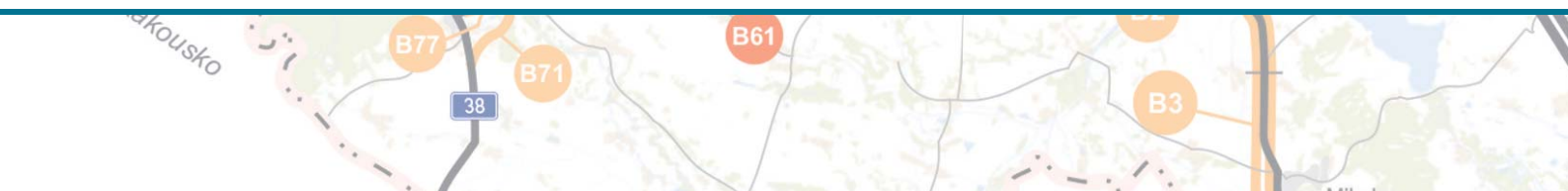


Případová studie veřejné zakázky na modernizaci dálnice D1 v úseku 21, Lhotka – Velká Bíteš



Případová studie veřejné zakázky na modernizaci dálnice D1 v úseku 21, Lhotka – Velká Bíteš

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

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

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

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

**fond
pro NNO**

NROS

nadace
partnerství

ICELAND
LIECHTENSTEIN
NORWAY
**eea
grants**

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

Obsah

I.	Úvod	4
II.	Základní informace	5
III.	Metodika zpracování případové studie	5
IV.	Hlavní zjištění	6
V.	Případová studie	7
	1. Fáze přípravy projektu	7
	1.1. Potřeba realizovat zakázku a výběr varianty rekonstrukce	7
	1.2. Seminář k modernizaci dálnice D1	9
	1.3. Možnost využití metody fragmentace	10
	1.4. Nedostatečný geotechnický průzkum, kontrola SFDI	10
	2. Fáze přípravy zadávacího řízení veřejných zakázek	11
	2.1. Všeobecné obchodní podmínky	11
	2.2. Hodnotící kritéria dle § 44 odst. 3 písm. h) ZVZ	12
	2.3. Technické kvalifikační předpoklady dle § 56 ZVZ	12
	3. Fáze výběru zhotovitele stavby	13
	3.1. Průběh zadávacího řízení	13
	3.2. Dotazy uchazečů	13
	3.3. Nepřezkoumatelná Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek dle § 80 ZVZ	14
	3.4. Vyloučení uchazeče z důvodu střetu zájmů	14
	4. Fáze realizace předmětu zakázky	15
	4.1. Prodlužování doby realizace	15
	4.2. Analýza rizik	15
	4.3. Dodatek smlouvy se zhotovitelem, řešení sporu	16
	4.4. Jediné kritérium cena u zakázky na technický dozor	17
	5. Fáze ukončení zakázky	17
VI.	Závěr	18
VII.	Příloha 1: Přehled se stavbou souvisejících veřejných zakázek	19
VIII.	Příloha 2: Chronologie projektu	21
IX.	Seznam zkratk	23

I. Úvod

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

Analýza přípravy a realizace rekonstrukce, resp. modernizace dálnice D1 – úseku č. 21 mezi Lhotkou a Velkou Bíteší je po analýze zakázky na stavbu dálnice D1 – 0137 v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou další ze studií. K výběru této stavby pro detailní zkoumání nás vedl zásadní význam této investice, na niž se čekalo řadu let. Vedle toho jsme také chtěli přispět do diskuse týkající se způsobu a provádění rekonstrukce D1, kolem kterých se objevila a objevuje řada otázek a názorů. Hlavním předmětem našeho zájmu je proces přípravy projektu, jehož potřeba musí být řádně odůvodněná a opodstatněná, a to včetně výběru metody realizace. Zaměřujeme se také na průběh veřejné zakázky na zhotovitele stavby a technického dozoru investora i na působení dalších aktérů stavby. V neposlední řadě nás zajímá i průběh samotné stavby.

O potřebě rekonstrukce povrchu hlavní dálniční trasy v ČR v úseku Mirošovice – Kývalka není sporu. Po několikaletých odkladech se hlavním předmětem diskuse před jejím zahájením stal způsob provedení. Pro ten existuje více možností. Rozhodnutí o tom, jakým způsobem dálnici rozšířit a jakou technologii použít je zásadní z hlediska délky prací, technické náročnosti a především finančních nákladů. Je na místě poznamenat, že v úseku D1 z Prahy do Mirošovic byla již v letech 1996 – 1999 úspěšně použita metoda rekonstrukce pomocí tzv. fragmentace a překrytí asfaltovými vrstvami.

Z našich zjištění vyplývá, že projekt modernizace D1 trpí obecnými nedostatky výstavby pozemních komunikací v ČR:

- Vystávají otázky nad výběrem varianty technického provedení projektu, který nebyl dostatečně podložen.
- Zadávací dokumentace byla pro uchazeče o zakázku nejasná, položili 468 vyjasňujících dotazů.
- Požadované kvalifikační předpoklady pro získání zakázky byly v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách.
- Transparentnost procesu výběru nejuvhodnější nabídky vzbuzuje pochyby v důsledku nepřesné a zkreslující Zprávy o posouzení a hodnocení nabídek.
- Doba výstavby se zbytečně prodloužila o 2 roky.

Tyto problémy jsou detailněji probrány dále ve studii.

II. Základní informace

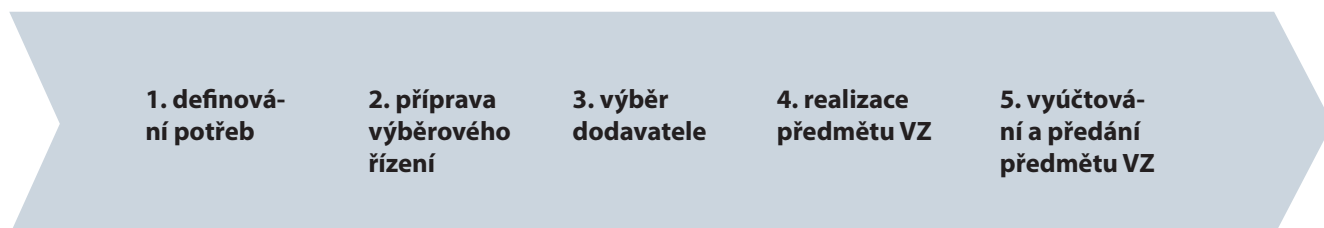
Zadavatel	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Název veřejné zakázky	D1 modernizace – úsek 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš
Evidenční číslo	207983 http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/433344
Předmět	Předmětem veřejné zakázky je modernizace dálnice D1 v úseku 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš o celkové délce 9,03 km. Jedná se o opravu cementobetonové vozovky dálnice s rozšířením na kategorii D28 (o 0,75 m na obě strany), což v budoucnu umožní při uzavírkách provoz v režimu 2+2 v jednom jízdním pásu. Součástí stavby je také úprava příčných sklonů, délek přídatných pruhů, stavební úpravy mostů a nadjezdů, oprava systému odvodnění, vybavení dálnice SOS-DIS informačním systémem, oplocení a vegetační úpravy.
Druh řízení	Užší
Předpokládaná hodnota zakázky:	967 222 000 Kč bez DPH
Vysoutěžená hodnota zakázky	596 809 240 Kč bez DPH (cca 62% předpokládané ceny)
Financování	Zakázka je spolufinancována z prostředků EU v rámci Operačního programu Doprava.
Zahájení zadávacího řízení na zhotovitele	30. března 2012
Ukončení zadávacího řízení na zhotovitele	10. dubna 2013
Uvedení do provozu	září 2015
Projektant	Pragoprojekt, a.s.
Zhotovitel	Sdružení D1 Lhotka – Velká Bíteš (OHL ŽS, a.s., Alpine Bau, s.r.o.)
Technický dozor stavby	Sdružení DPB a MNF D1 – 21 – TDI (Dopravoprojekt Brno a.s., Manifold Group s.r.o.)

III. Metodika zpracování případové studie

Cíl případové studie

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

Fáze procesu veřejné zakázky



V době zpracování studie byl úsek uveden pouze do „předčasného užívání“. Nebylo tedy možné posoudit poslední fáze procesu veřejné zakázky, neboť realizace nebyla zcela ukončena, stejně jako finanční stránka celé zakázky.

Postup zpracování a hodnocení

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

Zdroje informací

- Věstník veřejných zakázek a profily zadavatelů (informační povinnosti, související zadávací řízení atp.)
- Odpovědi zadavatele na žádosti o informace podle zákona č. 106/1999 sb., o svobodném přístupu k informacím
- Komunikace s odpovědnými úředníky ŘSD.
- Zpráva NERVu z roku 2011 o stavu korupce v pozemním stavitelství

(Zdroje informací jsou detailněji uvedeny v každé části studie.)

IV. Hlavní zjištění

1. **ŘSD si nezajistilo kvalitní podklady a dostatečně ekonomicky nehodnotilo a neporovnálo možné varianty rekonstrukce dálnice D1 před rozhodnutím, které metodě dát přednost. Zvolená metoda tak nebyla dostatečně odůvodněna.** Vybrána byla nejdražší a technicky i časově nejnáročnější metoda. (Více v kap. 1.1)
2. **Nebyl vypracován oponentní posudek k investičnímu záměru,** který by kriticky zhodnotil navržený způsob modernizace D1. ŘSD získalo od Ministerstva dopravy ČR výjimku z vnitřní směrnice, která tuto povinnost ukládá. (Více v kap. 1.1)
3. **Projektant stavby – společnost Pragoprojekt nezajistila podrobný geotechnický průzkum,** který by odpovídal závazným normám (TP 76). Geotechnický průzkum tak neodhalil nekvalitní **podloží v místech rozšíření dálnice,** s jehož následky by se jinak musela vypořádat projektová dokumentace. Toto pochybení později způsobilo **rozpory mezi zhotovitelem a zadavatelem,** které vedly k prodloužení výstavby o téměř 7 měsíců. (Více v kap. 1.4)
4. **Zadavatel použil ve veřejné zakázce na zhotovitele stavby takové technické kvalifikační předpoklady, které jsou podle ÚOHS v rozporu se zákonem.** Jde o požadavek na vlastnictví či smluvní zajištění obaloven a betonáren viz bod. 3.7.3 kvalifikační dokumentace. Stejně tak požadavek na stáří strojů se zdá být absurdní. (Více v kap. 2.3)
5. **Zadávací dokumentace zakázky na zhotovitele vykazovala značné nesrovnalosti. Uchazeči podali 468 (!) dotazů, na jejichž základě se zadávací dokumentace zásadně měnila.** V důsledku toho byla **3x posunuta lhůta pro podání nabídek a termín se tak posunul o více než 5 měsíců. Lhůta pro podání nabídek tedy trvala celkem 9 měsíců. Celkově pak trvalo zadávací řízení od 30. března 2012 do 10. dubna 2013, tedy více než rok. Nepřipraveností a nepřehledností zadávací dokumentace se zadavatel mohl připravit i o další potenciální nabídky.** (Více v kap. 3.1 a 3.2)
6. **Přestože v rámci zadávacího řízení směřovalo mnoho otázek uchazečů k chybám v projektové dokumentaci, ve které mimo jiné chyběl i dostatečný geotechnický průzkum (viz výše), nebyla vůči autorovi dokumentace – společnosti Pragoprojekt uplatněna žádná reklamacie. Přitom k reklamaci z důvodu chybějícího průzkumu bylo ŘSD vyzváno i kontrolou SFDI.** (Více v kap. 1.4 a 3.3).
7. **Zadavatel vyřadil podle Písemné zprávy celkem tři společnosti, tedy o jednu více než uváděla Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek. Zadavatel porušil zákon tím, že Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek je věcně nepřezkoumatelná, neúplná a chybná. Lze se domnívat, že hodnocení nabídek nebylo zcela transparentní.** (Více v kap. 3.3)
8. **Termín zahájení realizace stavby** byl posunut ze srpna 2012 na duben 2013, tzn. **o 9 měsíců.** (Více v kap. 4.1)
9. **Termín uvedení do provozu** byl prodloužen z listopadu 2013 na září 2015, tzn. téměř **o 2 roky.** (Více v kap. 4.1)
10. **Zadavatel rok nezveřejnil dodatek ke smlouvě o dílo** se zhotovitelem modernizace, čímž se **dopustil správního deliktu** dle § 120 odst. 1 písm. b) ZVZ. (Více v kap. 4.3)

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

V. Případová studie

1. Fáze přípravy veřejné zakázky

Podklady:²

- Studie „Dálnice D1 Mirošovice – Kývalka, zkapacitnění“, Pragoprojekt, a.s., 2007
- Studie komplexních opatření ke zlepšení stavebně technického stavu dálnice D1, Pragoprojekt, a.s., 2009
- Metodický pokyn MD – Zásady pro hodnocení výhod a nevýhod asfaltových a cementobetonových technologií, zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., prosinec 2009
- Studie ekonomické efektivity „Dálnice D1 Mirošovice – Kývalka, modernizace“, Pragoprojekt, a.s. únor 2012 (též uváděna jako studie proveditelnosti – ekonomické hodnocení – dále jen „Studie ekonomické efektivity“)
- Investiční záměr ŘSD na projekt „D1 Modernizace – úsek 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš, 27. března 2012 (dále jen „Investiční záměr“)
- Analýza pro výběr varianty krytu vozovky při rekonstrukci dálnice D1, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., srpen 2012, 3 strany textu (dále jen „Analýza pro výběr varianty“)
- Kontrolní protokol SFDI č. P8/2013/A z 30. srpna 2013
- Analýza proveditelnosti projektu „D1 modernizace“, Ústav pozemních komunikací Stavební fakulty Vysokého učení technického v Brně, březen 2014
- Závěr z kontrolní akce NKÚ č. 13/27 – Peněžní prostředky určené na akce oprav a údržby pozemních komunikací, 9. červen 2014

1.1 Potřeba realizovat zakázku a výběr varianty rekonstrukce

Dálnice D1 byla uvedena do provozu koncem roku 1980 a její cementobetonový povrch je již na konci své životnosti. Mezi Prahou a Brnem byl dosud modernizován pouze úsek mezi Prahou a Mirošovicemi v roce 1999. V ostatních úsecích (tedy i v úseku Lhotka – Velká Bíteš) byla dálnice pouze opakovaně opravována. V zásadě docházelo pouze k opravám asfaltových zálevků mezi jednotlivými deskami cementobetonového krytu. Příčina problémů – zatékání pod jednotlivé desky, tedy nebyla odstraňována. Dálnice se tak dostala do nevyhovujícího stavu, kdy lokální opravy již nebyly možné, a při narůstající hustotě dopravy existovalo značné riziko vzniku nestandardní situace (nehody).³

Nutnost celkové rekonstrukce dálnice D1 je nepochybná. Jde o nejvytíženější dálniční tah v ČR, který navíc vzhledem k dosud nepostavené severní „paralelní“ R35 nemá pro spojení Čech a Moravy alternativu. Logicky tak je v zájmu celé ČR, aby byla dálnice D1 opravena co nejrychleji a nejkvalitněji.

Otázkou byl tedy primárně **způsob modernizace resp. rekonstrukce** D1. Před rokem 2010 uvažovalo ŘSD o jejím celkovém zkapacitnění tak, aby v celé délce mezi Prahou a Brnem byl „šestipruh“, tedy aby vznikla dálnice typu D34/120⁴. K tomu si nechalo ŘSD v roce 2007 zpracovat společností Pragoprojekt studii, která sloužila i jako podklad pro posouzení vlivu na životní prostředí (EIA). Studie i EIA dopadly pozitivně, přičemž EIA stanovila řadu podmínek. Studie se však **nezaobývala ekonomickým hodnocením takového zkapacitnění**. Později byla varianta šestipruhovité dálnice opuštěna, což bylo zdůvodněno mimo jiné problematickým získáváním nových pozemků a územních rozhodnutí, které by si rozšíření vyžádalo, nedostatkem disponibilních finančních prostředků aj.⁵

Po roce 2010 se tedy ŘSD zabývalo již pouze **variantou rozšíření dálnice o 0,75 m** v každém jízdním pásu pro dálniční uspořádání D28/120. Pro tuto variantu si nechalo vytvořit v roce 2009 opět společností Pragoprojekt „Studii komplexních opatření ke zlepšení stavebně technického stavu dálnice D1“. V následujících letech pak vznikly i další analýzy, posudky a studie.⁶

² Podklady jsou řazeny chronologicky od nejstarších.

³ Srov. Investiční záměr na projekt „D1 Modernizace – úsek 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš z 27. března 2012.

⁴ Technické normy (ČSN) stanovují typizované návrhové kategorie, kde písmeno značí druh komunikace („D“ – dálnice), první číslo celkovou šířku (mezi svodidly, směrovými sloupky) a za lomítkem návrhovou rychlost.

⁵ Důvody opuštění záměru rozšířit D1 na šestipruh uvádí např. dokument „D1 – Modernizace“ Souhrnný materiál ŘSD zpracovaný v srpnu 2013 (str. 12–14) či příspěvek „Modernizace dálnice D1 v úseku Mirošovice – Kývalka a použití CB krytu“ Ing. Vratislava Škvora ze společnosti Pragoprojekt, a.s. z března 2012 ve sborníku přednášek z 5. Mezinárodní konference Betonové vozovky, dostupném zde: http://www.svcement.cz/includes/dokumenty/pdf/sbornik_prednasek_betonove_vozovky_2012.pdf str. 18.

⁶ Vyčerpávajícím způsobem je uvádí Analýza proveditelnosti projektu „D1 modernizace“ z roku 2014 v seznamu použitých podkladů, str. 46, 47.

Připomeňme, že mezi odbornou veřejností se diskutovaly nejméně **čtyři způsoby (varianty) modernizace** a jejich různé kombinace: 1) rozšíření vozovky vně či 2) dovnitř dálnice, resp. 3) recyklace stávajícího krytu dálnice s vytvořením nového cementobetonového krytu nebo 4) fragmentace stávající vozovky a její překrytí asfaltovým povrchem.

Každá z výše uvedených variant má své výhody a nevýhody, resp. **zastánce i odpůrce**⁷. ŘSD se nakonec rozhodlo pro variantu **rozšíření na vnější straně dálnice o 0,75 m, přičemž byla zvolena recyklace původní vozovky⁸ a pokrytí dálnice novým cementobetonovým krytem**.

Analýza pro výběr varianty krytu zpracovaná Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. (dále jen CDV) v srpnu 2012 se omezuje např. na obecné konstatování, že při vyšší zátěži těžké nákladní dopravy je výhodnější cementobetonový povrch dálnice. Tato analýza však na svých pěti stranách opravdu nenabízí věrohodná srovnání pro výběr tohoto povrchu. Pro úplnost dodejme, že v době vyhotovení analýzy již probíhalo zadávací řízení na zhotovitele stavby, takže zadávací dokumentace již musela obsahovat projektovou dokumentaci k variantě cementobetonového povrchu.

Žádný z nám dostupných podkladů⁹, které měl zadavatel k dispozici **před rozhodnutím** o způsobu modernizace, tedy **neobsahoval zevrubné zhodnocení variant, jež by bralo do úvahy i časovou a finanční náročnost všech variant, finanční ztráty podnikatelských subjektů v důsledku delšího trvání rekonstrukce¹⁰, stav a náklady na opravu objížděných tras kolem dálnice D1 nebo absenci spojení R35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí, které by spolu s D1 tvořilo severní kapacitní propojení s Moravou**.

Zadavatel si na zvolený způsob modernizace zřejmě s ohledem na nedostatek času **nenechal zhotovit ani oponentní posudek**.¹¹ A to i přes skutečnost, že v době schvalování již nabyla účinnosti změna č. 1 směrnice Ministerstva dopravy č. 1/2011¹². Podle této směrnice si zadavatel měl nechat vypracovat oponentní posudek. Nicméně 1. náměstek ministra dopravy udělil v **dubnu 2012** na jednání Centrální komise MD z této směrnice výjimku.

Zadavatel se tak, jak se zdá¹³, **rozhodl pro finančně a časově nejnáročnější variantu**. Ačkoli nechceme zpochybňovat vybranou variantu modernizace, absence odůvodnění jejího výběru a oponentury tak neumožňují posoudit její vhodnost a mohou vést k podezřením z neobjektivit při jejím výběru.

Na problematičnost rekonstrukce metodou náhrady stávajícího cementobetonového krytu jeho kompletním vybouřením a náhradou za nový cementobetonový kryt, se všemi důsledky, které tato metoda přináší, upozornila MD například skupina stavebních odborníků pod vedením Ing. Jiřího Petráka ve svém stanovisku v **lednu roku 2013**¹⁴.

Pochybnosti umocňuje i **Analýza proveditelnosti projektu „D1 Modernizace“**, kterou si nechalo ŘSD vyhotovit Vysockým učením technickým v Brně na **jaře roku 2014**. Analýza měla zhodnotit dosavadní zkušenosti z modernizace před zahájením modernizace dalších úseků. Autoři analýzy prozkoumali i podkladové materiály, které vedly k výběru nevhodnější varianty modernizace D1, a konstatovali, že např. **diagnostiky původních vozovek na pěti prvních modernizovaných úsecích byly zcela nedostatečné**. Tyto diagnostiky měly provádět společnosti Nievelt-Labor, TPA a Jacko, přičemž analýza konstatuje, že jsou **všechny diagnostiky** naprosto **identické**. Seznam výtek k těmto diagnostickým pracem je velice dlouhý a podrobný. ŘSD podle našich zjištění ale nevymáhalo ani po jedné ze společností reklamace provedených diagnostik.

⁷ Mezi nejhlasitější odpůrce zvolené varianty patří nadační fond Stínové ŘSD, viz např. zde: <http://www.stinoversd.cz/aktuality/oprava-dalnice-d1-posouzeni-variant-opravy/index.html> nebo Asociace financování infrastruktury pro mobilitu, o.s. (AFIM) viz např. zde: http://www.afim.cz/files/novinky/30_130425_AFIM_D1.pdf

⁸ Recyklace v tomto smyslu znamená, že původní povrch vozovky se odveze na deponii vedle dálnice, tam se nadrtí a použije na nový cementobetonový povrch.

⁹ Pro účely této případové studie jsme si infožádostmi vyžádali od ŘSD a MD veškeré podklady vztahující se k výběru povrchu cementobetonového krytu povrchu modernizace D1.

¹⁰ Podle informací na stránkách nadačního fondu Stínové ŘSD činí ztráta podnikatelských subjektů za každý den opravy dálnice navíc 7,61 mil. Kč. Srov. zde: <http://www.stinoversd.cz/aktuality/oprava-dalnice-d1-posouzeni-variant-opravy/priloha-2.html>.

¹¹ Viz odpověď Ministerstva dopravy ČR na žádost o informace Dopravní federace ze dne 4. září 2015.

¹² Vnitřní předpis MD č. 1/2011 – Směrnice pro zpracování, předkládání a schvalování investičních záměrů projektů v oblasti investiční a neinvestiční výstavby dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, účinnost od 1.1.2011. (Od 1.1.2013 byla nahrazena Směrnicí V-2/2012 upravující postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury.)

¹³ Srov. oba výše zmíněné odkazy v pozn. pod čarou č. 7.

¹⁴ Stanovisko **Zásady opravy dálnice D1**, Ing. Jiří Petrák a kol. srov. zde: http://pruhlednadoprava.cz/assets/user/Zasady_opravy_dalnice_D1-StinoverSD-2012.pdf

Zadavatel tak podle všeho neměl pro rozhodnutí o způsobu modernizace kvalitní podklady, vůbec ekonomicky nehodnotil a neporovnal všechny možné varianty¹⁵ a rozhodl se pro vybranou variantu netransparentně. V případě hlavního silničního tahu, který měl podle odhadů ŘSD omezovat dopravu celých 7 let a stát celkem 22 mld. Kč¹⁶, je tato absence odůvodnění velice znepokojivá.

Není také bez zajímavosti, že odhady nákladů SFDI na celou modernizaci D1 mezi Mirošovicemi a Kývalkou **značně kolísají**. V rozpočtu SFDI na rok 2012 se předpokládaly náklady ve výši **23,6 mld. Kč, ale již po prvních skončených zadávacích řízeních se odhad změnil hned v následujícím roce na 14,9 mld. Kč**. Jde tedy o **snížení o zhruba 37 %** proti původnímu odhadu. V následujících letech se však již v rozpočtech SFDI objevují jen rozpočty samostatných úseků modernizované dálnice, takže vývoj nákladů modernizace celé dálnice bude možné provést až při jejím celkovém dokončení.¹⁷

1.2 Seminář k modernizaci dálnice D1

Ministerstvo dopravy ČR s ŘSD pořádalo 19. 3. 2015 na půdě Ministerstva dopravy ČR Odborný seminář k modernizaci dálnice D1. Hlavním cílem bylo potvrdit vybranou metodu modernizace. Ke zdůvodnění vybrané varianty byly na konferenci zmíněny v zásadě pouze dva argumenty¹⁸:

1. **Rozšíření vně vozovky bylo nutné z důvodu přítomnosti optických kabelů telekomunikační společnosti O2 Česká republika mezi jízdními pásy dálnice mezi Prahou a Brnem.** Tyto kabely pak údajně nebylo možné přesunout jinam a mezi jízdními pásy tak neměl být dostatek místa pro rozšíření dálnice „dovnitř“.

Připomeňme, že při rozšíření dálnice dovnitř by nebylo nutné bourat a znovu stavět některé mosty přes dálnici, což by ušetřilo značné náklady. Podle investičního záměru je dálnice na některých místech i tak rozšiřována dovnitř, což poněkud zpochybňuje argument ŘSD ohledně optických kabelů mezi jízdními pásy.

2. **Použití cementobetonového krytu vozovky je ekonomičtější, neboť má nižší náklady na údržbu a k výměně může dojít po delší době než u asfaltového povrchu.**

K tomuto tématu se na konferenci vyjadřovali prof. Karel Pospíšil z Centra dopravního výzkumu, v.v.i. a vedoucí laboratoří ŘSD Ing. Marie Birnbaumová. Prof. Pospíšil v zásadě shrnul, že celosvětově se názory na vhodnost použití cementobetonového krytu oproti asfaltovému krytu velmi liší a žádná zahraniční studie, kterými se zabýval, není pro ČR a dálnici D1 bezvýhradně použitelná. Z příkladů, které uvedl, pak bylo patrné, že v některých případech je výhodnější použití cementobetonového, jindy asfaltového krytu vozovky. Doplnil, že je třeba především vycházet z místních podmínek, což měly zkoumat právě laboratoře ŘSD. Je třeba současně upozornit na skutečnost, že na vyhodnocení životnosti CB krytu byla u CDV objednána analýza¹⁹. CDV zároveň zpracovalo Metodický pokyn MD pro hodnocení AB a CB technologií²⁰. Nejedná se tedy o nezávislý názor.

Jediným relevantním dokladem toho, že cementobetonový kryt je výhodnější než jakýkoli jiný povrch vozovky, se tak stala **analýza provedená laboratoří ŘSD. Zadavatel si tedy nenechal před rozhodnutím o výběru metody modernizace vypracovat žádnou nezávislou studii.**²¹

¹⁵ Srov. Studii ekonomické efektivity, kde Pragoprojekt, a.s. neposuzuje žádnou jinou variantu modernizace.

¹⁶ Srov. Investiční záměr str. 7, 8 nebo Studii ekonomické efektivity str. 3.

¹⁷ Srov. rozpočty SFDI na www.sfdi.cz.

¹⁸ Srov. prezentace z konference dostupné po vyžádání na tiskovém odboru Ministerstva dopravy ČR.

¹⁹ Analýza pro výběr varianty krytu vozovky při rekonstrukci dálnice D1, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., srpen 2012, 3 strany textu (dále jen „Analýza pro výběr variant“).

²⁰ Metodický pokyn MD – Zásady pro hodnocení výhod a nevýhod asfaltových a cementobetonových technologií, zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., prosinec 2009.

²¹ Resp. minimálně nám taková studie není známa a na odborném semináři nebyla prezentována.

1.3 Možnost využití metody fragmentace

Při posuzování vhodnosti použití cementobetonového krytu je třeba brát v úvahu fakt, že u dálnice D1 nejde o stavbu zcela nové dálnice, ale cementobetonová vrstva se pokládá na původní, často více než **35 let staré podkladní vrstvy**, což může podle některých názorů značně ovlivnit její životnost.²² Dále je třeba si uvědomit, že některé úseky dálnice byly **opravovány relativně nedávno**, ale při modernizaci budou odstraněny i tyto opravené úseky, což zásadně znehodnocuje dosavadní investice do oprav.

Metoda fragmentace (tzn. rozbití původní vozovky a přetažení silnou vrstvou asfaltu), o které se uvažovalo jako o alternativě pro modernizaci D1²³, je zásadně levnější a její výstavba rychlejší než u zvoleného typu vozovky. Fragmentace navíc již na D1 dříve použita byla, a to společně s rozšířením vozovky o celý jeden jízdní pruh v úseku mezi Prahou a Mirošovicemi. Stejně tak byla tato metoda použita i při opravě dálnice D2 nebo D11.²⁴ Fragmentace skýtá navíc tu výhodu, že ze stavby není třeba odvážet jakýkoli materiál, neboť ten zůstane ve vozovce zabudovaný. Ušetří se tak značné náklady na převoz přebytečného materiálu a potřebu jeho uskladnění, sníží se také opotřebení komunikací používaných pro jeho převoz.

Byť je asfaltový povrch oproti cementobetonovému povrchu potřeba častěji opravovat, vezmeme-li v potaz výše uvedené ušetřené náklady, rychlejší realizaci a riziko, že staré podkladní vrstvy dálnice D1 způsobí na novém cementobetonovém povrchu časem trhliny, nelze vyloučit **že by se metoda fragmentace při modernizaci D1 v celkovém součtu ekonomicky vyplatila**. Potvrzení této hypotézy by ovšem vyžadovalo technické a ekonomické **vyhodnocení všech možných variant z hlediska nákladů celého životního cyklu modernizace**, k čemuž bohužel nedošlo.

1.4 Nedostatečný geotechnický průzkum, kontrola SFDI

Zadavatel pověřil zpracováním dokumentace pro stavební povolení (DSP) a projektové dokumentace pro provedení stavby (PDPS) v říjnu 2010 společnost Pragoprojekt. Dokumentace byly objednány ještě s výhledem na kategorii dálnice D34/120, tedy tři jízdní pruhy v každém směru. Následně byly dokumentace ještě dvakrát aktualizovány a naposledy se upravovaly ještě na základě dotazů uchazečů při zadávacím řízení veřejné zakázky na zhotovitele.

Pragoprojekt potřeboval pro zpracování dokumentací „podrobný geotechnický průzkum“, kterým pověřil společnost GeoTec-GS, a.s. Ta v souhrnné zprávě z roku 2010 k metodice a rozsahu geotechnického průzkumu uvedla, že „(...) **rozsah průzkumných prací vychází z předložené nabídky a byl odsouhlasen objednatel** (Pragoprojekt, pozn. autora). *Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci dálnice, a vzhledem k provozu na dálnici nebyl průzkum proveden dle TP 76.*“

TP 76²⁵ je závazný technický předpis pro realizaci geotechnických průzkumů staveb dálnic a silnic a je určen jak pro novostavby, tak pro rekonstrukce a modernizace. Mimo jiné je v TP 76 uvedena i minimální četnost průzkumných sond v závislosti na náročnosti stavby a geotechnických poměrech. Platí, že čím složitější jsou geotechnické poměry, tím vyšší musí být četnost průzkumných sond. V rámci „podrobného geotechnického průzkumu“ společnosti GeoTec-GS byly v úseku D1 – 21 kopány **průzkumné sondy v rozmezí vzdáleností 100m – 900m od sebe. TP 76 požaduje v podmínkách nejméně náročné stavby a nejjednodušších geotechnických poměrů vzdálenost sond max. 200m od sebe!**

Takto zpracovaný **geotechnický průzkum podle závěru kontroly SFDI č. P8/2013/A²⁶ zásadně neodpovídal závazným normám a rozhodně se neměl stát jediným podkladem pro tvorbu projektové dokumentace.**

ŘSD však proti závěrům kontroly namítalo, že četnosti průzkumných sond v TP 76 se vztahují pouze na novostavby a ne na rekonstrukci dálnice. Na tuto výtku však kontrola SFDI reagovali tím, že alespoň v případě rozšíření dálnice o 0,75 m jde jistě o novostavbu a v tomto případě se měl TP 76 dodržet.²⁷ **Za toto pochybení měl podle SFDI odpovídat generální dodavatel projektové dokumentace – společnost Pragoprojekt. ŘSD pak bylo vyzváno k uplatnění reklamací po dodavateli projektu.** Proto autoři této studie podali na ŘSD žádost o informace²⁸, kterou se dotazovali, zda byl u společnosti Pragoprojekt projekt reklamován, neboť právě neshody okolo jeho podrobnosti vedly k prodloužení a prodražení výstavby úseku D1 – 21.

²² Srov. <http://www.stinoversd.cz/aktuality/oprava-dalnice-d1-posouzeni-variant-opravy/index.html>

²³ Viz např. <http://www.stinoversd.cz/aktuality/oprava-dalnice-d1-posouzeni-variant-opravy/index.html> nebo prezentace Ing. Birnbaumové na odborném semináři k modernizaci dálnice D1.

²⁴ Viz [http://www.rsd.cz/rsd/nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/8ec96cb85497309ec1257d8f002a4607/\\$FILE/RSD_zpravodaj_04-2014-web.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/8ec96cb85497309ec1257d8f002a4607/$FILE/RSD_zpravodaj_04-2014-web.pdf).

²⁵ Technický předpis je dostupný zde: <http://www.pjpk.cz/TP%2076A.pdf>.

²⁶ Srov. Kontrolní protokol SFDI č. P8/2013/A (D1 modernizace - úsek 14, EXIT 104 Větrný Jeníkov - EXIT 112 Jihlava“ a „D1 modernizace - úsek 21, EXIT 153 Lhotka - EXIT 162 Velká Bíteš“) z 30. srpna 2013 str. 3 – 7.

²⁷ Srov. Rozhodnutí o námitkách ke kontrole SFDI č. P8/2013/A z 25. září 2013.

²⁸ Žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím byla podána 22. července 2015.

ŘSD v odpovědi na infožádost²⁹ v zásadě uvedlo, že z kontrolního protokolu SFDI nebylo dostatečně zřejmé, v čem je sledováno pochybení projektanta, a proto se ŘSD necítilo být povinno projekt reklamovat. Jinými slovy, **ŘSD neuposlechlo požadavku SFDI.**

Ředitel odboru kontroly SFDI Ing. Ondřej Papež na zmíněný rozpor odpověděl³⁰, že si tohoto případu není vědom, ale že v úseku D1 – 21 by měla ještě v roce 2015 proběhnout nová veřejnoprávní kontrola ze strany SFDI, která by se i reklamací projektové dokumentace měla zabývat. Výsledek kontroly z roku 2015 v době tvorby této případové studie ještě nebyl znám. **Její výsledek bude, podle našeho názoru, stěžejní pro prokázání efektivity kontrol ze strany SFDI vůči příjemcům prostředků z fondu. Pokud by ŘSD nereklamovalo projekt ani po urgenci ze SFDI, pak lze úspěšně pochybovat přinejmenším funkci a vážnosti vnímání odboru kontroly SFDI ze strany ŘSD.**

Pro úplnost uvádíme, že odpovědným pracovníkem za ŘSD ČR byl správce stavby, ředitel závodu Praha Ing. Jan Kroupa, v současnosti generální ředitel ŘSD ČR. Úsek kontroly kvality staveb (dále ÚKKS), řízený tehdy Ing. Miloslavou Pošvářovou, provedl šetření, z něhož vyplývalo, že geotechnický průzkum je nedostatečný dokonce u všech vysoutěžených úseků modernizované D1, neboť se spoléhal zejména na archivní vrty z doby původní výstavby dálnice, nových sond bylo jen velmi málo.³¹

2. Fáze přípravy zadávacího řízení veřejných zakázek

Podklady:

- **Zadávací dokumentace k veřejné zakázce na zhotovitele**
- **Věstník veřejných zakázek, ev.č. zakázky 207983**
- **Profil zadavatele:** <https://www.egordion.cz/nabidkaGORDION/profilRSD>
- **Stavební povolení č. j. 49/2012-910-IPK/7 ze dne 22. března 2012**
- **Zadávací dokumentace k souvisejícím zakázkám s hodnotou plnění nad 500 tis. Kč**

V této fázi jsou analyzovány vybrané stěžejní body zadávací dokumentace:

2.1. Všeobecné obchodní podmínky

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

Smluvní nastavení mezi zadavatelem a zhotovitelem se podle zadávací dokumentace řídí tzv. **Červenou knihou FIDIC**³². Červená kniha má pak dvě části – **General conditions** („Všeobecné obchodní podmínky“, dále jen „VOP“) a **Special conditions of contract** („Zvláštní obchodní podmínky“, dále jen „ZOP“). ZOP jsou potřeba zejména k úpravě zvláštností dané stavby a k úpravám, které jsou třeba pro uvedení VOP do souladu s národním právním řádem. Při tvorbě ZOP je ovšem třeba klást důraz na to, aby nenarušily smysl VOP, tedy Červené knihy.

ZOP na tuto zakázku obsahují tak zásadní změny, že je otázkou, zda lze stále ještě mluvit o Červené knize FIDIC jako vzoru. Zejména pak nastavení kompetencí správce stavby, který hraje ve smlouvách FIDIC zásadní roli, je tu velmi omezeno. Nepoužila se ani ustanovení o Radě pro řešení sporů a v neposlední řadě ani ustanovení o zádržném.

²⁸ Žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím byla podána 22. července 2015.

²⁹ Viz odpověď na výše zmíněnou žádost o informace ze dne 1. července 2015.

³⁰ Telefonický rozhovor s Ing. Papežem proběhl 5. srpna 2015.

³¹ Vyplývá z informací od Ing. Miloslavy Pošvářové, Ph.D.

³² „Conditions of Contract for Construction“ – First edition 1999, The Red Book.

Správce stavby bývá zaměstnanec ŘSD, často ředitel oblastní správy ŘSD. Tak je tomu i v případě všech dosud modernizovaných úseků D1. Podle logiky červené knihy FIDIC hraje správce stavby v průběhu výstavby zásadní roli. Mimo jiné by měl vystupovat i jako nezávislý subjekt, který má předcházet sporům mezi zhotovitelem a objednatelem. Funkci nezávislého subjektu může zaměstnanec ŘSD vykonávat jen stěží.³³ FIDIC však variantu, kdy správce stavby je zaměstnancem objednatele, nevylučuje. Tato skutečnost by ovšem měla být předem známa včetně informování uchazečů ve veřejné soutěži na zhotovitele.

Rozhodně by však měl objednatel klást důraz na to, aby **správce stavby byl ve stavebním odvětví respektovanou osobností** a mohl se věnovat této funkci zvláště pečlivě.

Je otázkou, zda výkon funkce správce stavby není v podmínkách ŘSD jen formalitou.

2.2. Hodnotící kritéria dle § 44 odst. 3 písm. h) ZVZ

Jako základní hodnotící kritérium byla zvolena ekonomická výhodnost nabídky. Ta se skládala z těchto kritérií:

1. Nejnižší nabídková cena (90 %)

2. Délka záruční doby (10 %)

Co se týče **ceny**, tak jakékoli její úpravy v průběhu výstavby zadavatel vyloučil, neboť v ZOP změnil znění čl. 13.8 VOP tak, že **vyloučil možnost „indexace“**. Znamená to tedy, že při modernizaci D1 by nemělo docházet k problémům s valorizací nákladů, jak to již prokázaly např. kontroly SFDI na stavbě dálnice D3 nebo soudní spory mezi ŘSD a zhotoviteli dálnice D 47.³⁴ Cena v nabídce měla být konečná a neměnná nezávisle na tom, jak dlouho výstavba bude trvat.

U **délky záruční doby** zadavatel rozdělil stavební objekty na dvě skupiny. Jednak to byly objekty, u kterých byla zadavatelem dána fixní délka záruční doby, jednak objekty hlavní trasy, mostní objekty a vodohospodářské objekty, kde se délka záruky mohla lišit podle nabídek uchazečů. Uchazeči museli u těchto objektů nabídnout alespoň pětiletou záruční dobu, maximálně však v délce 10 let.³⁵ Hodnocení pak podléhala doba nabídnutá nad minimální délku záruční doby. Uchazeči mohli nabídnout i delší záruku než 10 let, nad tuto hodnotu by však jejich nabídky obdržely již stejný počet bodů.

Životnost dálnice se však počítá na desítky let. Obzvláště cementobetonový kryt vozovky, který zadavatel vybral, by měl vydržet dva až třikrát déle než jím požadovaná maximální doba záruky. V investičním záměru zadavatel posuzoval dokonce celkovou dobu pro hodnocení ekonomické efektivnosti 37 let!³⁶ Proto byl také tento povrch pro modernizaci vybrán. Při tomto nastavení dílčího hodnotícího kritéria tak **mohl vyhrát uchazeč, který by nenabídl delší záruční dobu než 5 let, ale pouze výrazně nižší cenu, což by rozhodně neodpovídalo předmětu díla.**

Nakonec zadavatel obdržel až na jednu nabídku všechny s maximální bodovanou záruční dobou 10 let. **Podle našeho názoru si měl zadavatel určit dostatečně dlouhou fixní délku záruční doby pro veškeré stavební objekty.**

2.3. Technické kvalifikační předpoklady dle § 56 ZVZ

Uchazeč splnil kvalifikační předpoklady, pokud **disponoval nebo měl smluvně zajištěné mimo jiné i obalovny a betonárky o jistém minimálním výkonu**. K přiměřenosti tohoto požadavku se již vyjadřoval např. Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 62 Af 1/2011-83 ze dne 19. července 2012.³⁷ Zde mimo jiné uvedl, že takový **požadavek je diskriminační a nezajišťuje zadavateli garanci, že uchazeč o zakázku je s to řádně plnit zakázku**. K tomuto účelu dle soudního rozhodnutí lépe slouží referenční zakázky, ze kterých logicky vyplývá, že si uchazeč v minulosti byl schopen zajistit kvalitní spolupráci s obalovnami a betonárkami.³⁸

³³ V této souvislosti lze odkázat např. na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu z 20. listopadu 2012 sp. zn. 1 As 89/2010, který jasně deklaroval podjatost u úředníků, kteří rozhodují ve správním řízení o záležitosti vlastního zaměstnavatele. Stejně tak zaměstnanec ŘSD jako správce stavby bude již a priori podjatý k rozhodování o záležitostech ŘSD.

³⁴ D3: Viz Kontrolní protokol SFDI č. P11/2011/A str. 12 a násl. D47: Viz <http://www.rsd.cz/doc/Informacni-servis/reditelstvi-silnic-a-dalnic-je-uspesne-v-dalsim-sporu-ohledne-dalnice-d47>.

³⁵ Viz Zadávací dokumentace pro otevřené řízení, díl 1. Pokyny pro uchazeče, bod 25.5.

³⁶ Srov. Investiční záměr str. 7.

³⁷ Rozsudek Krajského soudu v Brně potvrdil následně i Nejvyšší správní soud ČR v rozhodnutí č. 1 Afs 69/2012 – 59 z 28. března 2013.

³⁸ Stejný názor následně zastával i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže v rozhodnutí ze dne 23.1.2013, č.j. ÚOHS- S556/2012/VZ-1504/2013/514/ZČa.

Zadavatel tedy použil kvalifikační předpoklad, který byl již v průběhu zadávacího řízení antimonopolním úřadem i Krajským soudem v Brně shledán v rozporu se zákonem. Jelikož zadavatel zadávací řízení neustále protahoval a měnil i zadávací dokumentaci, měl dle našeho názoru ještě možnost vyjmout tento kvalifikační předpoklad a uvést tak zadávací dokumentaci do souladu se zákonem. Ačkoli je teoreticky možné, že u modernizace D1 by soud případně rozhodl jinak než ve výše zmíněném případě, **z našeho pohledu použil zadavatel diskriminační kritérium, a porušil tak zákon o veřejných zakázkách.**

3. Fáze výběru zhotovitele stavby

Podklady:

- **Souhrn smluvních dohod** uzavřený mezi zadavatelem a „Sdružením D1 Lhotka – Velká Bíteš“ ze dne 10. dubna 2013
- **Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek na zakázku** „D1 modernizace – úsek 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš“ z 6. února 2013
- **Písemná zpráva zadavatele zakázky** „D1 modernizace – úsek 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš“, z 10. dubna 2013
- **Smlouva na výkon technického dozoru stavby investora** uzavřená mezi zadavatelem a „Sdružením DPB a MNF D1-21-TDI“ ze dne 28. listopadu 2012
- **Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek zakázky** „Dálnice D1 modernizace – úsek 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš, TDI“ na výkon technického dozoru investora

3.1. Průběh zadávacího řízení

Zadavatel vybral pro zakázku **užší řízení** ve smyslu § 28 ZVZ. To se skládá ze dvou částí – posouzení kvalifikace zájemců o zakázku a následně posouzení jednotlivých nabídek těch zájemců, kteří prokázali kvalifikaci. **Zadávací řízení** bylo zahájeno 30. března 2012 a první termín pro **podání žádosti o účast** se posunul z původního termínu 9. května 2012 na 16. července 2012. Následně určil zadavatel lhůtu pro **podání nabídek** na 27. září 2012, která byla postupně posunuta až na 3. ledna 2013. **Lhůta pro podání nabídek tak trvala 9 měsíců a prodloužila se oproti původním předpokladům o více než 5 měsíců. Zadávací řízení pak bylo ukončeno 10. dubna 2013 a prodloužilo se tak na více než rok.**

Důvodem pro prodloužení byly zejména **rozpory v zadávací a kvalifikační dokumentaci**. Na zpracování kvalifikačních dokumentací a na činnosti související s přípravou zadávací dokumentace na zakázky prvních modernizovaných úseků D1 si zadavatel podle NKÚ najal blíže nespecifikovanou advokátní kancelář za cenu 22,6 mil. Kč.³⁹ Je otázka, zda s ohledem na množství problémů v zadávacím řízení kvalita zadávací dokumentace této ceně odpovídala.

3.2. Dotazy uchazečů

Podle § 49 ZVZ jsou uchazeči oprávněni po zadavateli požadovat dodatečné informace k zadávacím podmínkám. Uchazeči jich v tomto případě podali obrovské množství – **celkem 468! Dokument s dotazy uchazečů a odpověďmi zadavatele dohromady čítal na 77 stran textu!** Zadávací dokumentace byla na základě těchto dotazů tolikrát měněna, až se pro uchazeče stala **naprosto nepřehlednou** a zadavatel musel na základě požadavků uchazečů vydat „konsolidované verze“ např. obchodních podmínek. Následně vydal dokonce i **závěrečnou dodatečnou informaci**, ve které konstatoval, že při tvorbě nabídky musí uchazeči brát v úvahu nejen konsolidované verze, ale i přes 200 dalších dodatečných informací.

Není tedy divu, že jedna z podaných nabídek musela být vyloučena právě z důvodu nerefluktování některých dodatečných informací v nabídce.⁴⁰

V jednom případě se tak uchazeči dozvěděli o zásadních změnách zadávací dokumentace teprve deset dní před lhůtou pro podání nabídek. Na toto reagovaly tři uchazeči námitkami podle § 110 ZVZ, načež zadavatel posunul termín o další více než měsíc.

Autorem zadávací dokumentace byla společnost Pragoprojekt. **Přestože v rámci veřejné soutěže mnoho otázek uchazečů směřovalo k chybám v této dokumentaci, nebyla vůči jejímu autorovi uplatněna žádná reklamace. Nepřípraveností a nepřehledností zadávací dokumentace se zadavatel mohl připravit i o další potenciální nabídky.**

³⁹ Viz kontrolní závěr NKÚ č. 13/27.

⁴⁰ Šlo o nabídku společnosti EUROVIA CS, a.s. Viz Písemná zpráva zadavatele.

3.3. Nepřezkoumatelná Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek dle § 80 ZVZ

Zásadním dokumentem v procesu výběru dodavatele je **Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek ve smyslu § 80 ZVZ**. Z této zprávy musí být patrné, proč vybral zadavatel konkrétního uchazeče, jak probíhalo hodnocení jednotlivých nabídek a kterého uchazeče a z jakých důvodů ze zakázky vyloučil. Bez této zprávy se uchazeči ani veřejnost nedozví, jak probíhal výběr vítězné nabídky. To potvrdilo i rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 25. 7. 2009,⁴¹ ze kterého vyplývá, že zpráva o posouzení a hodnocení nabídek je základním dokumentem z hlediska přezkoumatelnosti postupu hodnotící komise. A dále, že **hodnocení nabídek musí být zadavatelem provedeno dostatečně transparentně, průhledně a průkazně**.

Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek zakázky na zhotovitele stavby ze dne 6. února 2013 však vykazuje zásadní nedostatky, a je tak ve smyslu výše zmíněného rozhodnutí nepřezkoumatelná a tedy netransparentní.

Ve zprávě mají být podle § 80 odst. 1 ZVZ uvedeni i **uchazeči, kteří byli ze zadávacího řízení vyřazeni**, společně s důvody, pro které je zadavatel z řízení vyřadil. V předmětné zprávě však byly uvedeny jen dvě společnosti, které měly být vyřazeny, a to pouze s odkazem na to, že jejich nabídka nevyhovovala určitému ustanovení zákona. Takové **odůvodnění je naprosto nedostatečné** a podle našeho názoru v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách.

Zadavatel uvedl obsažnější odůvodnění vyřazení jednotlivých společností až do **Písemné zprávy zadavatele**, která se vypracovává až po skončení celého zadávacího řízení. V ní se však dozvíme, že zadavatel **vyřadil celkem tři** společnosti, tedy o jednu více než uváděla Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek. **Zadavatel tedy zásadně pochybil a porušil ZVZ tím, že Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek je neúplná a tedy nepřezkoumatelná a hodnocení nabídek tak nebylo zcela transparentní.**

3.4. Vyloučení uchazeče z důvodu střetu zájmů

Zadavatel v zadávací dokumentaci stanovil, že **zhotovitel stavby musí zajistit, aby projektant**, který pro něj bude vypracovávat Realizační dokumentaci stavby (RDS), **nebyl totožný** se subjektem, který pro **zadavatele vypracoval projektovou dokumentaci** pro provedení stavby (PDPS) nebo bude vykonávat **autorský dozor či technický dozor investora** (dále TDI) na předmětné stavbě.⁴² Sama o sobě je tato podmínka správná a potřebná, byť do té doby zadavatelem nepoužívaná.

Pro úplnost uvádíme, že obdobný požadavek byl uveden i pro výběr TDI.

Jeden z později vyřazených uchazečů o zakázku – Sdružení D1 modernizace – úsek 21 (jehož účastníky byly společnosti HABAU CZ, s.r.o., Held & Francke Baugesellschaft m.b.H. a HABAU Hoch- und Tiefbau-gesellschaft m.b.H.), uvedlo jako **zpracovatele RDS společnost Dopravoprojekt Brno, a.s.** Dopravoprojekt však v průběhu zadávacího řízení na zhotovitele vyhrál zakázku na technický dozor investora, čímž uchazeč **přestal splňovat podmínku nestrannosti** pro tvorbu RDS.

Byť Dopravoprojekt podepsal se zadavatelem smlouvu již 28. listopadu 2012, ve věstníku veřejných zakázek se tento fakt objevil až 21. prosince 2012. Připomeňme, že lhůta pro podání nabídek u zakázky na zhotovitele byla mnohokrát posunována a poslední termín připadl na 3. ledna 2013, tedy pouze dva týdny⁴³ poté, co bylo možné zjistit, že Dopravoprojekt nespĺňuje podmínku nestrannosti. Uchazeč měl tedy velice málo času na to, aby si smluvně zavázal jiného projektanta pro tvorbu RDS, který by tuto podmínku splňoval.

Hodnotící komise uchazeče po předložení jeho nabídky na tento rozpor upozornila a požádala ho o vysvětlení, kdo se má v jeho případě podílet na tvorbě RDS. Uchazeč zareagoval tím, že předložil hodnotící komisi novou smlouvu o smlouvě budoucí, tentokrát s projekční společností **SUDOP Praha, a.s.** (dále jen SUDOP). Přesto však byl uchazeč **vyřazen ze zadávacího řízení**, neboť podle hodnotící komise **nepředložil všechny doklady o splnění odborné způsobilosti společnosti SUDOP**. Dodejme, že společnost SUDOP je jedna z největších projekčních kanceláří v ČR, která se již podílela na veřejných zakázkách za více než 2,7 mld. Kč⁴⁴. Argument, že tato společnost není dostatečně odborně kvalifikovaná pro tvorbu RDS, je tedy poněkud pochybný.

⁴¹ Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 25.7.2009, č. j. S119/2009/VZ-8085/2009/520/DŘ ze dne 25.7.2009, jež nabylo právní moci dne 31. července 2009,

⁴² Viz čl. 8.4 dílu 2 zadávací dokumentace Zakázky.

⁴³ V průběhu těchto dvou týdnů byly navíc i vánoční svátky.

⁴⁴ Srov. na www.vsechnyzakazky.cz, konkrétně <http://bit.ly/1eeykIH>.

Uchazeč by sice zakázku na zhotovitele pro vysokou nabídkovou cenu nezískal, i kdyby nebyl ze zadávacího řízení vyřazen. Nicméně i toto je důkaz, že **zadavatel by měl vybírat technický dozor již před samotným zadávacím řízením na zhotovitele**, pokud má v úmyslu i nadále používat z našeho pohledu logické a správné ustanovení o střetu zájmů.

Navíc je třeba připomenout, že **TDI by podle Bílé knihy FIDIC** (vzorová smlouva na konzultanta, která se používá v ČR pro zakázky na technický dozor) měl mít v popisu práce též **pomoc s přípravou zadávací dokumentace**. Tuto činnost v ČR TDI obvykle pro zadavatele **nedělá**. Dle našeho názoru by to patrně byla i cesta k tomu, aby v zadávacím řízení u zakázek na zhotovitele nedocházelo k takovým nesrovnalostem. **Technický dozor by měl totiž disponovat takovými zkušenostmi, aby mohl na chyby v zadávací dokumentaci zadavatele upozorňovat.**

4. Fáze realizace předmětu zakázky

Podklady:

- **Studie ekonomické efektivity** „Dálnice D1 Mirošovice – Kývalka, modernizace“, Pragoprojekt, a.s., únor 2012, též uváděna jako studie proveditelnosti – ekonomické hodnocení (dále jen „Studie ekonomické efektivity“)
- **Souhrnná zpráva k metodice a rozsahu geotechnického průzkumu**, 2010, GeoTec-GS, a.s.
- **Kontrolní protokol SFDI** č. P8/2013/A z 30. srpna 2013
- **Červená kniha FIDIC** – FIDIC – Conditions of Contract for Construction – First edition 1999, The Red Book

4.1. Prodlužování doby realizace

Předpokládaným termínem zahájení stavebních prací byl podle stavebního povolení a investičního záměru červenec 2012. Stavba měla být dokončena o 16 měsíců⁴⁵ později, tedy v prosinci 2013. Jak již bylo výše uvedeno, byly **stavební práce** kvůli chybné zadávací dokumentaci **zahájeny až o 9 měsíců později proti předpokládanému termínu, tzn. v dubnu 2013.**

Samotné stavební práce měly podle smlouvy se zhotovitelem trvat 62 týdnů do uvedení stavby do provozu, resp. 70 týdnů do dokončení celé stavby. Do těchto lhůt se nezapočítávaly technologické přestávky v zimním období.⁴⁶ Samotnou realizaci navíc zdržely i neshody mezi zadavatelem a zhotovitelem, který namítal, že v projektu předpokládaná **únosnost krajnice neodpovídala skutečnosti, a požadoval na zadavateli schválení víceprací. To zadavatel odmítal.**

Předpokládaný termín dokončení v listopadu 2013 tak byl zadavatelem posunut až na červenec 2015. **Úsek 21 byl nakonec zprovozněn bez omezení provozu až 3. 9. 2015, tedy o 22 měsíců později oproti původnímu předpokladu.**⁴⁷ **Dokončovací práce navíc dále pokračují. Zakázka se tak realizovala oproti předpokládaným 16 měsícům – celých 30 měsíců. Finanční ukončení a certifikace výdajů Evropskou komisí ze zdrojů EU dosud neproběhlo.**

4.2. Analýza rizik ve Studii ekonomické efektivity

Poněkud absurdně tak vyznívá analýza rizik ve **Studii ekonomické efektivity**⁴⁸, kde společnost Pragoprojekt zhodnotila na škále 1 – 5 (nízké riziko), 6 – 15 (střední riziko), 15 a více (vysoké riziko) rizika pro realizaci stavby následovně:

- *Prodlžení vůči harmonogramu stavebních prací: 4 (nízké riziko)*
- *Nedodržování technologické kázně, norem, projektu, kvality a termínů: 4 (nízké riziko)*
- *Nedostatky v projektové dokumentaci: 6 (střední riziko)*
- *Zvyšování nákladů staveb: 6 (střední riziko)*
- *Projekt nebude dokončen v požadovaném termínu a bude ohroženo zahraniční spolufinancování: 6 (střední riziko)*

⁴⁵ Viz Část A Kvalifikační dokumentace.

⁴⁶ Viz Příloha k nabídce v dílu 2, části 2 zadávací dokumentace.

⁴⁷ Srov. příloha vzor 80 Investičního záměru k akci D1 Modernizace – úsek 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš a informační leták ŘSD k úseku 21 dostupný na www.novad1.cz.

⁴⁸ Srov. Studie ekonomické efektivity, Pragoprojekt, a.s., únor 2012, bod. 9.2.

Z této „analýzy rizik“ však naprosto není jasné, na základě jakých vstupních údajů nebo podle jaké metodiky Pragoprojekt k těmto hodnotám došel. Z našeho pohledu se tak nejedná o analýzu rizik, ale pouze o jakýsi nepodložený odhad.

Je navíc patrné, že Pragoprojekt byl při určování bodových odhadů k jednotlivým rizikům značně optimistický. Postupem času se na tomto úseku ukázalo, že **prakticky všechna výše zmíněná rizika se naplnila.** Z našeho pohledu a zkušeností se sledováním výstavby dálnic v ČR bylo třeba tato rizika ohodnotit značně vyšším počtem bodů.

Pragoprojekt navíc konstatoval, že riziko, že se při výstavbě narazí na **nepředpokládané geologické podmínky**, které by mohly ovlivnit rychlost výstavby a výši jejích nákladů, je „téměř **nepravděpodobné**“. Konkrétně toto konstatování se tak ukázalo jako naprosto mylné (viz níže) a podle závěrů SFDI za naplnění tohoto rizika mohl i sám Pragoprojekt.

4.3. Dodatek smlouvy se zhotovitelem, řešení sporu

Zhotovitel úseku D1 – 21 upozorňoval na to, že projektová dokumentace neodpovídala skutečným podmínkám staveniště, hned na počátku stavebních prací a **domáhal se na zadavateli schválení postupu sanačních víceprací.** Tyto práce zadavatel odmítal, neboť např. tvrdil, že zhotovitel měří únosnosti krajnice po deštích a jeho závěry jsou tak zavádějící.⁴⁹ **To vedlo k neshodám mezi zhotovitelem a zadavatelem, které posunuly realizaci úseku 21 o téměř 7 měsíců.**⁵⁰

Podle § 147a ZVZ účinného od 1. dubna 2012 je veřejný zadavatel povinen na profilu zadavatele zveřejňovat mimo jiné i smlouvu uzavřenou na veřejnou zakázku včetně všech jejích změn a dodatků (§147a odst. 1 písm. a) ZVZ). Musí tak učinit u smluv s plněním v hodnotě vyšší jak 0,5 mil. Kč, a to do 15 dnů od uzavření smlouvy, resp. změn či dodatků (§ 147a odst. 2 písm. a). K tomu se již vyjádřil i Úřad na ochranu hospodářské soutěže v rozhodnutí č. S863 z 8. prosince 2014, kde potvrdil, že **nedodržení výše zmíněné 15ti denní lhůty pro zveřejnění byt' pouhého dodatku smlouvy je v rozporu se ZVZ a je tedy správním deliktem** podle § 120 odst. 1 písm. b).

Zadavatel se zhotovitelem uzavřel dodatek ke smlouvě v polovině roku 2014, čímž měli definitivně vyřešit následující postup ohledně rozporů s neúnosností krajnice a v postupu stavebních prací. Tento dodatek se však na profilu zadavatele objevil teprve cca o rok později, až 24. července 2015. To znamená, že **zadavatel se zhruba rok dopouštěl správního deliktu a neplnil tak svou publikační povinnost.**

Dodatkem se zhotovitel se zadavatelem mimo jiné dohodli na tom, že:

1. **V případě zjištění neúnosnosti krajnice** se bude postupovat „vhodným postupem“ a že za tyto vícepráce si smí zhotovitel nárokovat nejvýše 9,8 mil. Kč;
2. **Spor** o to, zda měl zhotovitel právo přerušit stavební práce od 15. května 2013 do 27. března 2014 **budou nejprve řešit ad hoc vytvořené „pracovní týmy“** pod vedením ředitele závodu ŘSD Praha Ing. Petra Lakomého (za zadavatele) a advokáta Mgr. Jana Tomaiera (za zhotovitele). Tyto pracovní týmy měly přijít s rozhodnutím nejpozději do 15. září 2014 a obě smluvní strany se zavázaly k tomu, že do té doby nebudou řešit spor u obecných soudů.

Je třeba podotknout, že minimálně v dodatku ke smlouvě o dílo se nepíše nic o **složení, postupu či mandátu těchto pracovních týmů.** U mimosoudních řešení sporů bývá obvyklé, že každá ze stran sporu určí jednoho člena orgánu pro řešení sporů a tito se pak musí shodnout na předsedovi tohoto orgánu, který bude nezávislý na obou stranách sporu.⁵¹ Toto nastavení navíc předpokládá i Červená kniha FIDIC (čl. 20.2 a násl. pomocí Rady pro řešení sporů), podle které byly tvořeny Všeobecné obchodní podmínky platné pro tuto smlouvu. **Bohužel pomocí Zvláštních obchodních podmínek (ZOP) pak byly veškeré mechanismy o mimosoudním řešení sporů z VOP vyjmuty a ponechány na obecných soudech.**⁵² (viz také kapitolu 2.1 této studie).

Není tedy jasné, proč zadavatel vyškrtl z VOP tato procesní ustanovení, když je v praxi následně sám ad hoc používá. V praxi totiž hrozí riziko, že vzniknou mezi stranami i spory o složení a procesních otázkách takového ad hoc orgánu, což může v důsledku způsobit další prodloužení a prodražení výstavby. Navíc podle Červené knihy FIDIC mají strany sporu stejně jako Rada pro řešení sporů⁵³ jasné dané termíny, do kdy musí konat. To má za cíl vytvořit co nejvyšší tlak na obě strany, aby se primárně dokončila veřejná zakázka a strany se zbytečně „nezasekly“ ve vyjednáváních.

⁴⁹ Srov. např. s: http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/1261684 nebo vyjádření generálního ředitele ŘSD zde: http://byznys.lidovky.cz/stavebni-firma-ohl-zs-opet-prerusila-prace-na-dalnici-d1-pgt-/doprava.aspx?c=A130926_131813_In-doprava_ml .

⁵⁰ Srov. s http://www.ohlzs.cz/no_cache/aktualne/d1-reakce-k-vyjadrenim-ministra-dopravy-antonina-prachare-a-generalniho-reditele-rsd-cr/ .

⁵¹ Blíže k mimosoudnímu řešení sporů např. zde: <http://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2014/11/Klee-Rucka-Adjudikace.pdf> .

⁵² Srov. čl. 20.5 VOP ve znění ZOP.

⁵³ Srov. čl. 20.2 a násl. VOP.

Spor mezi zadavatelem a zhotovitelem se protáhl na více než rok – od jara 2013, kdy zhotovitele poprvé upozornil na fakt, že by mohla být v projektové dokumentaci chyba, až do podzimu 2014, kdy spolu strany uzavřely výše zmíněný **dodatek**. Rozhodně se tedy nedá říct, že by se spor vyřešil bez zbytečného odkladu.

Zvláštní však je, že na náš dotaz, zda došly výše zmíněné pracovní týmy k nějaké dohodě, nám ŘSD dne 12. srpna 2015 odpovědělo, že nikoli.

Zdržení stavby, ani vzniklé náklady, se vůči autorovi projektové dokumentace i dodavateli průzkumu, společnosti Prago-projekt nikdy neuplatnily.

Tato jednání si navíc vyžádala i **vícepráce u zakázky na technický dozor ve výši 350 tis. Kč**, jelikož „*docházelo ke značnému nárůstu korespondence, pro kterou bylo nutné právní zpracování.*“⁵⁴

4.4. Cena u zakázky na technický dozor jako jediné kritérium

U zakázky na technický dozor pro stavbu úseku 21 zvolil zadavatel jako jediné kritérium pro výběr nejvýhodnější nabídky pouze nejnižší nabídkovou cenu. U zakázek tohoto typu, kdy jejich nekvalitní plnění skýtá obrovské riziko způsobených škod pro zadavatele, je třeba klást **důraz primárně na kvalitu**, ne pouze na cenu. O tom, jak důležitý je pro stavební zakázky kvalitní a nezávislý technický dozor, se mohl zadavatel a veřejnost přesvědčit např. ve výše zmíněném případě sporů ohledně únosnosti podloží. Zadavatel se musel spolehnout na měření technického dozoru, který v měřeních došel ke značně odlišným hodnotám, než tvrdil zhotovitel.

Zadavatel se nastavením hodnotících kritérií vystavil riziku, že zakázku získá nekvalitní dodavatel pomocí nejnižší ceny. Kontrola plnění zhotovitele u zakázky, která je řádově dražší než zakázka na technický dozor, by tak byla ohrožena. Jinými slovy, **vytvářet tlak na nejnižší možné náklady technického dozoru rozhodně není strategické řešení**.

5. Fáze ukončení zakázky

V době zpracování této případové studie zakázka ještě nebyla dokončena realizačně a tedy ani finančně, což je předpoklad pro vydání tzv. Závěrečné monitorovací zprávy. Finanční vyrovnání je podle MD plánováno na konec roku 2015.⁵⁵

Tato fáze zakázky tedy není ještě předmětem naší studie.

⁵⁴ Srov. Písemnou zprávu zadavatele k zakázce s ev. č. 02PT-002871 zadané v jednacím řízení bez uveřejnění podle § 23 odst. 7 písm. a) zahájeném 13. listopadu 2014.

⁵⁵ Viz odpověď Ministerstva dopravy ČR na žádost o informace Dopravní federace NNO ze dne 5. srpna 2015.

VI. Závěr

Rekonstrukce dálnice D1 je teprve na svém počátku. Předpokládaná celková doba stavebních prací v délce 7 let pro všechny modernizované úseky se hned od počátku protahuje. Z celkových 21 úseků byly od počátku realizace v roce 2013 do provozu k září 2015 uvedeny čtyři. Finančně uzavřen není dosud žádný. Vzhledem k problémům, které se objevily při modernizaci úseku D1 – 21, se také nabízí otázka, zda se na tento projekt podaří plánované zdroje z fondů EU získat.

Z našich zjištění vyplývají pochybení ve všech fázích zakázky:

- Investor nedisponoval před rozhodnutím o metodě modernizace dostatečnými podklady a odůvodněním pro zvolenou metodu použití cementobetonového krytu. Tato varianta byla z více stran zpochybňována. Skutečností je, že zvolená metoda je nejdražší a technicky i časově nejnáročnější. K vybranému způsobu navíc nebyl zpracován ani povinný oponentní posudek.
- Projektant nezajistil podrobný geotechnický průzkum, který tudíž neodhalil nekvalitní podloží v místech rozšíření dálnice. Na chybějící průzkum upozornila i kontrola SFDI. Přesto nebyly žádné práce reklamovány. Na problém s nekvalitním podložím zákonitě narazil zhotovitel stavby při realizaci. Spor mezi zhotovitelem a zadavatelem pak vedl k prodloužení realizace nejméně o 7 měsíců a dalším nákladům.
- V důsledku nesrovnalostí v zadávací dokumentaci podali uchazeči celkem 468 dotazů, lhůty pro podání nabídek se několikrát posouvaly.
- Několikrát byl pak porušen Zákon o veřejných zakázkách:
 - Kvalifikační předpoklady pro zhotovitele stavby byly podle ÚOHS v rozporu se zákonem.
 - Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek je věcně nepřezkoumatelná, neúplná a chybná. Lze se domnívat, že hodnocení nabídek nebylo zcela transparentní.
 - Zadavatel rok nezveřejnil dodatek ke smlouvě o dílo.
- Celkově se termín dokončení stavby posunul o téměř 2 roky oproti původním plánům.
- Přes výše uvedené nedostatky nebyla v průběhu přípravy a realizace podána žádná reklamacie.

Vzhledem k uvedeným problémům může mít stále smysl přehodnotit postup při modernizaci D1 a výsledky použít pro další dosud nezrealizované úseky.

Je na čase, aby se ŘSD při přípravě projektů a vypisování veřejných zakázek poučilo z vlastních chyb a zavedlo skutečně kvalifikovaný a transparentní systém přípravy a řízení projektů. Základní parametry a efektivní pravidla musí stanovit ministerstvo dopravy, které by také mělo kontrolovat jejich dodržování.

VII. Přehled se stavbou souvisejících veřejných zakázek

(řazeno dle data podpisu smlouvy)

Datum zahájení zadávacího řízení	Datum podepsání smlouvy	Vítěz VZ	Předpokl. hodnota VZ (mil. Kč)	Vysoutěžená hodnota VZ (mil. Kč)	Typ řízení	Předmět zakázky
Zakázky na stavební práce						
30.3.2012	10.4.2013	OHL ŽS, a.s. + Alpin Bau CZ, s.r.o.	967,20	596,80	užší řízení	Stavební práce
11.7.2014	4.8.2014	ASFALTELAST, s.r.o.	1,93	1,33	ZMR	Oprava vozovky před zahájením 3. etapy prací
	13.4.2015	OHL ŽS, a.s. + Alpin Bau CZ, s.r.o.	0,90		JŘBU	Stavební práce
	6.5.2015	OHL ŽS, a.s. + Alpin Bau CZ, s.r.o.	8,10		JŘBU	Dodatečné práce týkající se špatného podloží
	18.5.2015	OHL ŽS, a.s. + Alpin Bau CZ, s.r.o.	21,10		JŘBU	Dodatečné práce týkající se špatného podloží
Zakázky na služby						
	25.1.2012	Tubes, spol s r.o.	0,95	0,83	ZMR	Vypracování změny na provoz během výstavby v šířkovém uspořádání 2+2 jízdní pruhy na jedné polovině dálnice
	27.6.2012	Tubes, spol s r.o.	1,90	1,89	ZMR	Autorský dozor
23.3.2012	5.9.2012	GRID spol s r.o.	1,30	1,18	ZMR	Geodetické práce pro převzetí staveniště
21.9.2012	6.11.2012	Pragoprojekt, a.s.	0,33	0,27	ZMR	Vypracování dopravně-inženýrských opatření ve stupni RDS
23.3.2012	28.11.2012	Dopravoprojekt Brno a.s. + Manifold Group s.r.o.)	28,00	23,35	užší řízení	Technický dozor investora
25.7.2013	22.8.2013	GRID spol s r.o.	0,45	0,43	ZMR	Geodetické doměření povrchu dálnice
18.10.2013	31.10.2013	HVH Legal, advokátní kancelář s.r.o.	0,50	0,50	ZMR	Analýzy obchodně-závazkových vztahů, zpracování analýz
11.10.2013	31.10.2013	Dekonta, a.s.	0,38	0,36	ZMR	Odborná technická pomoc při vyhodnocování kamerových prohlídek kanalizačního potrubí, přípojek a drenáží
22.10.2013	18.11.2013	Dopravoprojekt Brno a.s.	1,00	0,95	ZMR	Zhotovení projektové dokumentace pro DUR, SP, ZDS

Datum zahájení zadávacího řízení	Datum podepsání smlouvy	Vítěz VZ	Předpokl. hodnota VZ (mil. Kč)	Vysoutěžená hodnota VZ (mil. Kč)	Typ řízení	Předmět zakázky
20.11.2013	4.12.2013	Geprois, spol. s r.o.	0,86	0,37	ZMR	Vytyčení vlastnických hranic
8.10.2013	12.2.2014	VUT v Brně, Fakulta stavební	0,84	0,79	ZMR	Analýza proveditelnosti komplexní posouzení zahrnující všechny fáze od přípravy stavby až po její realizaci s hodnocením předložených výstupů
6.6.2014	8.7.2014	CleverMaps, s.r.o.	1,50	1,19	ZMR	Video-monitoring stavebních prací
	12.1.2015	Dopravoprojekt Brno a.s. (ve sdružení s MANIFOLD GROUP s.r.o.)		0,38	JŘBU	Poskytování konzultačních služeb
4.3.2015	26.3.2015	KHL - EKO, a.s.	1,93	0,60		Kácení stromů a odstranění náletových dřevin
	31.3.2015	Sdružení DPB a MNF D1-21-TDI		0,39	JŘBU	Poskytování konzultačních služeb
		VPÚ DECO Praha, a.s.	1,00	0,95		Činnost hlavního inženýra realizace
		Viapont, s.r.o.	1,90	1,85	otevřené řízení	

VIII. Chronologie projektu

Legenda: **EIA** (Týká se celé modernizace D1 v úseku Mirošovice – Kývalka.)

VZ na TDI (Týká se modernizace D1 – úseku 21.)

VZ na zhotovitele (Týká se modernizace D1 – úseku 21.)

Zhotovení stavby (Týká se modernizace D1 – úseku 21.)

Technicko ekonomická studie = název dokumentu či studie (Týká se celé modernizace D1 v úseku Mirošovice – Kývalka, není-li uvedeno jinak.)

2007

- **říjen 2007** – *Technicko ekonomická studie Dálnice D1 Mirošovice – Kývalka, zkapacitnění*. Počítá s **šestipruhovým provedením dálnice**. Jedná se o podklad pro proces EIA. Zpracoval Pragoprojekt, a.s. a Valbek spol s r.o. na základě zadání ŘSD.

2009

- **duben 2009** – *Studie komplexních opatření ke zlepšení stavebně technického stavu dálnice D1*, která počítá s rekonstrukcí a **rozšířením vozovky pouze o 0,75 m** na každé straně. Zpracoval Pragoprojekt, a.s. na základě zadání ŘSD.
- **listopad 2009** – předložena dokumentace EIA.

2010

- **1. ledna 2010** – *Zásady pro hodnocení výhod a nevýhod asfaltových a cementobetonových technologií*, metodický pokyn MD č. 13, zpracovalo CDV, v.v.i.
- **19. března 2010** – vydáno Souhlasné stanovisko MŽP v EIA pro záměr D1 – Mirošovice – Kývalka, **zkapacitnění na šestipruh** v kategorii D34/120 (č. j. 10217/ENV/10). Od tohoto záměru bylo však později upuštěno.
- **13. srpna 2010** – proběhlo **jednání ke stanovení způsobu opravy dálnice D1**, z jehož závěrů vyplynuly varianty řešení opravy dálnice D1 zpracované spol. Nievelt Labor s.r.o.
- **říjen 2010** – zadavatel ŘSD **pověřil zpracováním dokumentace pro stavební povolení (DSP) a projektové dokumentace** pro provedení stavby (PDPS) společnost Pragoprojekt, a.s.
- **2010** – *Souhrnná zpráva k metodice a rozsahu geotechnického průzkumu*, GeoTec-GS, a.s.

2011

- **2011** – **Rozhodnutí o realizaci modernizace D1 v kategorii D28/120 (=rozšíření o 0,75 m).**
- **8. listopadu 2011** – publikován článek „*Rekonstrukce D1 z jiného pohledu – důvody a rizika zamýšleného řešení*“ autorů J. Valentina, P. Mondscheina a F. Luxemburka v on-line magazínu Silnice a železnice (www.silnice-zeleznice.cz).
- **4. října 2011** – pro projekt modernizace dálnice D1 v kategorii D28/120 ve stupni DSP/PDPS bylo vydáno Rozhodnutí Ministerstva životního prostředí (č.j. 73085/ENV/11) v řízení EIA, že stavba **nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí**.

2012

- **16. ledna 2012** – ŘSD podalo **žádost o vydání stavebního povolení**.
- **únor 2012** – *Studie ekonomické efektivity Dálnice D1 Mirošovice – Kývalka, modernizace* (též uváděna jako **studie proveditelnosti – ekonomické hodnocení**, součástí je mj. analýza rizik), zpracoval Pragoprojekt, a.s., 66 stran.
- **24. února 2012** – ŘSD poslalo Ministerstvu dopravy **žádost o souhlas s technologií realizace** celé vozovky v rámci akce na D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka (č.j. 4157-12-ŘSD-11120).
- **16. března 2012** – odpověď MD, uváděna jako **konečné rozhodnutí MD o použitém typu vozovky** pro rekonstrukci, (resp. modernizaci D1 v úseku Mirošovice - Kývalka) č. j. 180/2012-910-IPK/2 na dopis ŘSD se žádostí o souhlas ze dne 24.2. – MD nemá připomínky: „V případě, že ŘSD ČR zajistí splnění deklarovaných předpokladů... neuplatňuje MD žádné připomínky.“
- **22. března 2012** – MD vydalo **stavební povolení** č. j. 49/2012-910-IPK/7.
- **23. března 2012** – zahájeno **zadávací řízení veřejné zakázky na TDI** – jako užší řízení (které zahrnuje 2 kola).
- **27. března 2012** – *Investiční záměr projektu „D1 Modernizace – úsek 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš“*, zpracovalo ŘSD.
- **30. března 2012** – zahájeno **zadávací řízení veřejné zakázky na zhotovitele stavby**.

- **12. dubna 2012** – Investiční záměr projektu D1 Modernizace – úsek 21 schválen na jednání Centrální komise MD. Zároveň zde 1. náměstek MD udělil výjimku z nutnosti zpracovat oponentní posudek podle Směrnice 1/2011.
- **9. května 2012** – původní termín pro podání žádosti o účast v užším řízení zakázky na zhotovitele.
- **16. července 2012** – potřetí posunutý termín pro podání žádosti o účast v užším řízení zakázky na zhotovitele.
- **červenec 2012** – předpokládaný termín zahájení stavebních prací podle stavebního povolení a investičního záměru.
- **srpen 2012** – *Analýza pro výběr varianty krytu vozovky při rekonstrukci dálnice D1*, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (3 strany textu).
- **27. září 2012** – první termín pro podání nabídek na zakázku na zhotovitele.
- **1. října 2012** – otvírání obálek – termín pro podání nabídek na TDI.
- **28. listopadu 2012** – **podepsána smlouva na výkon TDI** uzavřená mezi zadavatelem a „Sdružením DPB a MNF D1-21-TDI“, ve kterém figuruje Dopravoprojekt.
- **4. prosince 2012** – byly podepsány *zásady pro přípravu modernizace D1 řediteli dotčených odborných složek ŘSD ČR* – ředitelem úseku výstavby, ředitelem provozního úseku, ředitelkou úseku kontroly kvality staveb a ředitelem závodu Praha.
- **21. prosince 2012** – **ve věstníku VZ** se objevila **smlouva na výkon TDI** se „Sdružením DPB a MNF D1-21-TDI“, ve kterém figuruje i Dopravoprojekt.

2013

- **leden 2013** – **Nadační fond stínové ŘSD** předkládá ministrovi dopravy kritické a odmítavé *stanovisko se zdůvodněním ke zvolenému postupu a technologii rekonstrukce dálnice D1*. (www.stinoversd.cz).
- **3. ledna 2013** – konečný, potřetí posunutý **termín pro podání nabídek** na zakázku na zhotovitele.
- **6. února 2013** – Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek zakázky na zhotovitele stavby.
- **10. dubna 2013** – Písemná zpráva zadavatele zakázky na zhotovitele.
- **10. dubna 2013** – podepsán **souhrn smluvních dohod mezi zadavatelem a zhotovitelem stavby** „Sdružením D1 Lhotka – Velká Bíteš“.
- **25. dubna** – *Stanovisko občanského sdružení AFIM ke kauze D1* (www.afim.cz).
- **duben 2013** – **skutečné zahájení realizace stavby**.
- **15. května 2013** – začátek přerušování stavebních prací zhotovitelem z důvodů sporu ohledně neúnosnosti krajnice s ŘSD.
- **srpen 2013** – *Souhrnný materiál ŘSD: D1 Modernizace, exit 21 Mirošovice – exit 182 Kývalka* – přehled dostupných podkladů, které byly zdrojem pro rozhodnutí o způsobu modernizace, zpracovaný ŘSD, 50 s. + přílohy.
- **28. srpna 2013** – *Kontrolní protokol SFDI č. P8/2013/A* – týkající se mj. nedostatečného geotechnického průzkumu D1 v úseku 21.“
- **listopad 2013** – původně předpokládané dokončení stavby a původně plánovaný termín uvedení do provozu.
- **listopad 2013** – *Analýza rizik variantních řešení zvýšení kvality dopravy na dálnici D1*, výzkumná zpráva, autoři: Příbyl, P. – Lehovec, F. – Říha, J. – Vacín, O. – Mondschein, P. – et al., **ČVUT**, Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů, 51 s. + přílohy.

2014

- **27. března 2014** – konec přerušování stavebních prací.
- **březen 2014** – *Analýza proveditelnosti projektu D1 Modernizace* – zpráva pro ŘSD, **VUT**, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací, zpracovali: J. Pechočiak, D. Frýbort, P. Kozák, M. Pohanka, J. Kudrna; 47 s. + přílohy.
- **28. dubna 2014** – *Kontrolní závěr NKÚ z akce č. 13/27 s názvem „Peněžní prostředky určené na akce oprav a údržby pozemních komunikací“*, který upozornil např. na nedostatky v ZD pro VZ stavby D1 – 21 (str. 5).
- **polovina roku 2014** – **zadavatel se zhotovitelem uzavřel dodatek ke smlouvě**, čímž měli definitivně vyřešit následující postup ohledně rozporů s neúnosností krajnice a v postupu stavebních prací.

2015

- **19. března 2015** – *Odborný seminář k modernizaci dálnice D1* na půdě Ministerstva dopravy ČR.
- **24. července 2015** – na profilu dodavatele se objevil **dodatek ke smlouvě**, čímž měli zadavatel se zhotovitelem definitivně vyřešit následující postup ohledně rozporů s neúnosností krajnice a v postupu stavebních prací.
- **3. září 2015** – **zprovoznění stavby bez omezení provozu**, pokračují dokončovací práce. (www.novad1.cz)
- **konec roku 2015** – **plánované finanční vyrovnání a ukončení stavby**.

IX. Seznam zkratk

AB kryt	asfaltový kryt
AFIM	Asociace financování infrastruktury pro mobilitu (www.afim.cz)
CB kryt	cementobetonový kryt
CDV	Centrum dopravního výzkumu (www.cdv.cz)
DSP	dokumentace pro stavební povolení
EIA	Proces posouzení vlivů na životní prostředí na základě zákona č. 100/2001 Sb., jeho výsledkem je Stanovisko.
FIDIC	Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils (Mezinárodní federace konzultačních inženýrů) – asociace, která vydává vzorové smluvní podmínky užívané v mezinárodní stavební praxi (www.fidic.org)
JŘBU	Jednací řízení bez uveřejnění – druh zadávacího řízení VZ a způsob výběru dodavatele VZ. JŘBU lze použít jen v zákonem definovaných případech.
MD	Ministerstvo dopravy (www.mdcz.cz)
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad (www.nku.cz)
PD	projektová dokumentace = projekt zpracovaný pro zadávací dokumentaci veřejné zakázky
PDPS	projektová dokumentace pro provedení stavby
RDS	realizační dokumentace stavby = projekt zpracovaný pro realizaci stavby
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic (www.rsd.cz)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury (www.sfdi.cz)
SSÚD	středisko správy a údržby dálnice
TDI	technický dozor investora
TKP	technické kvalitativní podmínky
TP	technický předpis (např. TP 96 pro realizaci geotechnických průzkumů staveb dálnic a silnic)
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (= Antimonopolní úřad, www.uohs.cz)
VOP	všeobecné obchodní podmínky
VZ	veřejná zakázka
ZD	zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku
ZMR	zakázka malého rozsahu (předpokládaná hodnota zakázky nedosahuje zákonných limitů)
ZOP	zvláštní obchodní podmínky
ZVZ	zákon č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách
ZTKP	zvláštní technické kvalitativní podmínky

Průhledná doprava

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

Projekt sleduje kvalitu a efektivitu projektového řízení vzhledem k přípravě a realizaci investic do dopravní infrastruktury. Druhou sledovanou oblastí je pak vlastnická politika ministerstva dopravy vykonávaná vzhledem k jeho podřízeným organizacím a společností.

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

Dopravní federace

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

NasiPolitici.cz

občanské sdružení Naši politici o.s.

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



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

Frank Bold

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

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

