě zadání projektu. U velkých staveb musí být součástí záměru projektu i oponentní posudek, jehož vyhotovení zajistí SFDI na základě vyžádání objednatele.

MD ČR a SFDI

Záměr projektu je nejprve předkládán k posouzení věcně příslušnému odboru MD, který jej, v případě, že s ním po věcné i formální stránce souhlasí, předloží k projednání centrální komisi. Centrální komise po projednání vydá stanovisko o dalším postupu. Je doporučena aktualizace směrnice V-2/2012 o požadavek na informaci o předpokládané volbě metody zadání ve fázi záměru projektu předkládaného centrální komisi.

2.5.2 Kontrolní mechanismy ve fázi zpracování DUR

Objednatel

Po schválení záměru projektu doporučujeme ustanovení projektového týmu s motivací a odpovědností za přípravu a realizaci projektu metodou Design-Build (platí pouze v případě záměru zadání metodou Design-Build ve fázi 3). Úkolem projektového manažera je řízení projektu od záměru projektu až po uvedení stavby do provozu. V jednotlivých etapách projektu do projektového týmu vstupují specialisté z organizace objednatele. Ve fázi zpracování DUR je hlavním úkolem objednatele s ohledem na předpokládané zadání metodou DB:

- ⇒ Zpracování zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku na výběr zpracovatele DUR a zajištění inženýrské činnosti spojené s vydáním ÚR – v zadávací dokumentaci musí objednatel zajistit dodání výstupů v otevřené formě, specifikovat požadavky na podrobnost zpracování záborového elaborátu a průzkumů.
- ⇒ Při zpracování DUR je úlohou objednatele v rámci projednání a odsouhlasení dokumentace zamezit nadměrné specifikaci DUR a identifikovat požadavky třetích osob.

MD ČR a SFDI

Objednatel předloží centrální komisi MD ČR aktualizaci záměru projektu v případě, že dojde k navýšení předpokládaných stavebních nákladů o více než 10%, dojde k podstatným změnám v rozsahu ekonomických či technických parametrů projektu nebo objednatel s ohledem na skutečnosti zjištěné v rámci DUR a ÚR rozhodne o změně metody zadání projektu.

2.5.3 Kontrolní mechanismy ve fázi přípravy a realizace veřejné zakázky

Objednatel

Se zpracováním zadávací dokumentace pro zadání metodou Design-Build nejsou v současnosti mezi objednateli v ČR zkušenosti. Doporučujeme proto vypracování vzoru pro zadávací dokumentace v režimu Design-Build, včetně obchodních podmínek a požadavků objednatele (obdobně jako disponuje např. v Polsku GDDKIA Funkčně-užitkovým programem).

Na zpracování konkrétních zadávacích dokumentací staveb by se měl vedle projektového manažera podílet i správce stavby (doporučujeme zpracování interní metodiky objednatele upravující činnost správce stavby). Podmínkou je zajištění vyškolení lidských zdrojů pro zadávání staveb v režimu DB.

MD ČR a SFDI

Pro zadání veřejné zakázky před získáním stavebního povolení je nezbytné zajištění udělení výjimky ministra dopravy (platí pouze v případě záměru zadání metodou Design-Build ve fázi 3). Objednatel předloží požadované dokumenty, které jsou součástí zadávací dokumentace k posouzení věcně příslušnému odboru MD. U zakázek s hodnotou nad 300 mil. Kč zajišťuje SFDI zpracování oponentního posudku nezávislou osobou. Po zpracování stanovisek příslušných odborů MD je oponentní posudek spolu se stanovisky předložen centrální komisi, která věc projedná a vezme na vědomí, případně vydá doporučující připomínky. Po obdržení vyjádření MD může investor veřejnou zakázku vyhlásit.

2.5.4 Kontrolní mechanismy po uzavření SoD se zhotovitelem

Objednatel

Po uzavření SoD se zhotovitelem jsou kontrolní mechanismy objednatele reprezentovány především projektovým manažerem, technickým dozorem investora a správcem stavby (v případě zavedení institutu neutrálního správce stavby i dalšího zástupce stavební správy objednatele). Úlohou objednatele je aplikace plné šíře kontrolních mechanismů vyplývajících z uzavřené smluvní dokumentace

Příloha 4 - Manažerský souhrn

Na základě dohody řídicího týmu projektu bylo úlohou případové studie na modelovém projektu vymežit rozsah služeb, které musí být zajištěny investorem, aby byl připraven zadat projekt v režimu Design-Build.

Volba pilotního projektu pro případovou studii

Volba pilotního projektu byla provedena s ohledem na požadavky projektového týmu (zadání ve fázi 5 – po získání stavebního povolení, investorem ŘSD, projekt bez kritického významu z hlediska časového harmonogramu) a na výsledky předchozích projektových aktivit (uplatnění metody Design-Build jen u těch projektových případů, u kterých je možné dosáhnout požadovaných benefitů - metoda je vhodná především pro novostavby mostů, mimoúrovňových křižovatek a technologických objektů).

Pro zpracování případové studie byl proto zvolen projekt „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění“. Jedná se o stavbu na silnici I. třídy, jejímž investorem je ŘSD, Správa Chomutov. Aktuálně probíhá zpracování DSP, předpoklad získání stavebního povolení je v první polovině roku 2016.⁴³

Přístup k zpracování případové studie

Cílem zpracování případové studie byl přenos dosavadních výsledků projektových aktivit do konkrétních doporučení pro investora. Úlohou bylo na základě analýzy stávajících interních předpisů, zkušenosti v oblasti zadávání veřejných zakázek a disponibilních odborných kapacit investora vymežit rozsah služeb, které musí objednatel zajistit, aby byl schopen zadání stavby v režimu Design-Build. Součástí bylo i doporučení, které služby je investor schopen zajistit interně a pro které doporučujeme zpracování externím subjektem.⁴⁴

V rámci případové studie proto byly provedeny následující aktivity:

- 1 Identifikace potřeb pro zadání v režimu Design-Build
 - 2 Návrh interního a externího zajištění služeb
 - 3 Návrh klíčových bodů zadávací dokumentace pro navrhované externí služby
 - 4 Doporučení způsobu řízení přípravy projektu v režimu Design-Build
 - 5 Sestavení harmonogramu postupu prací
- 1 2 Identifikace potřeb a návrh zajištění služeb

Pro zadání metodou Design-Build je úkolem investora zajistit zejména následující služby:

Služby v přípravě zakázky v režimu Design-Build	Návrh Interního / externího zajištění
Zpracování Požadavků objednatele	Externí (ve spolupráci s interním projektovým týmem)
Právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy	Externí (ve spolupráci s interním projektovým týmem)
Administrace veřejné zakázky	Interní
Zajištění služeb TDI	Externí (dle existujících rámcových smluv)
Zajištění služeb správce stavby	Dle rozhodnutí ŘSD/MD ČR ⁴⁵

⁴³ Předpoklad na základě konzultací se zpracovateli DSP a s investičními referenty ŘSD - Správy Chomutov.

⁴⁴ Na základě konzultací se zástupci oddělení zakázek a úseku výstavby generálního ředitelství ŘSD.

⁴⁵ Viz str. 124

3 Návrh klíčových bodů zadávací dokumentace

Zásadními službami, které je nezbytné zajistit před zadáním metodou Design-Build, je zpracování Požadavků objednatelů a právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy.

Požadavky objednatelů	
Předmět veřejné zakázky	Vymezení požadavků zadavatele na stavbu zejména z hlediska předpokládaného účelu stavby a funkcí, které má plnit.
Doba pro vyhlášení a vyhodnocení zakázky	2 měsíce
Doba zpracování plnění	2 měsíce
Předpokládaná hodnota	0,9 - 1 mil. Kč bez DPH
Technické kvalifikační předpoklady	Seznam významných služeb a osvědčení o odborné kvalifikaci
Hodnocení veřejné zakázky	Ekonomická výhodnost nabídky

Právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy	
Předmět veřejné zakázky	Zajištění přípravy obchodních podmínek do veřejné zakázky v podobě smluvních podmínek FIDIC Yellow Book (Design-Build) v kombinaci se zvláštními podmínkami individualizovanými pro konkrétní stavbu.
Doba pro vyhlášení a vyhodnocení zakázky	1 měsíc
Doba zpracování plnění	2 měsíce
Předpokládaná hodnota	1,2 – 1,3 mil. Kč bez DPH
Technické kvalifikační předpoklady	Seznam významných služeb a osvědčení o odborné kvalifikaci
Hodnocení veřejné zakázky	Ekonomická výhodnost nabídky

4 Doporučení způsobu řízení přípravy projektu

Metoda Design-Build vyžaduje odlišný přístup v přípravě projektu proti zadání metodou měřeného kontraktu, s kterým má ŘSD i ostatní investoři v ČR dlouhodobé zkušenosti. Metoda klade vyšší nároky na odbornost a profesionální přístup investora. Pro pilotní projekt zadáný ve fázi 5 je **doporučeno stanovení interního projektového týmu ŘSD**, jehož účelem je získání zkušeností pro standardní zadávání staveb v režimu Design-Build.

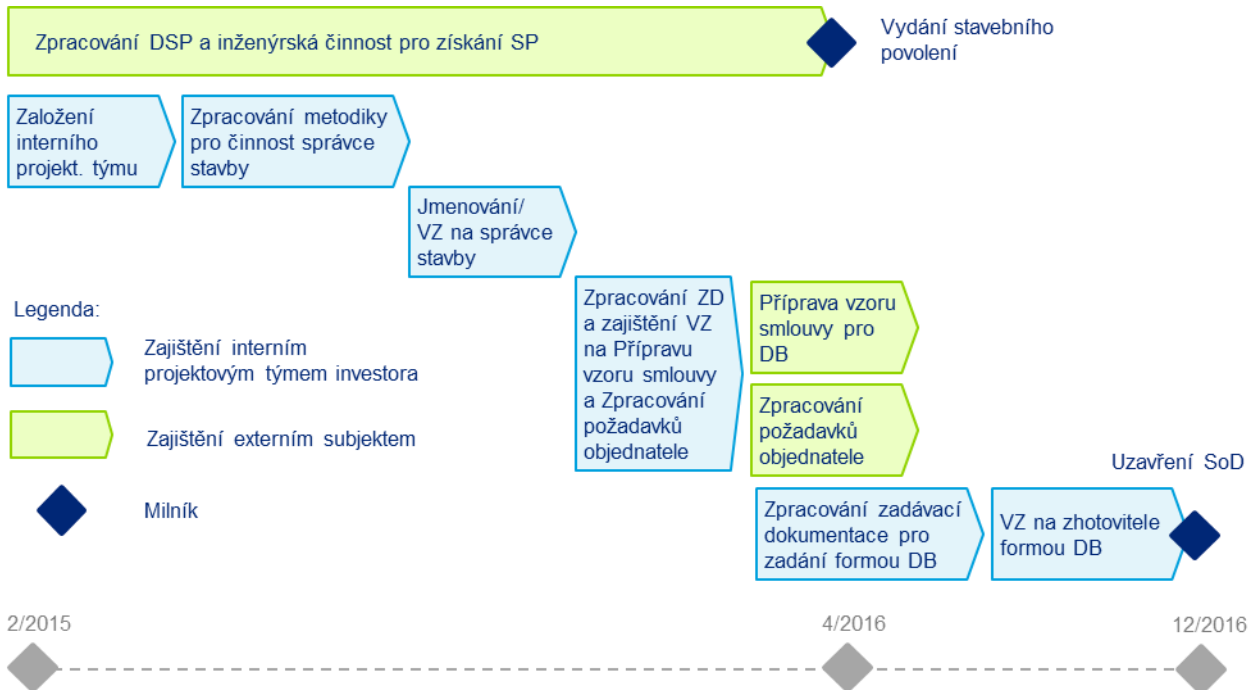
Mezi hlavní činnosti projektového týmu patří zajištění zadání externích služeb (včetně aktivní spolupráce při jejich zpracování), administrace veřejné zakázky, zpracování zadávací dokumentace pro zadání stavby formou Design-Build a zpracování interních metodických dokumentů pro zadávání staveb formou Design-Build. Návrh členů projektového týmu:

- ⇒ projektový manažer (jmenovaný generálním ředitelem ŘSD)
- ⇒ zástupce úseku výstavby,
- ⇒ zástupce provozního úseku,
- ⇒ zástupce oddělení administrace a metodiky veřejných zakázek,
- ⇒ zástupce správy Chomutov⁴⁶.

⁴⁶ V případě zadání stavby I/27 Žiželice, obchvat a přemostění, jinak zástupce relevantní správy.

5 Sestavení harmonogramu postupu prací

Postup přípravy pro zadání metodou Design-Build je rámcově zobrazen v procesním schématu (podrobný harmonogram na str. 132). Uvedené termíny jsou vztaženy pro stavbu „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění“ a odvíjí se primárně od termínu vydání stavebního povolení. **V případě volby jiné stavby pro zadání formou Design-Build tak lze dosáhnout zkrácení přípravy pro zadání metodou Design-Build.**



Příloha 4 - Výstup projektových prací

2.6

2.6 Případová studie

2.6.1 Přístup k zpracování případové studie

Výchozí podmínky pro volbu modelového projektu pro zpracování případové studie

Podmínky a požadavky řídicího týmu:

- ⇒ Investorem stavby bude Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD).
- ⇒ Pro úvodní projekty v pilotním režimu aplikace metody Design-Build není doporučena volba strategicky významných projektů (např. ve vazbě na financování z fondů EU). Použití metody pro strategicky významné projekty je doporučeno až po získání zkušeností a vybudování expertních týmů na straně objednatelů.
- ⇒ Fází projektu pro zadání metodou Design-Build pro zpracování případové studie je fáze 5 (zadání po vydání stavebního povolení).
- ⇒ Případová studie bude zpracována formou doporučení rozsahu zadání pro zpracování zadávací dokumentace v rámci přípravy investora na zadání formou Design-Build.
- ⇒ Případová studie slouží jako modelový případ pro zadání metodou Design-Build, měla by však být zpracována tak, aby byla využitelná i pro možnost zadání ostatních staveb.

Podmínky a požadavky na základě předchozích výstupů projektu:

Zadání metodou Design-Build je vhodné především pro stavební objekty, které se vyskytují v průniku tří hlavních kritérií:

- ⇒ **Technicky náročné stavby** (užití DB vhodné pro mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty – např. zabezpečovací systémy železnice, telematické technologie pozemních komunikací).
- ⇒ **Předvídatelné externí podmínky** (užití DB vhodné pro novostavby).
- ⇒ **Nízké nároky na majetkoprávní přípravu** (užití DB vhodné pro mosty, křižovatky, technologické objekty).

Volba pilotního projektu pro zpracování případové studie

Na základě výše uvedených požadavků byl po konzultaci se zadavatelem projektu Metodika Design-Build (SFDI) pro zpracování případové studie zvolen projekt „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění.“ Jedná se o stavbu na silnici I. třídy, jejímž investorem je ŘSD, Správa Chomutov. Aktuálně probíhá zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení, předpoklad vydání stavebního povolení je v roce 2016:

Stanovisko EIA	Schválení investičního záměru	Vydání územního rozhodnutí ⁴⁷	Vydání stavebního povolení ⁴⁸
4/2005	8/2009	3/2013	4/2016

⁴⁷ V březnu 2013 bylo vydáno rozhodnutí o prodloužení platnosti územního rozhodnutí vydaného v únoru 2009 o 4 roky.

⁴⁸ Odhad termínu vydání stavebního povolení na základě konzultace se zpracovatelem DSP.

Přístup k řešení

Na základě pochopení aktuálních potřeb ŘSD v oblasti přístupu k zadání metodou Design-Build byl zvolen přístup k vypracování případové studie, který je zaměřen na postup přípravy investora, aby v návrhovém termínu (po získání stavebního povolení) mohl přistoupit k zadání projektu metodou Design-Build. Byly proto provedeny následující aktivity:

- ⇒ **Identifikace potřeb** pro zadání v režimu Design-Build (kapitola 2.6.3.1)
- ⇒ Návrh **interního a externího zajištění** služeb (kapitola 2.6.3.2)
- ⇒ Návrh **klíčových bodů zadávací dokumentace pro navrhované externí služby** (kapitola 2.6.3.3)
- ⇒ Doporučení způsobu **řízení přípravy projektu** v režimu Design-Build (kapitola 2.6.3.4)
- ⇒ **Sestavení harmonogramu** postupu prací (kapitola 2.6.3.5)

2.6.2 Popis stavby⁴⁹

Navržený obchvat obce Žiželice má za cíl odvedení tranzitní dopravy na silnici I/27 mimo obec, čímž významným způsobem sníží dopravní zatížení v obci a zároveň přispěje k větší bezpečnosti a ke zlepšení životního prostředí v dané lokalitě.

Současná silnice I/27 je důležitou komunikací v rámci národní sítě silničních komunikací. Na území Ústeckého kraje je silnice značně dopravně zatížená, protože spojuje důležitá města jako Litvínov, Most a Žatec. Mezi Mostem a Žatcem kříží rychlostní komunikaci R7 Praha – Chomutov. Právě v blízkosti křížení obou komunikací byla vybudována velká průmyslová zóna, jedna z největších v celé ČR. Aktuálním požadavkem je tedy zlepšení komunikačního propojení průmyslové zóny s velkými městy v okolí. Proto se připravují i úpravy současného tahu silnice I/27.

Pro splnění hlavní, to znamená dopravní funkce, je vybrána poloha, která vyhovuje z hlediska prostorového vedení komunikace. Trasa splňuje požadavky, kladené na směrové a výškové vedení komunikace této kategorie a důležitosti. Zkracuje poměrně významně dosavadní délku trasy a dává předpoklady pro rychlou, bezpečnou a plynulou jízdu v tomto úseku. Nejpodstatnější změnou proti současnému stavu je právě obchvat obce Žiželice a překonání hlubokého údolí potoka Hutná velkým mostním objektem.

Odchýlení dopravy od obce Žiželice bude mít velmi pozitivní dopad na obyvatele obce. Zejména vyloučení těžké nákladní dopravy a její převedení na přeložku podstatně zmenší vliv hluku a exhalací na obyvatele a vliv vibrací na okolní objekty. Výrazně se zvýší bezpečnost chodců v obci, která nebude rozdělena dopravou jako v současnosti.

Přitom trasa nezasahuje negativně stávající ekosystémy, flóru ani faunu. Trasa překračuje stávající biokoridor velkým mostním objektem. Nedotýká se žádné přírodní lokality nebo chráněného území. Nezasahuje do oblasti surovinových zdrojů, není v kontaktu s dřívější těžbou. Trasa nezasahuje kulturní památky, ani obytné pozemní stavby. V blízkém okolí stavby se nevyskytují chráněné krajinné oblasti ani přírodní parky. Způsob využití přilehlého, většinou zemědělsky obdělávaného území, nebude nijak výrazně ovlivněn. Kromě navrhované úpravy – výměny oken u několika domků, nedojde k zásahu do okolních staveb.

Historicky byla stavba připravována ve větším rozsahu. V roce 2008 byl ale schválen územní plán Žatce, který nerespektoval umístění křižovatek v dokumentaci pro územní rozhodnutí této stavby z listopadu 2006. Proto byla akce rozdělena na dvě části. První část (I/27 Žiželice, obchvat a přemostění) byla upravena tak, aby na ni mohlo být vydáno územní rozhodnutí, které bylo vydáno v únoru 2009. V březnu 2013 pak byla jeho



⁴⁹ Zdroje: Dokumentace pro územní rozhodnutí, územní rozhodnutí, informační materiály ŘSD, konzultace se zástupci zpracovatele DSP a se zástupci ŘSD.

platnost o čtyři roky prodloužena. Ministerstvo dopravy schválilo v lednu 2014 pokračování přípravy – výběrové řízení na zhotovitele DSP, v současné době probíhá zpracování DSP. Předpokládaná cena stavby je 499 mil. Kč.

Stavba „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění“ je vhodná pro výběr modelového projektu pro zpracování případové studie. Nicméně samotná realizace stavby v režimu Design-Build může být problematická kvůli geologickým podmínkám – oblasti sesuvného území.

2.6.3 Postup přípravy pro zadání metodou Design-Build

Na základě požadavku řídicího týmu projektu zpracovat případovou studii pro zadání metodou Design-Build ve fázi 5 (po vydání stavebního povolení) a na základě předpokladu vydání pravomocného stavebního povolení v první polovině roku 2016 byl proveden návrh postupu přípravy investora pro zajištění služeb nezbytných pro realizaci projektu metodou Design-Build.

2.6.3.1 Identifikace potřeb pro zadání v režimu Design-Build

Metoda Design-Build vyžaduje odlišný přístup v přípravě projektu proti zadání metodou měřeného kontraktu, s kterým má ŘSD i ostatní investoři v ČR dlouhodobé zkušenosti. Odlišný přístup je popsán v kapitole 2.4 (Postup zadání a hodnocení veřejné zakázky), kde je vymezen postup investora od fáze zpracování záměru projektu až po realizační fázi stavby.

Pro zadání metodou Design-Build je úkolem investora zajistit zejména následující služby:

- ⇒ Zpracování **Požadavků objednatele**,
- ⇒ **Právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy**, resp. smluvní dokumentace s použitím FIDIC,
- ⇒ **Administraci veřejné zakázky**,
- ⇒ Zajištění **služeb TDI** (jednotlivých specialistů),
- ⇒ Zajištění **služeb správce stavby**.

Zpracování Požadavků objednatele

Požadavky objednatele jsou základním technickým dokumentem v zadávací dokumentaci objednatele pro vymezení požadavků na stavbu zejména z hlediska předpokládaného účelu stavby a funkcí, které má plnit (s důrazem na náklady celého životního cyklu stavby).

Právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy

Cílem je zpracování zvláštních obchodních podmínek pro realizaci projektu formou Design-Build podle standardizovaných smluvních podmínek FIDIC Yellow Book.

Administrace veřejné zakázky

V rámci přípravy veřejné zakázky na zhotovitele následných stupňů projektové dokumentace a realizaci stavebního díla je úlohou objednatele zpracování zadávací dokumentace obsahující všechny náležitosti stanovené zákonem o veřejných zakázkách. Zadávací dokumentaci je doporučeno rozdělit do pěti dílů:

- ⇒ Díl 1. Podmínky a požadavky na zpracování nabídky
- ⇒ Díl 2. Obchodní podmínky
- ⇒ Díl 3. Požadavky objednatele
- ⇒ Díl 4. Cenovou část
- ⇒ Díl 5. Dokumentaci stavby poskytnutou objednatelem

Jednotlivé díly jsou popsány v rámci kapitoly 2.4. Postup zadání a hodnocení veřejné zakázky.

Zajištění služeb TDI

Služby TDI pro jednotlivé specializace (např. ocelové konstrukce, geologie, BOZP) jsou v ŘSD převážně zajištěny externími subjekty na základě rámcových smluv.

Zajištění služeb správce stavby

Ve smluvních podmínkách FIDIC má funkce správce stavby významnou roli v rámci realizace projektu. Institut správce stavby však není českým právem upraven. V případě externího zajištění musí být vztah mezi objednatelem a správcem stavby upraven smlouvou. Úloha správce stavby ve smluvních podmínkách FIDIC je dvojího charakteru. Na jedné straně se jedná o zástupce objednatele, který odpovídá objednateli. Na straně druhé je správce stavby v pozici neutrálního subjektu, který má pomoci k úspěchu projektu a například zprostředkovává dohodu o nárocích zhotovitele a objednatele, případně určuje jejich výši, až do momentu sporu. Pro vztah správce stavby-objednatel se používá Bílá kniha FIDIC. Smluvní zajištění externích neutrálních subjektů pro výkon funkce správce stavby je uplatňováno při realizaci staveb formou Design-Build na Slovensku i v Polsku.

Současná praxe ŘSD je zajištění služeb správce stavby interními zaměstnanci ŘSD. Správce stavby tak má často úlohu vedoucího týmu TDI (jednotlivých specialistů). Konečné rozhodnutí o roli správce stavby je na rozhodnutí investora (případně nadřazeného subjektu – MD ČR), je však doporučeno zpracování interní metodiky objednatele upravující činnost správce stavby.

Jestliže se investor rozhodne zajistit služby externího správce stavby, doporučujeme rozsah služeb správce stavby v maximálním rozsahu vymezit odkazem na vzory FIDIC. Podle vzorů FIDIC správce stavby realizuje pro objednatele administraci projektu (contract administration), která spočívá v plnění povinností a jednání se zhotovitelem a objednatelem v souladu se smlouvou o dílo zhotovitele a objednatele (Yellow Book FIDIC) a smlouvou o poskytnutí služby správcem stavby objednateli (White Book FIDIC). Jedná se především o smluvní koordinaci a administraci, certifikaci plateb, certifikaci provedených prací, certifikaci zkoušek, převzetí díla, řešení a řízení změn díla, dozor a řízení ceny díla a doby výstavby, řešení a určování nároků na prodloužení doby výstavby anebo dodatečné platby, výklad smlouvy, dozor nad dodržením dohodnutého standardu a provedení, mediace při řešení sporů, dozor souladu se smlouvou, kontrola projektové dokumentace apod. K řádnému provedení uvedených činností musí mít správce stavby disponovat odpovídajícím týmem specialistů zahrnující zejména projektanty, dozor kvality a nákladový dozor, účetní (valorizace, cena), právníky, specialisty na claim management, časové řízení, případně další.

Kompetence správce stavby by měly odpovídat rozsahu uvedenému ve standardech FIDIC. Jestliže budou tyto kompetence z rozhodnutí investora omezeny, musí být tyto kompetence delegovány např. na interního projektového manažera, který musí být dostatečně flexibilní a schopný rozhodovat.

Z hlediska zaměření by měla být činnost správce stavby prováděna konzultačními inženýry, kteří mají zkušenosti s výkonem TDI a vykonávali funkci správce stavby podle standardu FIDIC nebo obdobnou funkci.

Správce stavby musí být schopen poskytnout odpovídající realizační bankovní záruku, garanci za nabídku a odpovídající pojištění odpovědnosti. V týmu správce stavby by měl být key manager (min. 10 let praxe při vedení týmu správce stavby podle FIDIC nebo obdobné funkce). Správce stavby by měl mít alespoň jednu referenční stavbu s hodnotou obdobnou předmětné zakázce s ukončením v posledních 5 letech.

Ve vztahu k předpokládané hodnotě zakázky je nutno uvést, že správce stavby vykonává vysoce intelektuální a odpovědnou činnost. Uvedenému musí odpovídat i cena služby. Lze uvést, že odhadem podle obvyklých poměrů může tato cena dosahovat 2-3 % z ceny díla. Při výběru správce stavby doporučujeme nepoužívat pouze kritérium nejnižší ceny, ale využít alespoň hodnotící kritérium kvalifikace a zkušenosti osob zapojených do realizace veřejné zakázky⁵⁰.

⁵⁰ Pokud bude nově umožněn legislativou tento způsob hodnocení.

2.6.3.2 Návrh interního a externího zajištění služeb

Pro zpracování pilotního projektu byl na základě konzultací s investorem proveden návrh interního a externího zajištění služeb pro pilotní projekt v režimu Design-Build. Návrh byl proveden s ohledem na reálné zkušenosti v oblasti zadávání veřejných zakázek na straně investora, disponibilní odborné kapacity pro zpracování definovaných služeb i s ohledem na stávající platné uzavřené rámcové smlouvy.

Služby v přípravě zakázky v režimu Design-Build	Návrh Interního / externího zajištění
Zpracování Požadavků objednatele	Externí (ve spolupráci s interním projektovým týmem) ⁵¹
Právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy	Externí (ve spolupráci s interním projektovým týmem)
Administrace veřejné zakázky	Interní
Zajištění služeb TDI	Externí (dle stávajících rámcových smluv)
Zajištění služeb správce stavby	Dle rozhodnutí ŘSD/MD ČR

2.6.3.3 Návrh klíčových bodů zadávací dokumentace pro externí služby⁵²

2.6.3.3.1 Zpracování požadavků objednatele

Návrh předmětu veřejné zakázky

Účelem požadavků objednatele je především vymezení požadavků zadavatele na stavbu zejména z hlediska předpokládaného účelu stavby a funkcí, které má plnit ve smyslu § 44 odst. 5 ZVZ. Tato část by neměla obsahovat žádná závazná konkrétní technická řešení, která by zamezila očekávanému invenčnímu přístupu uchazečů ve veřejné zakázce. V této části je nutné klást důraz na funkční vymezení a toto zcela vyčerpávajícím způsobem popsat tak, aby navržené technické řešení nemohlo být v žádném aspektu v rozporu s plánovaným účelem stavby.

Požadavky objednatele by měly obsahovat dvě základní části:

- ⇒ Technické požadavky objednatele na stavbu
- ⇒ Technické podmínky

Technické požadavky objednatele na stavbu

Hlavním účelem technických požadavků objednatele na stavbu je na základě dosud zpracované projektové dokumentace vymežit základní údaje o stavbě a zároveň vymežit požadavky zadavatele na stavbu zejména z hlediska předpokládaného účelu stavby a funkcí, které má plnit. Součástí je i sdělení objednatele, které oblasti dokumentace stavby poskytnuté objednatelem jsou pro uchazeče závazné, a u kterých oblastí je možné zpracovat vlastní návrh technického řešení.

Vzhledem k tomu, že při užití metody Design-Build nese náklady provozní fáze stavby objednatel, je nezbytné, aby se na formulaci požadavků objednatele podílel i provozní úsek investora. Ve fázi zpracování požadavků objednatele je rovněž klíčová role správce stavby, který se spolu s projektovým manažerem podílí na zpracování požadavků objednatele dle potřeb konkrétní stavby.

⁵¹ Pro pilotní projekty je doporučeno zpracování externím subjektem, který bude vybrán ve veřejné zakázce hodnocené kromě nabídkové ceny i na kvalitu navržené metodiky, tj. zejména na základě pochopení potřeb investora. Po získání zkušeností se zpracováním Požadavků objednatele může být tento dokument standardně zajišťován dodavatelem projektové dokumentace stavby, případně zajišťován interně projektovým týmem investora.

⁵² Vzhledem k tomu, že se předpokládá, že odměna za níže specifikovaná plnění nedosáhne limitů pro podlimitní, resp. nadlimitní veřejnou zakázku, nebude zadavatel povinen při stanovení zadávacích podmínek postupovat podle ustanovení ZVZ. Přesto jsou jednotlivé požadavky zadávacích podmínek nastaveny tak, aby maximálně naplnily požadavky ZVZ.

Technické požadavky objednatele obsahují zejména:

A. Všeobecné informace

Doporučeno vypracování zpracovatelem Požadavků objednatele na základě dosud zpracované projektové dokumentace ve spolupráci se správcem stavby.

Všeobecné informace vymezují účel a rozsah díla a základní údaje o staveništi:

- ⇒ Identifikační údaje stavby – název stavby, identifikace investora, identifikace nadřízeného orgánu
- ⇒ Informace o účelu a rozsahu díla
- ⇒ Základní údaje o staveništi - vymezení staveniště, popis lokality, klimatických, geologických a hydrogeologických podmínek.

B. Dokumentace stavby

Doporučeno vypracování zpracovatelem Požadavků objednatele ve spolupráci se správcem stavby a zástupcem provozního úseku.

- ⇒ Vymezení a popis dokumentace poskytnuté objednatelem
- ⇒ Požadavky na zpracování návrhu technického řešení v nabídce
- ⇒ Požadavky na zpracování následných stupňů projektové dokumentace včetně průzkumů, geodetické dokumentace a autorského dozoru, další požadavky na dokumentaci zhotovitele (např. způsob zpracování harmonogramu prací, organizačního schématu, požadavky na vedení stavebního deníku apod.),
- ⇒ Požadavky na způsob kontroly kvality vykonávaných prací,
- ⇒ Požadavky na provedení inženýrské činnosti,
- ⇒ Požadavky na způsob schvalování dokumentace objednatelem.

C. Realizace stavby

Doporučeno vypracování zpracovatelem Požadavků objednatele ve spolupráci se správcem stavby a zástupcem provozního úseku.

- ⇒ Povinnosti zhotovitele nezbytné pro zahájení stavebních prací,
- ⇒ Nároky na ochranu životního prostředí,
- ⇒ Nároky na monitoring během realizace stavby (např. monitoring vlivů na životní prostředí, geotechnický a seismický monitoring, pasport přístupových cest apod.),
- ⇒ Nároky na požární bezpečnost stavby,
- ⇒ Nároky na BOZP,
- ⇒ Další požadavky (např. nároky na výluky železnice).

D. Organizační zabezpečení stavby

Doporučeno vypracování zpracovatelem Požadavků objednatele ve spolupráci se správcem stavby.

- ⇒ Požadavky na ohraničení staveniště včetně přístupových cest,
- ⇒ Požadavky na organizaci dopravy,
- ⇒ Požadavky na koordinaci a spolupráci s ostatními zhotoviteli.

E. Zařízení staveniště

Doporučeno vypracování zpracovatelem Požadavků objednatele ve spolupráci se správcem stavby.

- ⇒ Definice požadavků na zařízení staveniště,
- ⇒ Nároky na způsob zásobování a přístupu na staveniště.

F. Zabezpečení informovanosti veřejnosti

..

Doporučeno vypracování zpracovatelem Požadavků objednatel ve spolupráci se zástupcem úseku výstavby (dle požadavků subjektu financujícího realizaci stavby).

- ⇒ Vymezení rolí při komunikaci s veřejností,
- ⇒ Požadavky na součinnost při prezentaci,
- ⇒ Požadavky na informační a prezentační objekty.

G. Požadavky na jednotlivé objekty

Doporučeno vypracování zpracovatelem Požadavků objednatel ve spolupráci se správcem stavby a zástupcem provozního úseku.

Specifické požadavky objednatel na konkrétní objekty, včetně vymezení budoucích správců a vlastníků. Seznam stavebních objektů, včetně budoucích správců, pro stavbu „I/27 Žiželice obchvat a přemostění“ je uveden v Příloze.

Technické podmínky

Dle potřeb objednatel a dle předpokládaného účelu a funkce stavby vymežit konkrétní předpisy vztahující se k předmětu díla, zejména:

- ⇒ ČSN
- ⇒ Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP)
- ⇒ Zvláštní technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (ZTKP)
- ⇒ Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb PK (TKP-D)
- ⇒ Zvláštní technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb PK (ZTKP-D)
- ⇒ Technické podmínky MD (TP)
- ⇒ Vzorové listy staveb pozemních komunikací schválené MD ČR

Druh veřejné zakázky

Veřejná zakázka na služby.⁵³

Návrh doby plnění

Předpoklad lhůty pro zpracování projektu je 2 měsíce za předpokladu odpovídající součinnosti na straně zadavatele.

Návrh požadavků na kvalifikaci

V případě uvedených služeb se předpokládá zadání v režimu veřejné zakázky malého rozsahu, tedy zcela mimo režim zákona o veřejných zakázkách. V takovém případě nejsou na zadávací proces kladeny žádné formální požadavky s výjimkou dodržení zásady transparentnosti, zákazu diskriminace a rovného zacházení. Níže uvedený postup je doporučením s ohledem na dodržení stanovených zásad. Případné formální požadavky (např. předepsaný počet oslovených subjektů, náležitosti zadávacích podmínek, způsob komunikace s uchazeči apod.) mohou vyplývat z interních předpisů zadavatele.

Kromě základních a profesních kvalifikačních předpokladů je doporučen požadavek na technické kvalifikační předpoklady v rozsahu⁵⁴:

- ⇒ **Seznam významných služeb** - uchazeč doloží seznam významných služeb, které poskytl v posledních 3 letech, obsahující minimálně tři osvědčení týkající se zpracování projektové dokumentace ve stupni DSP nebo ZDS dopravní infrastruktury s celkovými investičními náklady staveb, přičemž celkové investiční náklady jedné z doložených staveb dosahovaly alespoň 300 mil. Kč bez DPH a ostatních dvou doložených staveb dosahovaly alespoň 100 mil. Kč bez DPH.
- ⇒ **Osvědčení o odborné kvalifikaci** – uchazeč doloží seznam členů projektového týmu uchazeče, přičemž projektový tým bude zastoupen:

⁵³ S ohledem na předpokládanou hodnotu by se jednalo o veřejnou zakázku malého rozsahu.

⁵⁴ Případně další požadavky dle vzorových dokumentů (interní směrnice ŘSD o veřejných zakázkách).

- Autorizovaným inženýrem v oboru dopravní stavby,
- Autorizovaným inženýrem v oboru mosty a inženýrské konstrukce,
- Autorizovaným inženýrem v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství,
- Autorizovaným inženýrem v oboru technická zařízení staveb.

Návrh hodnocení veřejné zakázky

Pro hodnocení nabídek na veřejnou zakázku na zpracovatele Požadavků objednatele je doporučeno užití základního hodnotícího kritéria ekonomická výhodnost nabídky. Vzhledem k tomu, že se v podmínkách ČR jedná o nový dokument, je doporučeno hodnocení kvality předloženého návrhu řešení.

Jako dílčí hodnotící kritéria jsou doporučena:

- ⇒ Celková nabídková cena s vahou 60%
- ⇒ Kvalita návrhu řešení s vahou 40%

Pro hodnocení kvality návrhu řešení jsou doporučena dílčí kritéria:

- ⇒ Pochopení potřeb a orientace v problematice
- ⇒ Přístup k řízení projektových prací, zapojení členů realizačního týmu a součinnost s interním projektovým týmem ŘSD
- ⇒ Úplnost a přehlednost navrhovaného řešení

Návrh hodnotící komise

Do hodnotící komise je doporučeno zahrnout i experty, kteří se účastnili projektu „Metodika pro zadání veřejné zakázky formou DESIGN - BUILD pro dopravní stavby v ČR“. Výběr členů hodnotící komise by měl zahrnovat zástupce SFDI, zástupce MD ČR, úseku výstavby ŘSD, úseku provozu ŘSD a příslušné správy ŘSD (správa Chomutov).

Předpokládaná hodnota předmětu veřejné zakázky

Odhad předpokládané maximální hodnoty předmětu veřejné zakázky činí přibližně 0,9 – 1 mil. Kč Kč bez DPH (při uvážení cca 10% rezervy).

Autorizovaný inženýr v oboru:	Počet hodin	Hodinová sazba (Kč) ⁵⁵	Cena (Kč)
dopravní stavby	320	1050	336 000
mosty a inženýrské konstrukce	320	1050	336 000
stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství	112	1050	117 600
technická zařízení staveb	112	1050	117 600
Celkem hodnota předmětu zakázky			907 200

2.6.3.3.2 Právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy

Návrh předmětu veřejné zakázky

Obsahem právních služeb by mělo být zajištění přípravy obchodních podmínek do veřejné zakázky metodou Design-Build v kombinaci se zvláštními podmínkami individualizovanými pro konkrétní stavbu. Právní poradce by měl mít zkušenost jak z oblasti výstavbových projektů za použití Design-Build, tak z oblasti zadávání veřejných zakázek. Do zvláštních podmínek bude nezbytné promítnout specifika veřejného zadávání zejména s ohledem na případné změny díla – viz blíže kapitola 2.2 Prověření možnosti použití FIDIC Yellow Book v českých podmínkách. Zadavatel zejména uvede v rámci zadávací dokumentace své

⁵⁵ Odhad na základě sazebníku pro navrhování orientačních nabídkových cen projektových prací a inženýrských činností (UNIKA 2014) pro vysoce kvalifikované a koncepční práce (1050 Kč/hod).

rozhodnutí ohledně alokace rizik, kterým uchazeč bude vázán. Výchozím předpokladem je, že poskytovatel právních služeb již bude mít k dispozici oficiální překlad smluvních podmínek FIDIC Yellow Book, první vydání, 1999, do českého jazyka. Poskytovatel právních služeb bude rovněž povinen vyhodnotit využitelnost dosud zpracovaných dokumentů v této oblasti, např. využitelnost zvláštních podmínek pro smluvní podmínky FIDIC Red Book.

Alternativně lze doporučit vypracování vzorových zvláštních podmínek pro FIDIC Yellow Book pro využití v prostředí výstavby dopravní infrastruktury v ČR v rámci samostatného zadání před samotnou individuální realizací dle případové studie uvedené v této zprávě. Tímto postupem by bylo možné dosáhnout časové úspory, zároveň vzorové zvláštní podmínky pro FIDIC Yellow Book budou mít obecné využití v rámci odvětví a nebudou se nutně vztahovat k projektu uvedenému v této případové studii.

Druh veřejné zakázky

Veřejná zakázka na služby.⁵⁶

Návrh doby plnění

Předpoklad lhůty pro zpracování projektu je 2 měsíce za předpokladu odpovídající součinnosti na straně zadavatele.

Návrh požadavků na kvalifikaci

V případě uvedených služeb se předpokládá zadání v režimu veřejné zakázky malého rozsahu, tedy zcela mimo režim zákona o veřejných zakázkách. V takovém případě nejsou na zadávací proces kladeny žádné formální požadavky s výjimkou dodržení zásady transparentnosti, zákazu diskriminace a rovného zacházení. Níže uvedený postup je doporučením s ohledem na dodržení stanovených zásad. Případné formální požadavky (např. předepsaný počet oslovených subjektů, náležitosti zadávacích podmínek, způsob komunikace s uchazeči apod.) mohou vyplývat z interních předpisů zadavatele.

Kromě stanovení základních a profesních kvalifikačních předpokladů lze doporučit stanovení technických kvalifikačních předpokladů v rozsahu:

- ⇒ **Seznam významných služeb** - uchazeč doloží seznam významných služeb, které poskytl v posledních 3 letech, obsahující minimálně 4 osvědčení o poskytnutí právních služeb, z nichž každá služba musí vždy zahrnovat alespoň jednu z níže uvedených zkušeností:
 - zkušenost s aplikací smluvních podmínek FIDIC při výstavbě v České republice
 - zkušenost se zpracováním zadávacích podmínek do nadlimitní veřejné zakázky v České republice
 - zkušenost s přípravou smlouvy o dílo na stavební práce
 - zkušenost s řešením sporných otázek mezi zhotovitelem a objednatelem stavebních prací (mimosoudní řešení, soudní řízení případně rozhodčí řízení)
- ⇒ **Seznam expertů uchazeče** – uchazeč doloží seznam nejméně 3 expertů, kteří mají ukončené vysokoškolské vzdělání magisterského stupně v oboru právo, z nichž každý musí splňovat alespoň jeden z níže uvedených požadavků, přičemž tým musí splnit v součtu všechny níže uvedené požadavky:
 - advokát zapsaný v seznamu České advokátní komory
 - zkušenost s poskytováním právních služeb nejméně 10 let
 - zkušenost s aplikací smluvních podmínek FIDIC při výstavbě v České republice a v nejméně v jednom dalším státu EU
 - zkušenost se zpracováním zadávacích podmínek do nadlimitní veřejné zakázky v České republice
 - zkušenost s přípravou smlouvy o dílo na stavební práce
 - zkušenost s řešením sporných otázek mezi zhotovitelem a objednatelem stavebních prací (mimosoudní řešení, soudní řízení případně rozhodčí řízení)

⁵⁶ S ohledem na předpokládanou hodnotu by se jednalo o veřejnou zakázku malého rozsahu.

Lze doporučit, aby bylo s poskytovatelem právních služeb smluvně zajištěno, že osoby, které prokázaly kvalifikaci ve veřejné zakázce, budou těmi, které budou skutečně poskytovat nabízené služby.

Návrh hodnocení veřejné zakázky

Jak uvedeno výše, v případě uvedených služeb se předpokládá zadání v režimu veřejné zakázky malého rozsahu, tedy zcela mimo režim zákona o veřejných zakázkách. V takovém případě nejsou na zadávací proces kladeny žádné formální požadavky s výjimkou dodržení zásady transparentnosti, zákazu diskriminace a rovného zacházení. Níže uvedený postup je doporučením s ohledem na dodržení stanovených zásad. Případné formální požadavky (např. předepsaný počet oslovených subjektů, náležitosti zadávacích podmínek, způsob komunikace s uchazeči apod.) mohou vyplývat z interních předpisů zadavatele.

Pro hodnocení nabídek do veřejné zakázky na poskytování právních služeb lze doporučit užití základního hodnotícího kritéria ekonomická výhodnost nabídky.

Jako dílčí hodnotící kritéria lze doporučit:

- ⇒ Celková nabídková cena s vahou 60 %
- ⇒ Kvalifikace a zkušenosti osob zapojených do realizace veřejné zakázky⁵⁷ / Alternativně hodnocení vzorového příkladu zadání – případové studie z oblasti aplikace smluvních podmínek FIDIC podle právního řádu ČR s vahou 40 %

Předpokládaná hodnota předmětu veřejné zakázky

Odhad předpokládané hodnoty předmětu veřejné zakázky činí přibližně 1,2 – 1,3 mil. Kč bez DPH (při uvážení cca 10% rezervy).

Předpokládáme služby týmu nejméně tří expertů v celkovém součtu 400 h zahrnující nejen přípravu smluvních podmínek samotných, ale i účast v projektovém týmu a součinnost s ostatními zúčastněnými experty. Běžná hodinová sazba advokáta s požadovanou expertizou činí cca 3000 Kč bez DPH. Lze však předpokládat, že v rámci soutěže bude skutečná částka významně nižší.

2.6.3.4 Doporučení způsobu řízení přípravy projektu v režimu Design-Build

Metoda Design-Build klade ve srovnání s metodou měřeného kontraktu vyšší nároky na odbornost a profesionální přístup investora. Podmínkou pro úspěšnou implementaci metody Design-Build je proto investice do lidských zdrojů objednatele a výchova expertů na problematiku Design-Build.

Ve výstupech předchozích projektových aktivit bylo pro cílovou fázi 3 (zadání po získání územního rozhodnutí a zajištění majetkoprávní přípravy) doporučeno ustanovení projektového týmu s motivací a jasnou odpovědností za přípravu a realizaci projektu metodou Design-Build již ve fázi po schválení záměru projektu. Úkolem projektového manažera tak má být řízení projektu od záměru projektu až po uvedení stavby do provozu.

Pro pilotní projekt zadáný ve fázi 5 (zadání metodou Design-Build po získání stavebního povolení) je **doporučeno stanovení interního projektového týmu ŘSD**, jehož účelem je získání zkušeností pro standardní zadávání staveb v režimu Design-Build.

Činnost projektového týmu:

- ⇒ Zajištění zadání externích služeb (zpracování Požadavků objednatele, právní služby při přípravě závazného vzoru smlouvy, zajištění služeb TDI, případně zajištění služeb externího správce stavby)
- ⇒ Spolupráce při zpracování externích služeb a zajištění provázanosti klíčových dokumentů (požadavků objednatele a obchodních podmínek)
- ⇒ Zajištění interních služeb (administrace veřejné zakázky)
- ⇒ Zpracování zadávací dokumentace pro zadání stavby formou Design-Build

⁵⁷ Pokud se bude jednat o veřejnou zakázku malého rozsahu, případně u zakázek v režimu ZVZ pokud bude nově umožněn legislativou tento způsob hodnocení.

- ⇒ Transpozice metodiky pro zadání dopravních staveb metodou Design-Build do interních dokumentů ŘSD (vypracování vzoru zadávací dokumentace objednatele v režimu Design-Build, včetně Obchodních podmínek a Požadavků objednatele, zpracování metodiky pro činnost správce stavby)
- ⇒ Správa a aktualizace interních dokumentů souvisejících se zadáním v režimu Design-Build

Členové projektového týmu:

Projektový tým by měl být složen se zástupců s odbornou kvalifikací v oblasti zadávání dopravních staveb, přípravy a realizace staveb, provozu staveb a zástupce se znalostí lokálních podmínek projektu. Projektový tým by proto měl být složen:

- ⇒ projektový manažer (jmenovaný generálním ředitelem ŘSD)
- ⇒ zástupce úseku výstavby,
- ⇒ zástupce provozního úseku,
- ⇒ zástupce oddělení administrace a metodiky veřejných zakázek,
- ⇒ zástupce správy Chomutov⁵⁸.

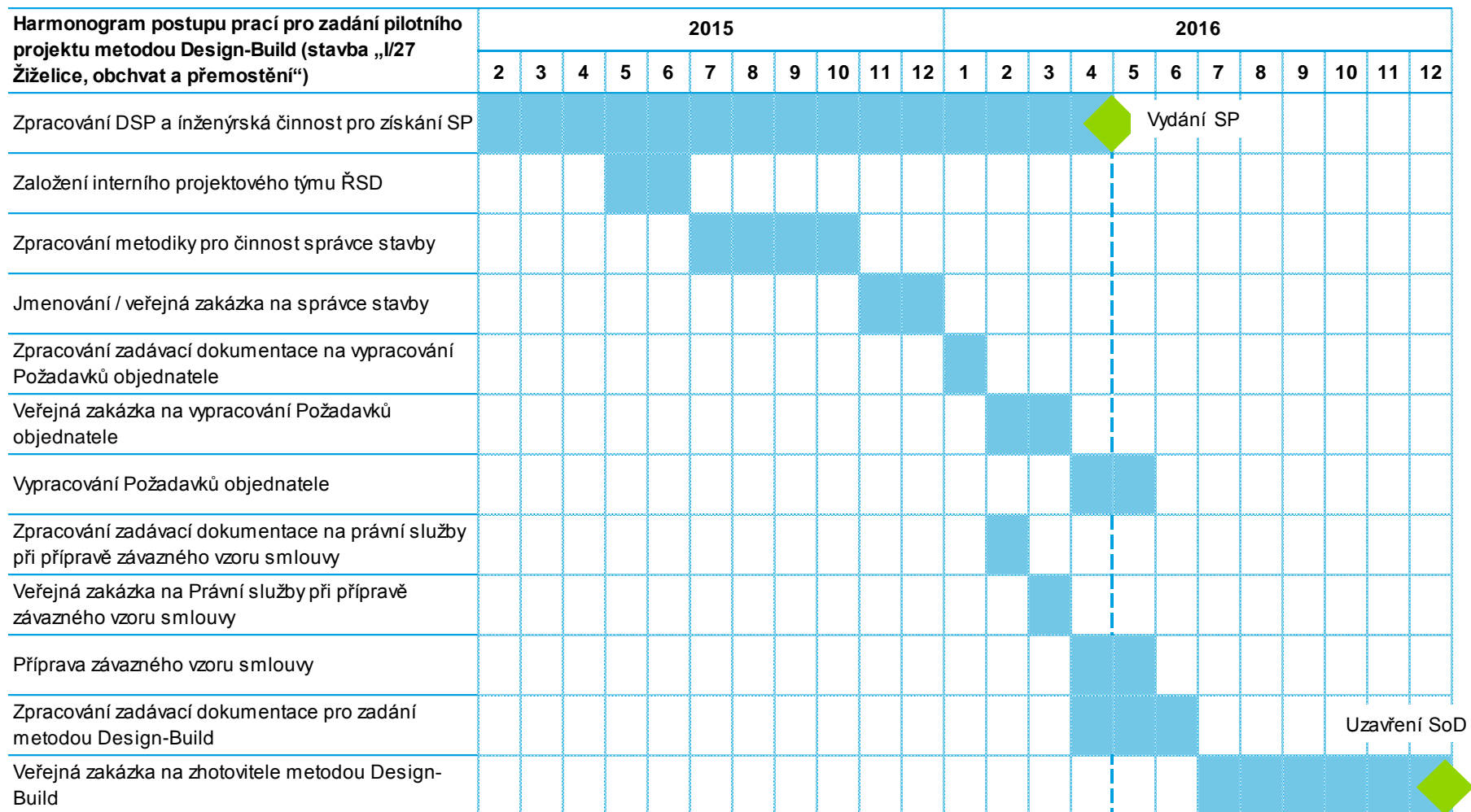
2.6.3.5 Harmonogram postupu prací⁵⁹

Sestavení harmonogramu postupu prací bylo provedeno jako sled aktivit řízených interním projektovým týmem ŘSD, které mají být provedeny pro zadání pilotního projektu (stavby I/27 Žiželice, obchvat a přemostění).

Pro časové vymezení zadání formou Design-Build ve fázi 5 je klíčovým milníkem vydání stavebního povolení, které je vstupním podkladem pro zpracování požadavků objednatele a závazného vzoru smlouvy. V případě stavby „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění“ je předpoklad získání stavebního povolení v 4/2016. V případě volby jiné stavby jako pilotního projektu tak lze dosáhnout zkrácení přípravy pro zadání metodou Design-Build (v závislosti na termínu vydání stavebního povolení).

⁵⁸ V případě zadání stavby I/27 Žiželice, obchvat a přemostění, jinak zástupce relevantní správy.

⁵⁹ Při stanovení délky trvání veřejných zakázek není uvažováno s odvoláním uchazečů proti výsledkům VZ.



Stavební objekty stavby „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění“⁶⁰

Stavební objekt	Správce
000 – objekty přípravy staveniště	
001 Příprava staveniště	-
011 Příprava ploch dočasného záboru	ŘSD ČR
100 – objekty pozemních komunikací	
101 Hlavní trasa km 0,000 – 2,960	ŘSD ČR
121 Připojení Žiželice - jih v km 2,150 vpravo	Ústecký kraj
131 Obratiště autobusů v obci Žiželice	obec Žiželice
141 Provizorní přeložka silnice I/27 km 0,000 – 1,250 vpravo	ŘSD ČR
142 Provizorní přeložka silnice I/27 km 2,200 – 3,100 vlevo	ŘSD ČR
151 Souběžná přístupová cesta na pozemky km 0,000 – 1,080 vpravo	obec Žiželice
152 Souběžná přístupová cesta na pozemky km 0,340 – 0,950 vlevo	obec Žiželice
153 Napojení polní a lesní cesty km 1,650 vlevo	obec Žiželice
154 Souběžná přístupová cesta na pozemky km 2,060 – 3,060 vlevo	město Žatec
155 Souběžná přístupová cesta na pozemky km 2,240 – 2,400 vpravo	město Žatec
156 Souběžná přístupová cesta na pozemky km 2,905 – 3,000 vpravo	město Žatec
157.1 Příjezdná cesta k DUN pod mostním objektem 201	obec Žiželice
157.2 Příjezdná cesta k DUN pod mostním objektem 201	ŘSD ČR
162 Chodník pro pěší v Žiželicích	obec Žiželice
171 Dopravní značení	ŘSD ČR
172 Dopravně inženýrská opatření během stavby	ŘSD ČR
181 Úpravy komunikací užívaných stavbou	Ústecký kraj
182 Úpravy komunikací, předávaných ŘSD novým správcům	Ústecký kraj, obec Žiželice
200 – mostní objekty, zdi a konstrukce	
201 Most přes údolí Hutné km 1,658 800 - 2,036 200	ŘSD ČR
202 Podchod pro pěší v km 2,131	ŘSD ČR
241 Zárubní zeď km 1,170 – 1,250 vlevo	ŘSD ČR
242 Zárubní zeď km 1,350 – 1,600 vlevo	ŘSD ČR
243 Opěrná zeď km 1,285 – 1,350 vpravo	ŘSD ČR
244 Opěrná zeď km 1,565 – 1,658 800 vpravo	ŘSD ČR
300 – vodohospodářské objekty	
301 Úpravy drenážní kanalizace v km 1,430	ŘSD ČR

⁶⁰ Dle dokumentace pro územní řízení

302	Podchycení a úprava horizontálních vrtů km 1,460 – 1,600	ŘSD ČR
321	Dešťová kanalizace km 0,950 – 1,660	ŘSD ČR
322	Dešťová kanalizace km 1,900 – 2,150	ŘSD ČR
331	Dešťová usazovací nádrž DUN č. 1 v km 1,660	ŘSD ČR
332	Dešťová usazovací nádrž DUN č. 2 v km 1,920	ŘSD ČR
371	Úprava koryta Hutné v km 1,880	Povodí Ohře
381	Vsakovací prostor km 0,340 vlevo	ŘSD ČR
382	Vsakovací prostor km 2,440 vlevo	ŘSD ČR
383	Vsakovací prostor km 3,040 vlevo	ŘSD ČR
400 – elektro a sdělovací objekty		
411	Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 2,075	ČEZ Distribuce
423	Ochrana kabelu přípojka NN Eurotel v km 1,210	O2
425	Přeložka kabelové přípojky NN šatny	TJ Žiželice
441	Osvětlení podchodu Žiželice km 2,120	OÚ Žiželice
461	Přeložka nadzemního telefonního vedení km 2,240 – 2,910	O2
462	Přeložka nadzemního telefonního vedení km 2,910 – 3,030	O2
600 – objekty drážní		
601	Provizorní úprava trakčního a napájecího vedení 3 kV–NP v km 1,997 (žkm ČD, SDC, SEE 105,830)	
602	Definitivní úprava trakčního a napájecího vedení 3 kV v km 1,997 (žkm ČD, SDC, SEE 105,830)	
611	Přeložka zabezpečovacích kabelů ČD km 2,020 (žkm 105,820)	ČD, SDC, SSZT
621	Ochrana trasy DK ČD km 1,933 (žkm 105,850)	ČD, Telematika
700 – objekty pozemních staveb		
701	Přístřešky stanic BUS Žiželice	obec Žiželice
721	Výměna oken v Žiželicích	majitelé objektů
800 – objekty úpravy území		
801	Vegetační úpravy	ŘSD ČR
811	Rekultivace ploch dočasného záboru	majitelé pozemků

Deloitte označuje jednu či více společností Deloitte Touche Tohmatsu Limited, britské privátní společnosti s ručením omezeným zárukou, a jejich členských firem. Každá z těchto firem představuje samostatný a nezávislý právní subjekt. Podrobný popis právní struktury společnosti Deloitte Touche Tohmatsu Limited a jejich členských firem je uveden na adrese www.deloitte.com/cz/onas.

Společnost Deloitte poskytuje služby v oblasti auditu, daní, poradenství a finančního poradenství klientům v celé řadě odvětví veřejného a soukromého sektoru. Díky globálně propojené síti členských firem ve více než 150 zemích má Deloitte světové možnosti i hlubokou znalost místního prostředí, a může tak pomáhat svým klientům k úspěchu na všech místech jejich působnosti. Přibližně 182 000 odborníků usiluje o to, aby se společnost Deloitte stala etalonem nejvyšší kvality.

© 2015 Deloitte Česká republika