

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby

Bc. Miroslav Dostál

© 2023 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Miroslav Dostál

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Jičín

Název práce

Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby.

Název anglicky

FIDIC Contract Terms and Line Construction.

Cíle práce

Cílem práce je analyzovat a v praxi potvrdit či vyvrátit možnosti výstavby dopravní infrastruktury dle odlišných smluvních podmínek FIDIC (žlutá, zelená, červená kniha) na komunikacích II. a III. tříd, které jsou dle zákona 129/2000 o krajích, ve znění pozdějších předpisů ve vlastnictví místě příslušných krajů. Hlavním zaměřením práce je zkoumání možnosti uplatnění smluvních podmínek především žluté knihy a zelené knihy a jejich odlišnosti v zadání, přípravě a realizaci s červenou knihou (tzv. měřeným kontraktem), která se v současné době uplatňuje v drtivé většině projektů. Dílčím cílem je zkoumat a vyhodnotit přípravu dopravních staveb, přípravu z pohledu majetkoprávní problematiky, případného vyvlastnění, územního a stavební řízení apod. A následně provést posouzení a navrzení stanovení ideálního rozsahu zadávací dokumentace pro soutěž v režimu D&B s ohledem na projekční a majetkoprávní přípravu a současně posoudit výhodnost/nevýhodnost zadávání liniových staveb dopravní infrastruktury v režimu D&B kraji příp. obcemi ČR.

Metodika

Diplomová práce bude členěna na teoreticko-metodologickou část a analytickou část.

Teoretická část DP bude zaměřena na současný stav problematiky systému zadávání veřejných zakázek dopravní infrastruktury (jak státních, tak na úrovni municipalit).

V rámci praktické části bude provedeno šetření, v jakém rozsahu jsou v rámci veřejných zakázek využívány především smluvní podmínky dle žluté a zelené knihy. Bude provedena analýza a posouzení možnosti zadávání liniových staveb v různých fázích stavební připravenosti a provedeno srovnání předpokládaných nákladů pro objednatel v případě zadání formou D&B. Závěrem, na základě provedeného výzkumu, bude ověřen stav dopravní infrastruktury, údržby a výstavby liniových staveb ve vybraném kraji.

Doporučený rozsah práce

60 – 80

Klíčová slova

FIDIC, žlutá kniha, Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), krajský úřad, měřený kontrakt, projekční práce, zákon o zadávání veřejných zakázek, stavební náklady, stavební povolení, územní rozhodnutí, smluvní podmínky, zadávací dokumentace, projektová dokumentace

Doporučené zdroje informací

Klee L., Turek R. 2019. Smluvní podmínky FIDIC. Ostrava: Česká asociace konzultačních inženýrů
KLEE, Lukáš. Smluvní vztahy výstavbových projektů. Vyd. 2. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012
KOČÍ Roman, Zákon o pozemních komunikacích – 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí. 7. vydání. Praha: Leges, ISBN 978-80-7502-534-0
ŠTANDERA, Jan. Smlouva o dílo v novém občanském zákoníku: komentář. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2013, ISBN 978-80-7400-519-0
TICHÝ, Milík. Ovládání rizika: analýza a management. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2006
TRUNEČEK, Jaroslav. Liniové stavby. 1. vyd. Praha: Leges, 2021, ISBN 978-80-7502-527-2

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Michal Kellner, LL.M.

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 27. 11. 2023

Ing. JUDr. Eva Daniela Cvik, Ph.D. et Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 27. 11. 2023

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 28. 11. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "**Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby**" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30.11.2023

Bc. Miroslav Dostál

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval JUDr. Michalu Kellnerovi, LL.M za odborné vedení své práce, za jeho vstřícnost při konzultacích a pomoc v případě řešení konkrétních úkolů.

Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby

Abstrakt

Výstavba dopravní infrastruktury v České republice je po právní stránce zasmluvněna v režimu smluv o dílo, které vycházejí ze zákona č. 89/2012 Sb., Občanského zákoníku. Některé stavby stále ještě probíhají podle zákona č. 513/1991 Sb., Obchodního zákoníku. Implementace norem FIDIC u dopravních staveb probíhala postupně, Obchodní podmínky staveb pozemních komunikací obsahující Všeobecné a Zvláštní obchodní podmínky, které vycházely z norem FIDIC byly schváleny Ministerstvem dopravy a spojů s účinností od r. 2002, následně byly nahrazeny aktualizovanou verzí vydanou Ministerstvem dopravy v roce 2008, aby byly opět nahrazeny novější verzí vydanou Ministerstvem dopravy v r. 2016. Dílčí úprava proběhla i v letech následujících. Zaměřením práce je zkoumání možnosti uplatnění smluvních podmínek FIDIC, především žluté knihy a zelené, na projektech dopravní infrastruktury v České republice ve vybraném kraji, u vybraného veřejného zadavatele stavebních prací na úrovni municipalit. Dalším tématem diplomové práce je stanovení optimální fáze připravenosti projektu pro zadání veřejné zakázky dle smluvních podmínek FIDIC a porovnání s případovou studií. Součástí práce je popis a vyhodnocení související problematiky.

Klíčová slova: FIDIC, žlutá kniha, Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), krajský úřad, měřený kontrakt, projekční práce, zákon o zadávání veřejných zakázek, stavební náklady, stavební povolení, územní rozhodnutí, smluvní podmínky, zadávací dokumentace, projektová dokumentace

FIDIC Contract Terms and Line Construction.

Abstract

The construction of transport infrastructure in the Czech Republic is legally contracted under the regime of works contracts, which are based on Act No. 89/2012 Coll. Civil Code. Some constructions are still ongoing according to Act No. 513/1991 Coll. Commercial Code. The implementation of FIDIC standards for transport constructions took place gradually. The Commercial Terms and Conditions of Road Constructions, containing the General and Special Commercial Terms and Conditions, which were based on FIDIC standards, were approved by the Ministry of Transport and Communications with effect from 2002, and were subsequently replaced by an updated version issued by the Ministry of Transport in 2008, so that they were again replaced by a newer version issued by the Ministry of Transport in 2016. Partial modification also took place in the following years. The focus of the work is the investigation of the possibility of applying FIDIC contractual conditions, mainly yellow books and green books, on transport infrastructure projects in the Czech Republic in a selected region, with a selected public contractor of construction works at the level of municipalities. Another topic of the diploma thesis is the determination of the optimal phase of project readiness for the award of a public contract according to FIDIC contractual terms and comparison with a case study. Part of the work is a description and evaluation of the related issues.

Keywords: FIDIC, Yellow book, Directorate of Roads and Highways (ŘSD), Central Bohemian region, Measured contract, Design work, Public Procurement Act, Construction costs, Building permit, Zoning decision, Contractual conditions, Procurement documentation, Project documentation

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce.....	13
2.2 Metodika.....	13
3 Teoretická východiska	15
3.1 Proces zadávání veřejných zakázek u dopravních staveb.....	15
3.1.1 Veřejná zakázka, zadání veřejné zakázky dle Směrnice.....	15
3.1.2 Režimy veřejné zakázky dle Směrnice	17
3.1.3 Stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky v souladu se Směrnicí	19
3.2 Metody dodávky výstavbového projektu.....	19
3.2.1 Design – Bid – Build	20
3.2.2 Design - Build.....	20
3.2.3 Construction management	21
3.2.4 Další metody dodávky	22
3.2.5 Rozhodnutí o nejvýhodnější metodě dodání.....	22
3.3 Building Information Modeling - BIM.....	23
3.3.1 BIM z hlediska zavedení do stavební praxe	24
3.3.2 BIM z hlediska dopravních staveb.....	25
3.3.3 BIM a FIDIC.....	26
3.4 Smluvní vztahy	26
3.4.1 České obchodní podmínky výstavbových projektů	26
3.4.2 Implementace FIDIC ve stavební praxi	29
3.4.3 Smluvní vztah - uplatnění zákonných předpisů a FIDIC.....	31
3.5 Specifika smluvních vztahů – změnové procesy podle zákona a podle FIDIC.....	32
3.5.1 Změny v souladu se Zákonem č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník	33
3.5.2 Změny v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., Zákon o zadávání veřejných zakázek.....	33
3.5.3 Změny v souladu se smluvními podmínkami FIDIC.....	35
3.5.4 Změnové řízení v organizaci Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje	38
3.5.5 Změnové řízení v organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR.....	40
3.6 Shrnutí.....	51
4 Vlastní práce	54
4.1 Silniční síť ve Středočeském kraji	54
4.2 Optimální připravenost liniové stavby pro zadání dle smluvních podmínek FIDIC v režimu Design - Build.....	58

4.3	Identifikace potřeb pro zadávání v režimu Design – Build	62
4.4	Specifika smluvního vztahu u vybraného stavebního díla - „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“ oprava mostu	67
4.4.1	Popis souvislostí	67
4.4.2	Posouzení potřeb objednatele v případě zadání formou D&B, popis zajištění služeb u stavebního díla „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“	68
4.4.3	Změny v průběhu realizace díla „II/322 Týnec nad Labem, most ev.č. 322-005“	77
4.4.4	Shrnutí.....	82
4.5	Používání smluvních podmínek FIDIC v režimu zelené knihy (Green Book).....	84
5	Výsledky a diskuse	86
5.1	Stav dopravní infrastruktury ve sledovaném Středočeském kraji a jeho vliv na regionální rozvoj.....	86
5.2	Statistika veřejných zakázek Krajské správy a údržby silnic, p.o. za rok 2022	94
5.3	Diskuse k zhodnocení využívání FIDIC u zakázek na dopravní stavby ve Středočeském kraji.....	99
6	Závěr.....	100
7	Seznam použitých zdrojů	105
8	Seznam obrázků, tabulek a zkratk	109
8.1	Seznam obrázků.....	109
8.2	Seznam tabulek.....	110
8.3	Seznam použitých zkratk	110
9	Přílohy	112

1 Úvod

Silniční a dálniční infrastruktura v České republice je velmi rozvinutá a zahrnuje celkově více než 55 000 km silnic, z toho přibližně 1 250 km jsou dálnice. V posledních letech probíhá v České republice rozsáhlý program výstavby nových dálnic a modernizace stávající infrastruktury. Mezi nejvýznamnější projekty patří například výstavba dálnice D3 z Prahy na jih Čech, rozšíření dálnice D1 nebo modernizace dálnice D8 vedoucí do Německa. Z hlediska financování silniční a dálniční infrastruktury se v ČR používají především peníze z evropských fondů a státního rozpočtu. V oblasti zadávání veřejných zakázek u dopravní infrastruktury v ČR však stále existují některé problémy, které ovlivňují transparentnost a efektivitu celého procesu. Tyto problémy se vyskytují jak na úrovni státní, tak na úrovni municipalit. Jedním z hlavních problémů je nedostatečná konkurence mezi dodavateli. V některých oblastech jsou stále výraznější tendence k monopolizaci trhu a koncentraci zakázek u velkých firem. To vede k nárůstu cen a snižuje se kvalita poskytovaných služeb. Dalším problémem je časová náročnost samotného procesu zadávání veřejných zakázek. Mnohdy trvá několik měsíců od zahájení výběrového řízení až po uzavření smlouvy se zvoleným dodavatelem. To způsobuje zbytečné zdržení v realizaci projektů a může mít negativní dopad na rozvoj dopravní infrastruktury. Na úrovni municipalit mohou vznikat problémy s nedostatečnou kapacitou v oblasti projektování a řízení stavebních prací, což může vést k problémům s výslednou kvalitou stavebního díla a s tím spojenými následnými riziky ve fázi provozování a údržby.

Standardizace zadávacích procesů u dopravních staveb má významný vliv na efektivitu a transparentnost celého procesu zadávání veřejných zakázek. V České republice se standardizace v oblasti dopravních staveb provádí především pomocí využití harmonizovaných technických specifikací a standardních dokumentů pro zadávání veřejných zakázek, jako jsou například vzory smluv a zadávací dokumentace. V poslední dekádě dochází k stále častějšímu využívání Smluvních podmínek FIDIC u výstavbových projektů, a to zejména v oblasti dopravního stavitelství.

Smluvní podmínky FIDIC (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils) jsou mezinárodně uznávané standardy pro smlouvy v oblasti stavebnictví a inženýrství. Poskytují obecné zásady pro řízení projektů, včetně postupů pro změny ve smlouvě, řešení sporů a stanovení odpovědnosti za nedodržení smlouvy. Tyto podmínky také

obsahují různé standardní dokumenty, včetně formulářů pro plánování projektu, požadavky na kvalitu a bezpečnost práce a zprávy o stavu projektu. Existuje několik verzí smluvních podmínek FIDIC, které se vztahují k různým druhům projektů. Pro dopravní stavby je obvykle používána Červená kniha FIDIC pro stavby a inženýrské práce (měřený kontrakt), která se vztahuje k projektům, při nichž je zodpovědnost za návrh i stavbu na straně dodavatele. Žlutá kniha FIDIC je méně využívaným metodickým nástrojem, ale její potenciál využití je především u velkých a složitých stavebních projektů, tedy včetně dopravních staveb, jako jsou dálnice, silnice a železniční tratě. Tyto projekty často zahrnují více stavebních etap a účast různých subjektů, jako jsou zadavatelé, projektanti, dodavatelé a subdodavatelé. Využití Žluté knihy FIDIC při dopravních stavbách může přinést výhody, jako jsou jednotná pravidla pro řízení projektu, snížení rizik a nákladů, zlepšení komunikace mezi účastníky projektu a snadnější řešení sporů. Výběr správce stavby (nebo týmu správce stavby), který bude řídit projekt v souladu se standardem Žluté knihy FIDIC, je důležitým faktorem pro úspěšnou realizaci projektu a jeho výhody by měly být vyváženy s náklady a riziky, které mohou vzniknout v souvislosti s využitím tohoto standardu.

S použitím smluvních podmínek FIDIC se lze setkat zejména u veřejných zakázek zadávaných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a Správou železniční dopravní cesty, ale také například u zakázek zadávaných některými územními samosprávnými celky. V České republice je Červená kniha (měřený kontrakt) využívána nejčastěji, a to zejména při výstavbě silnic, dálnic a železnic. Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (ŘSD) pro její aplikaci vydalo vzorové zvláštní podmínky, jež doplňují a upravují její standardizované znění. Žlutá vzorová kniha se doposud téměř neužívá. Její použití se však předpokládá, jelikož i pro tuto knihu ŘSD vydalo zvláštní podmínky. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) pro veřejné zadavatele dále připravil metodiku, která se věnuje procesu zadávání veřejných zakázek pro tento typ metody výstavby, tedy pro metodu Design-Build. Zelená vzorová kniha je užívána zejména pro menší stavební zakázky (např. opravy pozemních komunikací) a to také převážně ŘSD, které i k této vzorové knize vydalo zvláštní podmínky, jež ji podstatně modifikují a zároveň významně rozšiřují.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem práce je analyzovat a v praxi potvrdit či vyvrátit možnosti výstavby dopravní infrastruktury dle odlišných smluvních podmínek FIDIC (žlutá, zelená, červená kniha) na komunikacích II. a III. tříd, které jsou dle zákona č. 129/2000 Sb., Zákon o krajích, ve vlastnictví místě příslušných krajů. Hlavním zaměřením práce je zkoumání možnosti uplatnění smluvních podmínek především žluté knihy a zelené knihy a jejich odlišnosti v zadání, přípravě a realizaci s červenou knihou (tzv. měřeným kontraktem), která se v současné době uplatňuje v drtivé většině projektů. Dílčím cílem je zkoumat a vyhodnotit přípravu dopravních staveb, přípravu z pohledu majetkoprávní problematiky, případného vyvlastnění, územního a stavební řízení apod. A následně provést posouzení a navržení stanovení ideálního rozsahu zadávací dokumentace pro soutěž v režimu D&B s ohledem na projekční a majetkoprávní přípravu a současně posoudit výhodnost/nevýhodnost zadávání liniových staveb dopravní infrastruktury v režimu D&B kraji příp. obcemi ČR.

2.2 Metodika

Práce je členěna na teoreticko-metodologickou část a vlastní, analytickou část. Teoretická část práce je zaměřena na současný stav problematiky systému zadávání veřejných zakázek dopravní infrastruktury (jak státních, tak na úrovni municipalit). Obsahuje stručný, uvozující vhled do způsobu zadávání VZ ve Středočeském kraji, dále uvádí nejčastější metody dodávky výstavbového projektu a shrnuje informace o systému modelování výstavbového projektu BIM. Dále úvodní část práce shrnuje smluvní vztahy výstavbového projektu a související specifika ve vybrané krajské organizaci. V rámci vlastní části práce je provedeno šetření, v jakém rozsahu jsou v rámci veřejných zakázek využívány především smluvní podmínky dle žluté a zelené knihy. Je provedena analýza optimální připravenosti liniové stavby pro zadání dle FIDIC v různých fázích díla, jsou identifikovány potřeby pro zadávání v režimu FIDIC. Je uvedena případová studie užití metody Design-Build na stavebním díle krajské organizace Středočeského kraje. Závěrem, na základě provedeného výzkumu, je ověřen stav dopravní infrastruktury, údržby a výstavby liniových staveb ve vybraném kraji.

Specifika dopravních staveb spočívají především ve faktu, že se jedná se o rozsáhlá území. V průběhu výstavby obvykle dochází ke změnám, které není možné dopředu předvídat. I přes podrobné geo-technologické průzkumy není možné přesně určit výchozí stav. A právě proto, že změny jsou nedílnou součástí výstavbového projektu dopravních staveb, tvoří zhodnocení přístupu ke změnám hlavní linku provázející téma této diplomové práce.

3 Teoretická východiska

3.1 Proces zadávání veřejných zakázek u dopravních staveb

Proces zadávání veřejných zakázek u liniových staveb, jako jsou silnice, dálnice nebo železnice, je podobný procesům u jiných stavebních zakázek, ale má několik specifíků, které se týkají zejména technických požadavků na stavbu a jejího umístění v krajině. Základním dokumentem pro zadávání veřejných zakázek u liniových staveb je zadávací dokumentace, která obsahuje technické požadavky na stavbu, včetně projektové dokumentace a popisu provedení. Další důležitou součástí je stanovení finančních a termínových požadavků, dále informace o podmínkách zadávání a pravidla pro vyhodnocování nabídek. Zadávání probíhá v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., Zákon o zadávání veřejných zakázek, v platném znění (dále v textu jako „ZZVZ“). Při zadávání liniových staveb je důležité brát v úvahu také vliv stavby na okolní krajinu a životní prostředí. Proto je součástí zadávací dokumentace také zpracování environmentálního posouzení a dalších povinných dokumentů. Po ukončení soutěže a výběru nejvhodnějšího dodavatele následuje uzavření smlouvy a následně realizace stavby s průběžným kontrolním a schvalovacím procesem.

Obecně závazné postupy při zadávání veřejných zakázek upravuje ZZVZ. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje dále využívá obecně závazné prováděcí předpisy - Směrnice č. 164 o zadávání veřejných zakázek a veřejných zakázek malého rozsahu Středočeským krajem a příspěvkovými organizacemi Středočeského kraje schválená usnesením Rady Středočeského kraje č. 048-39/2021/RK ze dne 14. října 2021 (dále jen „směrnice kraje“); Směrnice č. R-Sm-08 s účinností od 1. 1. 2022, která obsahuje závaznou úpravu postupu Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, (dále jen „KSÚS“) při zadávání veřejných zakázek. Tato směrnice je vydána za účelem upřesnění postupu při zadávání veřejných zakázek v návaznosti na požadavky Směrnice č. 164 o zadávání veřejných zakázek a veřejných zakázek malého rozsahu Středočeským krajem a příspěvkovými organizacemi Středočeského kraje.

3.1.1 Veřejná zakázka, zadání veřejné zakázky dle Směrnice

Veřejná zakázka je zakázka realizovaná na základě smlouvy mezi zadavatelem a jedním či více dodavateli, jejímž předmětem je úplatné poskytnutí dodávek či služeb nebo provedení stavebních prací. Veřejná zakázka musí být realizovaná na základě

písemné smlouvy. Veřejné zakázky se podle předmětu dělí na veřejné zakázky na dodávky, služby a na stavební práce.

Veřejnou zakázkou na stavební práce se dle ZZVZ rozumí veřejná zakázka, jejímž předmětem je:

- poskytnutí činností ve smyslu oddílu 45 hlavního slovníku jednotného klasifikačního systému,
- zhotovení stavby,
- provedení souvisejících projektových činností, jsou-li poskytovány spolu se stavebními pracemi.

ZZVZ definuje pro účely veřejných zakázek na stavební práce pojem stavby, který vymezuje jako výsledek montážních nebo stavebních prací vytvářejících jednotný celek, který je sám o sobě dostatečný k plnění technické či hospodářské funkce. Veřejnou zakázkou na stavební práce je rovněž veřejná zakázka na zhotovení stavby dle požadavků zadavatele, kdy zadavatel má rozhodující vliv na druh nebo projekt stavby. Za veřejné zakázky na služby jsou tak považovány jakékoli veřejné zakázky, které nejsou veřejnými zakázkami na stavební práce. Za veřejnou zakázku na služby je rovněž považována taková veřejná zakázka, která není veřejnou zakázkou na stavební práce, jejímž předmětem jsou dodávky i služby, pokud předpokládaná hodnota služeb je vyšší než předpokládaná hodnota dodávek, anebo pokud základním účelem takovéto veřejné zakázky je poskytnutí služby.¹

Veřejné zakázky, které ve svém předmětu zahrnují více druhů veřejných zakázek, se zadávají v souladu s pravidly platnými pro druh veřejné zakázky odpovídající hlavnímu předmětu této veřejné zakázky. Jsou-li předmětem veřejné zakázky dodávky i služby, ale nejedná se o veřejnou zakázku na stavební práce, určí se hlavní předmět podle části předmětu veřejné zakázky s vyšší předpokládanou hodnotou. V ostatních případech se hlavní předmět určí podle základního účelu veřejné zakázky.²

*Citovaná Směrnice č. R-Sm-08 dále člení VZMR podle hodnoty zakázky na „drobný nákup“, „větší nákup“, „nižší hodnoty“ a „vyšší hodnoty“, tato míra detailu však není pro účely této práce potřebná.

¹ zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění

² Směrnice č. R-Sm-08, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., účinnost od 1.1.2022

3.1.2 Režimy veřejné zakázky dle Směrnice

Režim veřejné zakázky se určí podle předpokládané hodnoty veřejné zakázky. Podle výše předpokládané hodnoty se veřejné zakázky dělí na veřejné zakázky malého rozsahu, podlimitní veřejné zakázky a nadlimitní veřejné zakázky.

- Veřejná zakázka malého rozsahu (dále jen „VZMR“) - předpokládaná hodnota je rovna nebo nižší:^{*}
 - v případě veřejné zakázky na dodávky nebo na služby částce 2.000.000,00 Kč bez DPH, nebo
 - v případě veřejné zakázky na stavební práce částce 6.000.000,00 Kč bez DPH.
- Veřejná zakázka podlimitní je veřejná zakázka, jejíž předpokládaná hodnota:
 - převyšuje 2.000.000,00 Kč bez DPH a je menší než částka 5.610.000,00Kč bez DPH v případě veřejné zakázky na dodávky nebo na služby, nebo
 - převyšuje 6.000.000,00 Kč bez DPH a je menší než částka 140.448,00 Kč bez DPH v případě veřejné zakázky na stavební práce.
- Veřejná zakázka nadlimitní je veřejná zakázka, jejíž předpokládaná hodnota je rovna nebo vyšší
 - v případě veřejné zakázky na dodávky nebo na služby částce 5.610.000,00 Kč bez DPH, nebo
 - v případě veřejné zakázky na stavební práce částce 140.448.000,00 Kč bez DPH.³

³ Směrnice č. R-Sm-08, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., účinnost od 1.1.2022

Tabulka 1 Přehled finančních limitů pro VZ v souladu se Směrnicí č. 164⁴

	VEŘEJNÉ ZAKÁZKY				
	VEŘEJNÉ ZAKÁZKY MALÉHO ROZSAHU			PODLIMITNÍ	NADLIMITNÍ
	Drobný nákup	Větší nákup	VZMR vyšší hodnoty		
STAVEBNÍ PRÁCE	0 – 100.000,00	100.001,00 – 1.000.000,00	1.000.001,00 – 6.000.000,00	6.000.001,00 – 140.448.000,00	≥ 140.448.000,00
SLUŽBY	0 – 100.000,00	100.001,00 – 500.000,00	500.001,00 – 2.000.000,00	2.000.001,00 – 5.610.000,00	≥ 5.610.000,00
DODÁVKY	0 – 100.000,00	100.001,00 – 500.000,00	500.001,00 – 2.000.000,00	2.000.001,00 – 5.610.000,00	≥ 5.610.000,00
ADMINISTRÁTOR VZ	žadatel	žadatel	technik zakázek	technik zakázek	technik zakázek
POVINNÝ POČET OSLOVENÝCH ÚČASTNÍKŮ	3 pokud osloví žadatel méně než 3 účastníky, musí vypracovat písemné zdůvodnění	3 pokud osloví žadatel méně než 3 účastníky, musí vypracovat písemné zdůvodnění, dále je nutné evidovat na profilu zadavatele,	nutné uveřejnit VZMR na profilu zadavatele	0 (pokud není stanoveno jinak v podmínkách dotace)	0
ZPRACOVATEL DODATKŮ K ZAKÁZCE	žadatel	technik zakázek		technik zakázek	technik zakázek

Zdroj: data s využitím směrnice č. 164, vlastní zpracování

⁴ Směrnice č. 164 o zadávání veřejných zakázek a veřejných zakázek malého rozsahu Středočeským krajem a příspěvkovými organizacemi Středočeského kraje

3.1.3 Stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky v souladu se Směrnicí

Předpokládanou hodnotou veřejné zakázky je předpokládaná výše úplaty za plnění veřejné zakázky vyjádřená v penězích. Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky se nezahrnuje daň z přidané hodnoty.

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky se stanoví na základě údajů a informací o zakázkách stejného či podobného předmětu plnění; nemá-li zadavatel k dispozici takové údaje nebo informace, vychází z informací získaných průzkumem trhu, předběžnými tržními konzultacemi nebo jiným vhodným způsobem. Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky se zahrne hodnota všech plnění, která mohou vyplývat ze smlouvy na veřejnou zakázku, není-li dále stanoveno jinak.

Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky se zahrne předpokládaná hodnota změn závazků ze smlouvy, jejichž možnost byla vyhrazena v zadávací dokumentaci podle § 100 ZZVZ. Pokud si zadavatel vyhradí plnění podle § 100 odst. 3 ZZVZ, uvede v zadávací dokumentaci předpokládanou hodnotu vyhrazeného plnění.

Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky se zahrne i předpokládaná výše cen, odměn nebo jiných plateb, které zadavatel poskytne dodavatelům v souvislosti s jejich účastí v zadávacím řízení.

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky se stanoví k okamžiku zahájení zadávacího řízení, nebo k okamžiku zadání veřejné zakázky, pokud nebyla zadána v zadávacím řízení.⁵

3.2 Metody dodávky výstavbového projektu

Stavební projekt je soubor procesů s předem definovaným cílem, do kterého jsou zapojeni různí účastníci/dodavatelé, který definuje velké množství podmínek a rizik ohrožujících naplnění cíle v jeho předem stanoveném plánu. Záleží proto na objednateli, jakou vybere dodací metodu, aby tato nejvíce odpovídala předmětu, účelu a charakteristikám zakázky. Níže uvádím nejčastěji využívané metody ve stavební praxi.

⁵ Směrnice č. R-Sm-08, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., účinnost od 1.1.2022

3.2.1 Design – Bid – Build

Jedná se o generální dodavatelství, nebo tzv. „měřený kontrakt“ a jedná se o v současné době nejrozšířenější využívanou metodu dodávky stavebních projektů. Ve vztahu objednatel – zhotovitel je to právě objednatel, který zajišťuje projektovou přípravu. Objednatel má tedy zodpovědnost za projektovou dokumentaci, a to včetně výkresové části, specifikaci předmětu projektu a výkaz výměr. Zhotovitel pak v rámci výběrového řízení oceňuje položky dle zadaného položkového rozpočtu, platby pak probíhají na základě výkazu skutečně provedených prací. Výhodou je organizace výběru zhotovitele, protože nabídky zhotovitelů se dobře oceňují na základě kritéria nejnižší nabídkové ceny. Nevýhodou pro objednatele je výrazně vyšší počet změnových řízení vyvolaných zjištěními během výstavby a s tím spojenými dodatečnými náklady, objednatel tak nese větší míru rizika za správnost a vhodnost řešení navrženého v projektové dokumentaci.

Základní znaky této metody:

- objednatel zhotovil projektovou dokumentaci a odpovídá za ni. Projektová dokumentace je z větší části dokončena před výběrem zhotovitele. Po výběru zhotovitele dochází k dokončení projektové dokumentace realizační dokumentací zhotovitele,
- standard a způsob určení konečného množství vychází ze smlouvy, zhotovitel provádí práce uvedené v soupisu prací s výkazem výměr,
- objednatel jmenuje k výkonu kontroly nad zakázkou správce stavby,
- zhotovitel realizuje stavbu, odpovídá za řemeslné zpracování v souladu se standardy, řídí se pokyny správce stavby⁶

3.2.2 Design - Build

Jedná se ve stavební praxi o méně využívanou metodu, kterou charakterizuje odpovědnost za projektovou dokumentaci na straně zhotovitele. Objednatel specifikuje ve svém zadání účel a rozsah projektu, požadavky na standardy, výkonová kritéria, případně jiné technické požadavky. Jedná se o kontrakt se smlouvou s paušální cenou, tedy bez výkazu výměr. Zhotovitel čelí při tomto typu zadání většímu riziku, které

⁶ Klee, L., Smluvní vztahy výstavbových projektů, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-818-6.

zpravidla promítá i do ceny. Na druhou stranu díky projektové přípravě a realizaci na straně zhotovitele může docházet na straně zhotovitele k optimalizaci procesů, které mají vliv na snížení celkové ceny díla. Fakturace probíhá podle smluvně stanoveného platebního kalendáře, chybí výkaz výměr, neměří se skutečně provedené práce. Výhodou této metody pro objednatele je jednoznačné přenesení rizik, pro zhotovitele pak snížená míry komplikací díky sjednocené odpovědnosti zhotovitele za vyprojektování a zhotovení díla. Nevýhodou metody je náročnost samotného procesu výběru zhotovitele, protože díky chybějícími a jednoznačně oceněnému výkazu výměr je složitější hodnocení uchazečů. Požadavky objednatele na uchazeče musí být ve fázi výběru jasné a jednoznačné, což může být u náročných výstavbových projektů složité a náročné na přípravu s ohledem na čas.

Základní znaky této metody:

- odpovědnost za projektovou dokumentaci a za realizaci nese zhotovitel, nese tedy riziko za případné chyby v projektové dokumentaci a ocenění potřebného množství práce a materiálů, ke změnám by mělo docházet v menší míře než je tomu u D-B-B.
- tato metoda není vhodná pro projekty, které předpokládají četné změny díla nebo pro projekty s velkou mírou rizika,
- míra jistoty dodržení nabídkové ceny je vyšší,
- DB umožňuje rychlejší zahájení realizace s možností překrývání fází projektování a realizace. Harmonogram prací se tak zkracuje.⁷

3.2.3 Construction management

Jedná se o metodu managementu realizace stavby. Její podstatou je, že objednatel má několik přímých smluv s dodavateli a najímá si manažera realizace, který řídí jednotlivé zakázky a celkově koordinuje realizaci stavebního díla. Výhodou metody je, že objednatel platí za dodávky přímo jednotlivým dodavatelům, neplatí tak přírážku generálního dodavatele. Dodavatelé mají projekt rozdělen na základě svých odborností a objednatel platí za realizaci často paušální cenu. Nevýhodou je riziko nekvalitního managementu realizace stavby, tedy mohou nastat problémy v řízení subdodavatelů, s plánováním času a s celkovou koordinací projektu. Realizační rizika zůstávají u

⁷ Klee, L., Smluvní vztahy výstavbových projektů, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-818-6.

subdodavatelů, proto riziko jednoho subdodavatele se při špatném managementu může přenést na ostatní subdodavatele.

Základní znaky této metody:

- jedná se zejména o developerské projekty, kdy se předpokládá velká zkušenost zákazníka a manažera projektu,
- prioritou je rychlost dokončení a co nejrychlejší výnos⁸

3.2.4 Další metody dodávky

Další metody dodávky jsou takové, které řeší nejen fázi projekční a realizační, ale také otázku financování a provozování díla. Charakteristickým znakem je tedy zapojení účastníků a rizik, kteří nejsou primárně zapojeni do stavebního procesu. Jsou definovány zkratkami, které vyjadřují jednotlivé fáze a zodpovědnosti (D – design - projektová dokumentace; B – BID – zadání stavebních prací; B – Build – realizace stavebních prací; O – Operate – provozování díla, T – Transfer – převod práv díla). Časté jsou projekty DBOT, BOT, DBFO. Za zmínku stojí poslední jmenovaný typ – skrývá projekty typu „PPP“ (Private Public Partnership), jedná se o partnerství veřejného a soukromého sektoru, jehož účelem je realizace projektů pro veřejnou sféru. To znamená, že veřejnou investici může realizovat, a provozovat soukromý sektor pro veřejný sektor. Po smluvené době zpravidla přechází realizovaný a provozovaný projekt na veřejný sektor.⁹ Tento typ projektů je velmi diskutovaný právě pro využití v případě liniových staveb.

3.2.5 Rozhodnutí o nejvýhodnější metodě dodání

Metodu je nutné volit pro každý konkrétní projekt tak, aby odpovídala velikosti investiční akce, podmínkám zadavatele a jeho prioritám, počtu zhotovitelů. Jak bylo uvedeno výše v popisu výhod a nevýhod u každé z uvedených metod, jednotlivé metody se liší zejména odpovědností a riziky spojenými s projektovou dokumentací, možností změn a claimů, přístupem ke správě a administraci zakázky na zhotovitele a požadavky na rychlost realizace a způsobu stanovení ceny díla.

⁸ Klee, L., Smluvní vztahy výstavbových projektů, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-818-6.

⁹ Klee, L., Smluvní vztahy výstavbových projektů, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-818-6.

3.3 Building Information Modeling - BIM

Tato kapitola je uvedena záměrně po popisu metod dodávek, ve kterých se jednalo zejména o odpovědnost za projektovou fázi a rizika s ní spojená mezi objednatelem a zhotovitelem. Zjednodušeně řečeno při úvaze, že nejčastěji využívané typy metod stavebních dodávek jsou DB, DBB a CM.

BIM je systém vytváření elektronického modelu stavby s cílem zlepšit projektování, výstavbu a užívání díla. Aby byl BIM maximálně využitelný a efektivní, je nezbytné, aby se všichni zapojení účastníci procesu výstavby díla řídili sjednocenými postupy a spolupracovali na tom, aby jednotlivé specifické součásti díla byly propojeny a simulovali dílo realistickým, funkčním způsobem. Cílem BIM je tedy spravovat informace o stavbě během celého životního cyklu stavby. V období přípravy umožní 3D model dopravní stavbu především srozumitelně prezentovat široké veřejnosti a pomáhat při majetkoprávní přípravě. Při projektování ve stupni DSP/PDPS už je potřeba vytvořit model podstatně podrobnější a věrnější, který bude sloužit mimo 3D zobrazování také ke generování výkresů (např. příčné a podélné řezy, situace), kontrole a řešení kolizí (křížení, inženýrské sítě) a následně bude doplňován o požadované technicko-kvalitativní údaje, o časové údaje HMG výstavby (4D) a také o výkazy výměr a cenové údaje (5D). V průběhu výstavby bude BIM model doplňován o konkrétní výrobky, které v procesu zadávání stavby nemohly být přesně specifikovány, bude stanoven konkrétní HMG výstavby a do modelu budou ukládány údaje o průběhu stavby jako je skutečný časový postup, výsledky kvalitativních zkoušek, údaje o finančním plnění a o nutných změnách během výstavby. Po dokončení stavby by měl BIM model (6D) obsahovat období dokumentace skutečného provedení, která bude sloužit jako podklad pro sledování a řízení údržby a případných oprav komunikace po celou dobu její životnosti. Výhodou, že v rané fázi přípravy a realizace díla mohou být odhaleny některé vady v projektové dokumentaci, nebo dojde k upozornění na rizika a realizace díla se tak stává více předvídatelnou.¹⁰

¹⁰ Klee, L., Smluvní vztahy výstavbových projektů, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-818-6.; <http://konceptebim.cz>

3.3.1 BIM z hlediska zavedení do stavební praxe

Dne 25. září 2017 vláda ČR svým usnesením č. 682 schválila materiál Koncepce zavádění metody BIM v České republice (dále jen „Koncepce“). Materiál vypracovalo MPO jakožto gestor pro zavádění BIM v ČR ve spolupráci s Odbornou radou pro BIM a SFDI. V roce 2018 byly vytvořeny koncepty základních pravidel pro přípravu BIM modelů. V průběhu let 2018-2019 byly SFDI připraveny první verze základních metodik pro aplikaci postupů BIM pro dopravní stavby. Proběhla jejich oponentura a schválení Centrální komisí MD.¹¹ V dubnu 2021 pak založil spolek czBIM také českou pobočku mezinárodní organizace buildingSMART. Tato organizace byla založena již v roce 1995 a sdružuje země připravující a využívající mezinárodní standardizaci, která usnadňuje spolupráci a komunikaci při přípravě a realizaci staveb, ale i při jejich správě a digitalizaci vystavěného prostředí. buildingSMART se podílí na tvorbě mezinárodních standardů, mimo jiné tak například stojí za normou ISO 16739:2013 – IFC, což je otevřený neutrální souborový formát podporující sdílení dat na principu informačního modelování staveb, umožňující efektivní komunikaci mezi všemi účastníky stavebních procesů a jejich softwarovými BIM nástroji.¹² Klíčovým datem Koncepce je datum 1. 7. 2023, kdy bude zavedena povinnost použití metody BIM pro nadlimitní veřejné zakázky na projektové a stavební práce financované z veřejných rozpočtů. Limit je stanoven na 137,5 mil. Kč u stavebních prací a na 5,5 mil. Kč u prací projekčních.¹³ Dne 17. 5. 2022 byla Centrální komisí Ministerstva dopravy schválena aktualizace dokumentu „Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury - Datový standard“.¹⁴ Klíčovým datem koncepce je datum 1. 7. 2023, kdy bude zavedena povinnost použití metody BIM pro nadlimitní veřejné zakázky na projektové a stavební práce financované z veřejných rozpočtů. Limit je stanoven na 137,5 mil. Kč u stavebních prací a na 5,5 mil. Kč u prací projekčních.

¹¹ <http://koncepcebim.cz>;

¹² Nechyba Jaroslav, Návrh povinnosti BIM od roku 2022 – požadavky na projektanty a stavební firmy, Silniční konference 2019,

¹³ <http://koncepcebim.cz>; Koncepce zavádění metody BIM v České republice <https://www.sfdi.cz/bim-informacni-modelovani-staveb/>

¹⁴ <https://www.sfdi.cz/bim-informacni-modelovani-staveb/>

3.3.2 BIM z hlediska dopravních staveb

U řady objektů pozemních staveb jsou postupy BIM již dnes běžně používány. U dopravních staveb jsou v současnosti realizovány dosud jen pilotní projekty, sloužící k přípravě definic pravidel pro vytváření BIM modelů a nastavení parametrů pro celý BIM proces. Problematika dopravních staveb je odlišná od objektů pozemních staveb. U objektů po-zemních staveb jde většinou o omezený územní rozsah. Pokud se vyřeší založení stavby, většinou je možné postavit celý objekt poměrně přesně podle projektu ve formě BIM 3D modelu. U dopravních staveb je situace složitější. Základní rozdíly jsou například:

- Jedná se o rozsáhlá území, což klade nároky na objemy a podrobnost zpracovávaných dat (rychlost výpočtů, kapacity programů, zobrazování, ukládání a archivování dat).
- Současná legislativa v řadě případů neumožňuje specifikovat konkrétní výrobek (stupeň PDPS). Musí se pracovat s tzv. zástupnými elementy definovanými technickými vlastnostmi. Interakce takových neurčitých zástupných elementů s ostatními elementy silnice je náročná na jejich definici.
- Konstrukce silnice je z podstaty věci vždy přibližná, protože běžné CAD programy neumí nativně pracovat s přechodnicemi a jejich ekvidistantami. Vždy se pracuje s polygonálními náhradami různých typů.
- V průběhu výstavby obvykle dochází ke změnám, které nebylo možné dopředu předvídat. I přes podrobné geo-technologické průzkumy není možné přesně určit výchozí stav. U staveb změna znamená výměnu typu oken a jde o prostou výměnu jednoho prvku z knihovny za jiný, U silnice je nutné řešit například nutnou úpravu podloží s dopadem do tvaru zemního tělesa a jeho kubatur, tedy změny, které mohou mít značný dopad do celého 3D modelu / projektu.

Při jejich přípravě projektů dopravní infrastruktury, projektování, výstavbě a provozování musí investor a následný správce respektovat celou řadu zákonů a nařízení, které ve svém důsledku v současnosti často komplikují implementaci postupů BIM. Také vyčíslení celkových možných úspor je u dopravních staveb náročné. Vlastní investor, který zajišťuje stavbu a následný správce bývají často značně vzdálení

organizačně nebo i vlastnicky. Proto na základě výsledků pilotních projektů lze očekávat i nutné úpravy předpisů.¹⁵

3.3.3 BIM a FIDIC

Dne 17. 5. 2022 byl schválen Centrální komisí Ministerstva dopravy dokument „Smluvní ustanovení pro tvorbu, předání a používání informačního modelu „BIM Protokol“ Pro smluvní standard FIDIC (1999)“. Jedná se o třetí vydání dokumentu a dle jeho obsahu je dokument průběžně doplňován a tvořen. Cílem předpisu je upravit smluvní podmínky mezi objednatelem a zhotovitelem při využití metody BIM. Dokument upravuje povinnosti objednatele, zhotovitele a členů projektového týmu, licenční ujednání (v platné verzi je uvedeno, že tato kapitola bude teprve doplněna). Přílohou dokumentu jsou následující šablony: Požadavky Objednatele na informace, včetně přílohy Datový standard Objednatele; Požadavky na Společné datové prostředí; Šablona Plánu realizace BIM.¹⁶

3.4 Smluvní vztahy

Účelem této kapitoly je uvést a pospat vztah mezi objednatelem a zhotovitelem na realizaci stavebního díla. Složitost stavebních kontraktů vyvolává poptávku po standardizaci pravidel, která umožní sjednání smluvního vztahu „spravedlivého“ pro všechny zainteresované strany. České stavebnictví kromě zákonných předpisů využívá zejména Všeobecné obchodní podmínky pro zhotovení stavby, které nevycházejí ze smluvních vzorů FIDIC. Oblast, ve které jsou podmínky FIDIC aplikovány v české stavební praxi je zejména výstavba dopravních staveb.

3.4.1 České obchodní podmínky výstavbových projektů

Předpisy soukromoprávního charakteru představují zejména Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník (nový), (dále jenom „Občanský zákoník“) a novela zákona o

¹⁵ Sirotek Martin, BIM z pohledu projektanta, Silniční konference 2019

¹⁶ https://www.sfdi.cz/soubory/bim/2022-03_bim-protokol.pdf, Smluvní ustanovení pro tvorbu, předání a používání informačního modelu „BIM Protokol“ Pro smluvní standard FIDIC (1999), Autoři: Lukáš Klee, Josef Žák, Anastázie Jegorová Schváleno Centrální komisí Ministerstva dopravy na jejím 274. jednání dne 17. 5. 2022

obchodních korporací č. 33/2020 Sb., s účinností od 1. ledna 2021. Obchodní závazkové právo je obsaženo v novém Občanském zákoníku.

Výstavbové projekty jsou řešeny mnoha zákonnými předpisy, není cílem této práce všechny pojmenovat, ale jistě by bylo v tomto místě vhodné ocitovat očekávané změny jednoho z nejvíce důležitých právních předpisů – stavebního zákona. V kontextu výstavbových projektů jsou využívány zejména předpisy Zákon č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho přechodná ustanovení a prováděcí předpisy, zákon č. 283/2021 Sb., Zákon stavební zákon, s účinností od 1. 1. 2024 (Nový stavební zákon nabude účinnosti 01. 01. 2024, toto se ale bude týkat jen užšího okruhu staveb (stavby dálnic, drah, energetiky apod.). Ostatní procesy, jako je územní a stavební řízení u ostatních druhů staveb bude v přechodném období od 01.01.2024 do 30.06.2024. U ostatních staveb mimo výše uvedené bude tedy v přechodném období legislativa probíhat dle dosavadních právních předpisů. V plném rozsahu bude nový stavební zákon účinný od 01. 07. 2024 a od tohoto data bude používán na všechna zahájená řízení. Jelikož místní komunikace, ani silnice II. a III. tříd, vlastněné na úrovni municipalit nejsou tzv. vyhrazenými stavbami uvedenými v příloze č.3 nového stavebního zákona, budou u řízení u těchto komunikací zahájená před 01.07.2024 probíhat dle původního zákona.¹⁷⁾

Zákon č. 309/2006 Sb., (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)¹⁸⁾, Zákon č. 114/1992 Sb., Zákon o ochraně přírody a krajiny,

¹⁷⁾ Mezi nejdůležitější změny nového stavebního zákona s dopadem na stavební přípravu patří zejména:

- zánik specializovaných stavebních úřadů (dopravní, báňské), povolování staveb tedy zůstane na obecních a krajských stavebních úřadech, jejich počet by se měl snížit.
- zjednodušení povolování staveb a zavedení jednotného, uceleného řízení o povolení stavby, namísto současného územního a stavebního řízení.
- jednotné environmentální stanovisko.
- pořízení územně plánovací dokumentace v jednotném formátu, bude se povinně vyhotovovat v elektronické verzi ve strojově čitelném formátu.
- ucelenost u závazných stanovisek nebo vyjádření, s příslušností u stejného správního orgánu by mělo být vydáno jediné koordinované závazné stanovisko. Včetně jednotného environmentálního stanoviska.
- podrobná úprava plánovacích smluv - obec může v územním plánu stanovit uzavření smlouvy jako podmínku realizace určitého stavebního záměru.
- účast ekologických spolků v řízeních o povolení záměrů.
- zpřísnění podmínek pro dodatečné povolení tzv. „černých staveb“.

¹⁸⁾ Zákon č. 309/2006 bude k 1. 1. 2024 zrušen. Dne 31. března 2016 vyšel ve Sbírce předpisů ČR zákon č. 88/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci

Zákon č. 184/2023 Sb., Zákon, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, Zákon č. 416/2009 Sb., Zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), a další přechodná ustanovení a prováděcí předpisy. A pro veřejné zakázky platí ustanovení zákona č. 134/2016 Sb., Zákon o zadávání veřejných zakázek.

Smluvní vztahy mezi subjekty upravuje Občanský zákoník, který říká, že část obsahu smlouvy lze definovat použitím obchodních podmínek. Občanský zákoník obsahuje právní úpravu závazkových vztahů. V Hlava 1 ve Všeobecných ustanoveních o závazcích v § 1751 uvádí, že 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. A dále při uzavření smlouvy mezi podnikateli lze část obsahu smlouvy určit i pouhým odkazem na obchodní podmínky vypracované odbornými nebo zájmovými organizacemi.¹⁹

V oboru stavebnictví se jedná o všeobecné obchodní podmínky, které byly vypracovány odbornými nebo zájmovými organizacemi.²⁰ Konkrétně například Všeobecné obchodní podmínky pro zhotovení stavby. Všeobecné obchodní podmínky pro zhotovení stavby vydalo v roce 2007 sdružení nevládních organizací pro oblast výstavby S.I.A. – Rada výstavby a Hospodářská komora ČR pod záštitou Ministerstva průmyslu a obchodu ČR a Ministerstva pro místní rozvoj ČR. S.I.A. – Rada výstavby sdružuje klíčové odborně zájmové a profesní organizace (Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR, Český svaz stavebních inženýrů, Českou komoru autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, Českou komoru architektů, Českou společnost pro stavební právo a další), kteří z hlediska své podstaty sdružují klíčové informace definující české stavebnictví, mohou vymezit z praxe známé a opakující se sporné okruhy smluvních vztahů a hlavně mají nesporný vliv na prosazení podmínek do praxe.

Vedle všeobecných obchodních podmínek, které upravují právní, organizační a

práce, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, s účinností od 1. května 2016.

¹⁹ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. In: *Zákony pro lidi* [právní informační systém]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>

²⁰ Klee, L., *Smluvní podmínky FIDIC*, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3

ekonomické vztahy účastníků výstavby, byly vydány další podmínky, které se zaměřují na úpravu navazujících vztahů vyplývajících ze stavební činnosti. Jedná se o „Všeobecné obchodní podmínky a vzory smluv pro zhotovení dokumentace projektu a pro související výkony ve výstavbě“, a o „Všeobecné obchodní podmínky a vzory smluv pro inženýring ve výstavbě“. Uvedené podmínky byly vydány Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě a Svazem podnikatelů ve stavebnictví pod záštitou Ministerstva průmyslu a obchodu (aktualizace 2007).²¹ Tyto vzorové obchodní podmínky, v českém stavebnictví často využívané, však nevycházejí ze smluvních vzorů FIDIC.

3.4.2 Implementace FIDIC ve stavební praxi

Tato práce se nebude zabývat obecným popisem co je FIDIC a co představuje nebo historií zavedení využívání FIDIC do stavební praxe. Uvádím, že dopravní výstavbové projekty jsou ve využívání vzorů FIDIC nejvíce pokrokové. A to z důvodu potřeby ukotvit smluvní podmínky a procesy u výstavbového projektu, který je z hlediska času a způsobu provádění a zejména z hlediska vnějších neovlivnitelných podmínek náročnější. Specifika dopravních staveb jsou uvedena v kapitole 3.6.3 této práce.

Ve zkratce je uveden popis červené a žluté knihy, která je v dopravním stavitelství nejvíce využívána.

- Červená kniha, CONS (Conditions of Contract for Construction for Building and Engineering Works Designed by the Employer, „smluvní podmínky pro stavební a inženýrská díla, jejichž projektovou dokumentaci zajišťuje objednatel“), je v současné době nejpoužívanějším vzorovým typem knihy FIDIC. V případě realizace díla za použití této vzorové knihy je metodou dodávky tzv. Design – Bid – Build (DBB), při kterém projektovou dokumentaci pro dílo zpracovává objednatel, který za ni v převážné míře také odpovídá. Jedná se o měřený kontrakt (této metodě dodávky je věnována kap. 3.1 této práce), tudíž výsledná cena díla je stanovena na základě měření skutečně provedených prací. Dalším významným znakem této vzorové knihy je vyrovnaná alokace rizik mezi

²¹ SIA ČR – Rada Výstavby Dostupné z: <http://www.siacr.cz/>

objednatel a zhotovitel a v neposlední řadě také zavedení institutu správce stavby, který vystupuje na straně jedné jako zástupce objednatel a na straně druhé v některých případech jako nezávislý arbitr smluvních stran.²² V České republice je tato vzorová kniha využívána v souvislosti s dopravním stavitelstvím nejčastěji. Ředitelství silnic a dálnic pro aplikaci Red Book vydalo „Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatel - zvláštní podmínky“, (ze dne 27. ledna 2016, s účinností od 1. února 2016), které upravují standardizované znění CONS.²³ Tuto vzorovou knihu v rámci svých zakázek užívá také Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVCC). Obě organizace také pro aplikaci CONS vydaly vlastní zvláštní podmínky, která upravují specifika tohoto odvětví dopravních staveb.²⁴

- Yellow Book, P&DB (Conditions of Contract for Plant and Design-Build for Electrical and Mechanical Plant and for Building and Engineering Works Designed by the Contractor, „smluvní podmínky pro zakázky ‚dodej a vyprojektuj-postav‘ pro elektrická a strojní díla a pro stavební a inženýrská díla, jejichž projektovou dokumentaci zajišťuje zhotovitel“) je vzorovou knihou, která z velké části kopíruje strukturu Red Book. Základním rozdílem je zpracování projektové dokumentace a odpovědnost za ni, která je při aplikaci této vzorové knihy přenesena na zhotovitel. Yellow Book zároveň pracuje s tzv. požadavky objednatel (CLAIM), pomocí kterých objednatel uvádí základní náležitosti a účel díla. Na jejich základě zhotovitel vytváří svůj návrh na realizaci díla. Cena díla v tomto případě není stanovena měřením skutečně provedených prací, ale je cenou paušální. V každém případě je však nutné vzít v potaz případné claimové procesy a jednotlivé variace, v jejichž důsledku se konečná cena může lišit od původně stanovené ceny. Rizika jsou v případě užití Yellow Book alokována velmi podobně jako v Red Book, zejména však s tím

²² Klee, L., Smluvní podmínky FIDIC, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3

²³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatel - Zvláštní podmínky (na základě červené knihy FIDIC) [online]. Praha, 2016, Dostupné z: https://pjk.rsd.cz/data/USR_001_2_4_OBCHODNI_PODMINKY/Zvlastni_OP.pdf

²⁴ Klee, L., Smluvní podmínky FIDIC, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3

rozdílem, že zhotovitel ponese rizika související s paušální cenou a projektovou dokumentací.²⁵ Forma kontraktu/metoda dodávky DB není v české stavební praxi příliš využívána s ohledem na ZZVZ, na požadavek kritéria nejnižší nabídkové ceny v souvislosti s předem známými objemy prací. I pro tuto knihu ŘSD vydalo zvláštní podmínky.²⁶ Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) pro veřejné zadavatele připravil metodiku, která se věnuje procesu zadávání veřejných zakázek pro tento typ metody výstavby DB.²⁷

Obě knihy mají strukturu soustavy 20 kapitol popisujících práva a povinnosti stran vyplývající z konkrétní situace s vlivem na smluvní ujednání ve stavební praxi. Obchodní podmínky jsou vytvořeny na základě CONS (autorizovaný překlad České asociace konzultačních inženýrů (CACE)) a zvláštní podmínky pro obě knihy připravilo Ministerstvo dopravy, ŘSD, jak bylo uvedeno výše. Při letmém porovnání zvláštních podmínek (ŘSD) se smluvními podmínkami FIDIC čtenáři neunikne doplnění zvláštních podmínek o některá ustanovení specifická českým podmínkám, ale konkrétním srovnáváním kapitol se tato práce nevěnuje.²⁸

3.4.3 Smluvní vztah - uplatnění zákonných předpisů a FIDIC

Nebývá obvyklé, aby se ve vnitrostátní hmotně-právní úpravě našla dostačující regulace pro realizaci náročných výstavbových projektů, je možné, že zákonná úprava smlouvy o dílo (dle Občanského zákoníku) je nedostatečná z hlediska specifik výstavbového projektu, zejména specifik dopravních staveb. Občanský zákoník není konkrétní například v oblasti podrobností realizace díla, určení způsobu ceny díla, dělby rizik a změnových řízení.²⁹

²⁵ Klee, L., Smluvní podmínky FIDIC, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3

²⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování - výstavbu elektro a strojně - technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných dodavatelem - Zvláštní podmínky (na základě žluté knihy FIDIC) [online]. Praha, 2016, Dostupné z: https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_4_OBCHODNI_PODMINKY/SFDI_YELLOW_BOOK_zvlastni_podminky_pro_CK.pdf

²⁷ <https://www.stavebni-smluvni-standardy.cz/>

²⁸ využito „Smluvní podmínky FIDIC pro výstavbu, Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu“, Česká asociace Konzultačních inženýrů, Třetí vydání 2019; a MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelům - Zvláštní podmínky (na základě červené knihy FIDIC) [online]. Praha, 2016, Dostupné z: https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_4_OBCHODNI_PODMINKY/Zvlastni_OP.pdf

²⁹ Klee, L., Smluvní podmínky FIDIC, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, Občanský zákoník uvádí, že část obsahu smlouvy lze určit odkazem na obchodní podmínky, které navrhovatel připojí k nabídce nebo které jsou stranám známy. Zde je tedy prostor odkázat se na Všeobecné obchodní podmínky pro zhotovení stavby nebo na vzorové dokumenty FIDIC, které pro své potřeby upravilo MD, potažmo ŘSD, jak bylo také uvedeno výše. Všeobecné obchodní podmínky a stejně tak i zvláštní podmínky dle FIDIC se tak stávají nedílnou součástí smlouvy na základě uvedeného odkazu na podmínky ve smlouvě. Obě strany pak počítají s „obeznámeností“ s těmito podmínkami na straně smluvního partnera. Zákon č. 134/2016 Sb., Zákon o zadávání veřejných zakázek specificky stanovuje, že „podmínky účasti v zadávacím řízení může zadavatel stanovit jako obchodní nebo jiné smluvní podmínky vztahující se k předmětu veřejné zakázky“³⁰. ZZVZ tedy považuje odkaz na obchodní podmínky jako minimum.

3.5 Specifika smluvních vztahů – změnové procesy podle zákona a podle FIDIC

Tato kapitola slouží jako uvozující kapitola k praktické části. Její podstatou je zaměřit se na specifika kontraktů dopravních staveb podle smluvních vzorů FIDIC. Vzhledem k tomu, že se jedná o obsáhlou problematiku, která by klidně mohla být i obsahem samostatné práce, zaměřím se na, podle mého názoru, hlavní specifikum mající vliv na výstavbový projekt a tím jsou změny, které definují každý dopravní projekt. Na uvedené se zaměřím z pohledu využití metody Design-Build, tedy s aplikací žluté knihy FIDIC, resp. Zvláštních podmínek pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem, které v úpravě vydalo MD, ŘSD. Pro úplnost tématu ale uvozuji tuto kapitolu popisem role Správce stavby, která je signifikantní pro využití vzorů FIDIC a popisem metody Design-Build, která bude součástí praktické části této práce.

Jelikož zákonná úprava dle Občanského zákoníku není konkrétní například v oblasti podrobností realizace díla, určení způsobu ceny díla, v oblasti alokace rizika a kompenzace, určení odpovědností za projektovou dokumentaci, v oblasti změnových řízení a správy zakázky a jelikož tyto parametry jsou signifikantní pro smluvní vztahy

³⁰ Zákon č. 134/2016 Sb., Zákon o zadávání veřejných zakázek, Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-134?text=37>

dle FIDIC, práce se níže věnuje stručnému popisu těchto souvislostí. Konkrétně se bude týkat principu a postupu změn výstavbového projektu, jelikož změny jsou jedním z nejcharakterističtějších znaků výstavbového projektu liniových (dopravních) staveb.

3.5.1 Změny v souladu se Zákonem č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník

U výstavbových projektů jsou změny související s výstavbou charakteristické, u dopravních staveb obzvlášť. Proto musí být změny ukotveny smluvně. Z hlediska formy smluvních vztahů Občanský zákoník v § 559 uvádí, že *„Každý má právo zvolit si pro právní jednání libovolnou formu, není-li ve volbě formy omezen ujednáním nebo zákonem.“*. V témže oddíle je v § 564 uvedeno: *„Vyžaduje-li zákon pro právní jednání určitou formu, lze obsah právního jednání změnit projevem vůle v téže nebo přísnější formě; vyžaduje-li tuto formu jen ujednání stran, lze obsah právního jednání změnit i v jiné formě, pokud to ujednání stran nevyklučuje.“*³¹ Z toho vyplývá, že chtějí-li smluvně zainteresované strany, aby byly změny ujednány písemně, je nutné tento požadavek výslovně uvést do smlouvy. Ve stavební praxi jsou u měřených kontraktů změny běžně prováděny na základě oboustranně schválených změnových listů, které jsou podkladem k dodatku ke smlouvě. Drobné změny, které nemají vliv na smluvní ujednání, mohou být uvedeny i zápisem ve stavebním deníku, avšak tento zápis musí být jasně schválen pověřenými osobami smluvních stran. V současné stavební praxi je ústní dohoda, kterou Občanský zákoník uvažuje jako přípustnou formu smluvního vztahu, i s ohledem na dílo, které většinou podléhá zákonu o zadávání veřejných zakázek, nevyužívaná.

3.5.2 Změny v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., Zákon o zadávání veřejných zakázek

U stavebních prací podle ZZVZ nesmí zadavatel umožnit podstatnou změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku po dobu jeho trvání bez provedení nového zadávacího řízení podle tohoto zákona. Jak uvedené napovídá, u stavebních prací v režimu ZZVZ je zapotřebí rozlišit, jestli se jedná o změnu podstatnou, nebo nepodstatnou. Podstatná změna u zakázky podle ZZVZ sjednaná jiným postupem, než dle jmenovaného zákona je chápána jako porušení zásad transparentnosti.

³¹ Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník. In: *Zákony pro lidi [právní informační systém]*. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>

ZZVZ v § 222 Změna závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku uvádí: „Podstatnou změnou závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku je taková změna smluvních podmínek, která by umožnila účast jiných dodavatelů nebo by mohla ovlivnit výběr dodavatele v původním zadávacím řízení, pokud by zadávací podmínky původního zadávacího řízení odpovídaly této změně; měnila ekonomickou rovnováhu závazku ze smlouvy ve prospěch vybraného dodavatele, nebo vedla k významnému rozšíření rozsahu plnění veřejné zakázky“. „Za podstatnou změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku se nepovažuje změna, která nemění celkovou povahu veřejné zakázky a jejíž hodnota je nižší než finanční limit pro nadlimitní veřejnou zakázku a nižší než 10 % původní hodnoty závazku, nebo 15 % původní hodnoty závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku na stavební práce, která není koncesí“.³²

Za podstatné změny jsou tedy považovány takové změny, které mohou mít vliv na okruh a počet potencionálních dodavatelů. Zadávací podmínky na výběr dodavatele jsou binárním kritériem pro rozhodování o účasti dodavatelů v zadávacím řízení a určujícím faktorem jejich nabídek. Je totiž možné uvažovat, že by tyto podstatné změny v případě úpravy zadávacích podmínek v době před původním zadávacím řízením vedly k výběru nabídky jiného uchazeče.

Bez použití postupu podle ZZVZ lze tedy provést jen změnu podmínek, která není považována za podstatnou, a které nemají vliv na okruh dodavatelů veřejné zakázky, nejsou v neprospěch zadavatele a nemění v neprospěch zadavatele hodnoty vítězného uchazeče nabídnuté v rámci hodnotících kritérií. Typicky se jedná o změnu lhůty díla, platebních podmínek a další změny, které nejsou předmětem hodnocení nabídek.

U veřejných zakázek malého rozsahu, sektorových podlimitních VZ a případných dalších výjimek dle § 29, 30 a 31 dle ZZVZ zadavatel není povinen zadat veřejnou zakázku v zadávacím řízení, což se tedy vztahuje i na případné změny. Pouze u postupů, které jsou zcela vyjmuty z působnosti zákona (jde o postup dle § 7 až 12; § 155, 156, 189 a 190 ZZVZ) lze měnit závazek bez ohledu na restrikce dle § 222 ZZVZ, pokud jsou i po přijetí změny zachovány podmínky výjimky z působnosti zákona.³³

³² Zákon č. 134/2016 Sb., Zákon o zadávání veřejných zakázek. In: Zákon pro lidi [právní informační systém]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>

³³ Surý Jan, Změny závazků ze smlouvy na veřejnou zakázku, Rigorózní práce, Právnická fakulta, Masarykova univerzita Katedra správního práva, 2021, https://is.muni.cz/th/ojnkv/Rigorozni_prace_final_Sury.pdf

U rámcových dohod obecně nevzniká závazek, přesto změny rámcových dohod lze posuzovat dle § 222 ZZVZ. Tedy jinými slovy pokud jsou dílčí zakázky (minitendry) v souladu s celkovými parametry rámcové dohody, nedochází ke změně podmínek rámcové dohody, a tak ani ke změně daného „závazku“. V opačném případě změna zakládá změnu „hlavního“ závazku a tudíž je nutné určit, jestli se jedná o podstatnou nebo nepodstatnou změnu. „*Podstatná změna rámcové dohody nebo veřejné zakázky zadávané na základě rámcové dohody musí být vždy posuzována ve smyslu změny závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku podle § 222.*“³⁴

3.5.3 Změny v souladu se smluvními podmínkami FIDIC

Jelikož stavební projekt je charakteristický podpisem smlouvy o dílo před jeho samotnou realizací, a to pouze na základě komplexní projektové dokumentace u měřeného kontraktu, nebo v případě Design-build v požadavcích na funkci a výkon, je typické, že objednatel by měl mít právo v určitém rozsahu nařídit smlouvou předem umožněné potřebné druhy změn předmětu a případně dalších parametrů díla, zhotovitel má právo na úhradu podle smlouvy oceněných nákladů a posun termínů realizace, je-li to nutné. Prostřednictvím dohodnutých formulářů pak může dojít k hladkému řešení situace.

1) Variace

Smlouvou dohodnutá možnost úpravy předmětu díla je podle FIDIC označena jako Variace. Pravomoc dávat pokyny k variacím má podle FIDIC správce stavby. Správce stavby je signifikantní pro řízení projektů podle FIDIC. Správcem stavby je většinou společnost, která zastupuje ve výstavbovém procesu objednatele. K zajištění řádného provádění díla za transparentních podmínek slouží role správce stavby, který by měl plnit funkci profesního řízení stavby v rovnováze mezi objednatelem a zhotovitelem. Práva a povinnosti správce stavby vyplývají ze vzorů FIDIC pro vztah objednatele a zhotovitele a dále jsou upraveny ve smlouvě s objednatelem. Mezi typická

³⁴ Surý Jan, Změny závazků ze smlouvy na veřejnou zakázku, Rigorózní práce, Právnická fakulta, Masarykova univerzita Katedra správního práva, 2021, https://is.muni.cz/th/ojnjv/Rigorozni_prace_final_Sury.pdf

práva správce stavby patří především právo zadávat zhotoviteli pokyny týkající se realizace díla, avšak v jeho pravomoci není oprávnění měnit smluvní vztah objednatele a zhotovitele a zasahovat tak do jejich pravomocí, povinností a závazků.

Variace na pokyn je jedna z forem variací. Variace na pokyn jsou iniciovány na základě pokynu Správce stavby kdykoliv před vydáním Potvrzení o převzetí díla.

Variace může zahrnovat: (a) změny v množství jakékoli položky práce obsažené ve Smlouvě (ale nejsou nutně Variací), (b) změny v kvalitě a jiných vlastnostech jakékoli položky prací, (c) změny ve výškách, rozmístění anebo rozměrech jakékoli části díla, (d) vypuštění jakékoli práce, pokud nemá být vykonána někým jiným, (e) jakoukoli dodatečnou práci, technologické zařízení, materiály nebo služby nezbytné pro Stavbu včetně jakýchkoli s tím spojených Přejímacích zkoušek, vrtů a jiných zkušebních a průzkumných prací nebo (f) změny v posloupnosti a načasování provádění díla.³⁵

Zhotovitel nesmí Stavbu nijak pozměnit nebo modifikovat, pokud a dokud Správce stavby nedá pokyn k Variaci nebo ji neschválí. Podle vzorů FIDIC může zhotovitel předložit objednateli návrh na zlepšení, který dle dokumentace například sníží cenu stavby, zkrátí dobu realizace projektu, zvýší efektivitu nebo hodnotu dokončeného díla, nebo bude jinak prospěšný. V takovém případě náleží zhotoviteli předem dohodnutá finanční odměna.³⁶

2) Claimy

Claim („nárok“) popisuje nárok smluvní strany vůči straně druhé na základě smlouvou pojmenované skutečnosti a v souvislosti s postupem definovaným ve smlouvě. Dodržením tohoto postupu je podmíněn vznik tohoto nároku – Claimu. Claimový management je založen na optimálním rozložení rizik mezi objednatelem a zhotovitelem a jejich řízením. FIDIC claimům věnuje článek 20.1, který předepisuje postup, podle kterého má jednat Zhotovitel, když uvažuje o nároku na dodatečnou platbu anebo prodloužení doby. Článek dále uvádí možné následky plynoucí z nedodržení uvedeného postupu. Jednoduše claim vzniká oznámením Zhotovitele Správci stavby co nejdříve, jak je to prakticky možné, ne později než 28 dnů potom, co

³⁵ Klee, L., Smluvní podmínky FIDIC, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3

³⁶ Klee, L., Smluvní podmínky FIDIC, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3

si Zhotovitel skutečnost změny uvědomil, nebo měl uvědomit. Jedná se o systémové a smluvně podložené opatření, které zajistí, že významné skutečnosti s dopadem na cenu nebo čas realizace budou řešeny a bude o nich jednáno co nejdříve na základě předem stanovené procedury. Claim management prostupuje knihami CONS a P&DB napříč, v podstatě každý hlavní článek nese určitou měrou informaci o řízení změn. Claim management tak přímo souvisí s důkladnou přípravou projektu a s identifikací a řízením rizik v přípravné fázi projektu a následně v realizační fázi projektu.³⁷

Claim management Zhotovitele je založen na evidenci dokumentů, v povinnosti včasného upozornění na claim (28 dnů) a předložení či vyčíslení claimu (14 dnů), na povinnosti evidence ve zprávě o postupu prací a povinnosti vykazování v rámci měsíčního vyúčtování. Konkrétně se jedná o agendu: identifikace hrozby claimové události, řádná evidence claimu, upozornění na hrozbu claimové události, vznik claimové události a její analýzu, oznámení claimu, vyčíslení claimu, určení oprávněnosti claimu správcem stavby, spor o oprávněnost claimu.

Mezi typické claimy Zhotovitele lze zařadit: Opožděné dokumenty, právo na přístup na stavenišť, vadné vytyčování, nepředvídatelné fyzické podmínky, archeologické nálezy, problémy se zkoušením, zpoždění způsobená úřady, následky přerušeni objednatel, problémy s převzetím díla, vyšší moc, chyby v projektové dokumentaci zadání, problémy se stavebním povolením atd.

Claim management Objednatele zahrnuje povinnost evidence dokumentů, povinnost včasného oznámení claimu a vyčíslení claimu. V souvislostech claim management Objednatele znamená řešení claimů Zhotovitele.³⁸

Mezi typické claimy Objednatele lze zařadit: náhrada škody za zpoždění, nedostatky kvality, prodloužení záruční doby, neodstranění vad, nedostatky pojištění.

³⁷ „Smluvní podmínky FIDIC - Komentář k obecným podmínkám, Smluvní podmínky pro výstavbu, Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu“, Česká asociace Konzultačních inženýrů, Třetí vydání 2019;

³⁸ Klee, L., Smluvní vztahy výstavbových projektů, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-818-6.

3.5.4 Změnové řízení v organizaci Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

Pro posouzení provádění změnového řízení u vybrané organizace v rámci této kapitoly byla využita dokumentace veřejné zakázky na provedení a dokončení stavebních prací „III/2334 Všetaty, rekonstrukce mostu ev.č. 2334-1přes odpad z rybníka“.³⁹ Jedná se o stavbu soutěženou v režimu zjednodušeného podlimitního řízení (ZPŘ) a cílem této kapitoly bude uvést způsob provádění změnového řízení. K posouzení byla využita smlouva o dílo č. S-1170/00066001/2023, zveřejněná dle zákona na profilu zadavatele a v registru smluv pod ID 22510297.

Změny díla jsou pamatovány hned v popisu předmětu díla a dále pak odkazem na směrnici č. R-Sm-36 „Směrnice upřesňující provádění změn závazků dle zákona č. 134/2016 o zadávání veřejných zakázek“, která tvoří přílohu smlouvy o dílo.

Z popisu předmětu díla vyplývá hned několik odkazů na případné řešení změn:

- kap. 1.1.2: Součástí realizační dokumentace stavby je oceněný srovnávací soupis prací - rozdílový rozpočet, který bude po dobu plnění Smlouvy zhotovitelem v návaznosti na změny stavby dále aktualizován, a který je koncipován do konečného schválení jako odnímatelná příloha.
- kap. 1. 2: Pokud dojde k rozdílům mezi projektovou dokumentací a soupisem prací, platí soupis prací.
- kap. 1.4: Vznikne-li v průběhu provádění Díla potřeba doplnit Smlouvu o další materiály, práce postupy a technologie nese toto navýšení Zhotovitel. Pouze v případě, že se jedná o dodatečné stavební práce, které se nepovažují za podstatnou změnu závazku ze smlouvy dle § 222 **ZZVZ**, může Objednatel uzavřít dodatek na tyto dodatečné stavební práce. Postup pro zadávání dodatečných stavebních prací je stanoven v odst. 6.7. Smlouvy. Existenci a naplnění těchto okolností prokazuje Zhotovitel.
- kap. 6.7: Objednatel může požadovat změnu rozsahu Díla či schválit změnu rozsahu Díla navrženou Zhotovitelem, a to při respektování povinností Objednatele dle **ZZVZ** a interních předpisů Objednatele, zejména pak Směrnice ředitele Objednatele (směrnici č. R-Sm-36) ke změnám staveb. Zhotovitel bere

³⁹ https://zakazky.kr-stredocesky.cz/contract_display_11581.html

obsah Směrnice na vědomí a zavazuje se, že při administraci změn nebude postupovat v rozporu se Směrnicí a že nebude na Objednateli uplatňovat nároky ze změn před schválením těchto změn postupem, který Směrnice stanoví. Zhotovitel se zavazuje vyhotovovat Změnové listy a jejich přílohy a předkládat je Objednateli výlučně ve formátu, který stanoví Směrnice.

Smlouva tedy již předem uvažuje s případným změnovým řízením a upravuje závazný postup pro řešení změn smluvního závazku interní směrnici č. R-Sm-36. Směrnice č. R-Sm-36 upravuje postup Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, příspěvkové organizace (dále jen „KSÚS“) při provádění změn závazků dle ZZVZ, u veřejných zakázek na stavební práce. Směrnice současně definuje rozsah odpovědnosti a pravomocí zaměstnanců KSÚS při procesu navrhování a schvalování Změn a způsob jejich dokumentace. Směrnice se vztahuje rovněž na Změny v případě smluv na plnění veřejných zakázek malého rozsahu dle § 31 ZZVZ, které nebyly zadány v zadávacím řízení dle ZZVZ. Uvedená směrnice je sestavena v souladu ZZVZ, na zákon se odkazuje a jednotlivé zájmové pasáže korespondují s paragrafy zákona. Směrnice uvádí základní hodnocení změn, důvody vzniku změn a způsob jejich zpracování do dokumentace stavby. Směrnice stanovuje 5 skupin změn: vyhrazené změny, záměna položek, změny z nepředvídaných důvodů, změny nezbytné k dokončení, změny de minimis. Dále upravuje postup změn zadávaných v jednacím řízení bez uveřejnění (opční právo). Z prováděcího hlediska směrnice obsahuje popis povinného obsahu dokumentace změny, vzor změnového listu a procesní postup při vzniku změn. Tento postup zahrnuje předložení změn Zhotovitelem a posouzení změn Oprávněnou osobou Objednatel v rámci jeho oddělení veřejných zakázek. Dále směrnice uvádí, že v případě změn, které nejsou směrnici definovány a není tak upraven jejich závazný postup, musí být vždy postupováno v souladu se ZZVZ a uzavřenou Smlouvou na realizaci veřejné zakázky.⁴⁰

Závěrem této kapitoly lze konstatovat, že posuzovaný postup změn u veřejných zakázek na stavební práce u vybrané organizace Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje p. o. je nastaven dle ZZVZ, dle Směrnice č. R-Sm-08

⁴⁰ směrnice č. R-Sm-36 „Směrnice upřesňující provádění změn závazků dle zákona č. 134/2016 o zadávání veřejných zakázek“, účinnost od 1.1.2022, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Středočeského kraje s účinností od 1. 1. 2022 a dále dle Směrnice č. R-Sm-36 Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, která obsahuje závaznou úpravu postupu Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje při zadávání veřejných zakázek. Proces pro zadávání VZ v režimu FIDIC není vnitřními předpisy (směrnicemi) zřizovatele či samotné organizace upraven, proto neřeší ani postupy při vzniku změn (variací) a claimový management. V režimu FIDIC – žlutá kniha byla na KSÚS zadána pouze jedna stavební zakázka. Smluvním podmínkám této konkrétní zakázky a fázi projekční přípravy se bude práce věnovat v praktické části DP.

3.5.5 Změnové řízení v organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR

V návaznosti na odstavec výše je státní organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD) ve využívání předpisů FIDIC pokročilejší a řídí se metodikami FIDIC, zejména červenou a zelenou knihou, žlutá kniha je používána u menšího počtu projektů, pro svou specifickou v projekční a předprojekční přípravě. Konkrétně Ministerstvo dopravy ČR (dále jen MD) vydalo úpravu obecných a zvláštních podmínek dle červené, žluté knihy a zelené knihy FIDIC. Pro posouzení provádění změnového řízení u vybrané organizace v rámci této kapitoly byla využita dokumentace veřejných zakázek s názvem:

- I/20 obnova mostu ev. č. 20-001 Doubí - PD, demolice stávajícího, výstavba nového mostního objektu havarijní stav předpjaté konstrukce mostního objektu. (žlutá kniha); ⁴¹
- D6 Hořovičky, obchvat - výstavba rychlostní komunikace v úseku Hořovičky, obchvat v délce 5,194 km. (červená kniha); ⁴²
- I/35 Paceřice PHS - Výstavba protihlukové stěny mezi silnicemi I/35 a III/03527 vč. doplnění dopravního značení. (Zelená kniha)⁴³

Vybrané výše citované zakázky byly vybrány z důvodu rozličnosti ve svém provedení, rozsahu, způsobu zadávání a s ohledem na rozličné využívání obecných a zvláštních podmínek dle FIDIC v úpravě Ministerstva dopravy ČR.

⁴¹ <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0003026/zakazka/205929>

⁴² <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0003026/zakazka/480358>

⁴³ <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0003026/zakazka/550014>

U všech uvedených zakázek je součástí smlouvy o dílo odkaz na používání obchodních podmínek, které připojuje v rámci zadávací dokumentace ke smlouvě. Konkrétně se jedná o obecné podmínky a zvláštní podmínky dle FIDIC v úpravě Ministerstva Dopravy ČR, v platném znění. Ředitelství silnic a dálnic tak postupuje v souladu s Občanským zákoníkem, který ve Všeobecných ustanoveních o závazcích v § 1751 uvádí, že část obsahu smlouvy lze určit odkazem na obchodní podmínky, které navrhovatel připojí k zadávací dokumentaci nebo které jsou stranám známy. Konkrétní odkaz je ve smlouvě uveden následovně (použit příklad odkazu na obecné a zvláštní podmínky dle žluté knihy v úpravě MD): *„Veřejná zakázka je zadávána dle Smluvních podmínek pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem – Obecné podmínky ve znění Smluvních podmínek pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem – Zvláštní podmínky (dále jen „Smluvní podmínky“), tedy metodou Design a Build.“* Samotný dokument Smlouvy o dílo již není nikterak obsáhlý.

Zatímco obecné podmínky červené, žluté a zelené knihy jsou v úpravě Ministerstva dopravy doslovným přepisem knih FIDIC v platném znění, zvláštní podmínky již obsahují úpravy obecných podmínek, které jsou pro výstavbový proces dopravních liniových staveb určující. Ve zvláštních podmínkách jsou tedy konkretizovány požadavky objednatele na danou stavbu, která je předmětem výběrového řízení. S ohledem na to, že jsou všeobecné podmínky zpracovány na základě mnohaletých zkušeností průběžně upravovány, měly by být v rámci podmínek zvláštních upravovány co možná nejméně, případně neupravovány vůbec.

Variace a úpravy popisuje článek 13. červené a žluté knihy FIDIC a článek 10. zelené knihy. Následující tabulky uvádějí porovnání obecných a zvláštních podmínek v úpravě MD.

Tabulka 2 Právo na variaci, Postup při variaci, RED BOOK – obecné podmínky x zvláštní podmínky⁴⁴

Smluvní podmínky pro VÝSTAVBU POZEMNÍCH A INŽENÝRSKÝCH STAVEB PROJEKTOVANÝCH OBJEDNATELEM		
	Obecné podmínky	Zvláštní podmínky
13.1 Právo na variaci	<p>Variace mohou být iniciovány Správcem stavby kdykoli před vydáním Potvrzení o převzetí Díla, buď pokynem, nebo požadavkem, aby Zhotovitel předložil návrh. Zhotovitel musí každou Variaci provést a je jí vázán, pokud nedá okamžitě Správci stavby oznámení (s uvedením podpůrných podrobností), že Věci určené pro dílo požadované pro Variaci jsou pro Zhotovitele těžko dostupné. Po obdržení tohoto oznámení musí Správce stavby pokyn zrušit, potvrdit nebo pozměnit.</p> <p>Každá Variace může zahrnovat:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) změny v množství jakékoli položky práce obsažené ve Smlouvě (takové změny však nejsou nutně Variací), (b) změny v kvalitě a jiných vlastnostech jakékoli položky prací, (c) změny ve výškách, rozmístění anebo rozměrech jakékoli části Díla, (d) vypuštění jakékoli práce, pokud nemá být vykonána někým jiným, (e) jakoukoli dodatečnou práci, Technologické zařízení, Materiály nebo služby nezbytné pro Stavbu včetně jakýchkoli s tím spojených Přejímacích zkoušek, vrtů a jiných zkušebních a průzkumných prací nebo (f) změny v posloupnosti a načasování provádění Díla. <p>Zhotovitel nesmí Stavbu nijak pozměnit nebo modifikovat, pokud a dokud Správce stavby nedá pokyn k Variaci nebo ji neschválí.</p>	<p>Na konec Pod-článku 13.1 se přidává následující ustanovení:</p> <p>„Strany jsou povinny řídit se platným zněním zákona o zadávání veřejných zakázek a postupovat v případě Variací v souladu s tímto zákonem. Zhotovitel se zavazuje poskytnout veškerou potřebnou součinnost za účelem naplnění požadavků zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek a postupovat při Variaci podle Přílohy k nabídce, jeli v ní postup upraven. Zhotovitel se v případě, že ve smyslu § 222 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, nebudou splněny zde uvedené zákonné podmínky a Objednatel rozhodne o nutnosti zadání nových prací v zadávacím řízení, a nebude-li vybrán pro realizaci těchto prací, zavazuje poskytnout dodavateli nových prací veškerou součinnost pro jejich řádnou realizaci. V případě, že Objednatel rozhodne o nutnosti provedení dodatečných stavebních prací, zavazuje se Zhotovitel poskytnout veškerou potřebnou součinnost na provedení dodatečných prací za podmínek, které budou v maximálním možném rozsahu odpovídat podmínkám stanoveným pro provádění Díla podle Smlouvy a požadavkům Objednatele. Zhotovitelem navržená cena za provedení dodatečných prací (resp. kterékoli jejich části) bude stanovena postupem podle Pod-článku 12.3 [Oceňování]. Pokud nebudou splněny zákonné podmínky ve smyslu § 222 ZZVZ a Objednatel rozhodne o nutnosti zadání nových prací v zadávacím řízení, zavazuje se Zhotovitel poskytnout veškerou potřebnou součinnost a zejména předložit nabídku na provedení nových prací. V případě, že Zhotovitel nebude vybrán pro realizaci těchto prací, zavazuje se poskytnout vybranému dodavateli nových prací veškerou součinnost pro jejich řádné provedení. Zhotovitel nemůže nové práce realizovat, pokud to podle ZZVZ není možné a pokud byl pro jejich realizaci vybrán jiný dodavatel.</p> <p>Jestliže Zhotoviteli vznikne zpoždění anebo Náklady v přičinné souvislosti s poskytováním součinnosti jinému dodavateli, musí dát Zhotovitel Správci stavby oznámení a je oprávněn podle Pod-článku 20.1 [Claimy zhotovitele] k:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) prodloužení doby za jakékoli takové zpoždění, jestliže dokončení je nebo bude zpožděno podle Pod-článku 8.4 [Prodloužení doby pro dokončení] a (b) platbě jakýchkoli takových Nákladů plus přírážky přiměřeného zisku, které se zahrnou do Smluvní ceny. <p>Po obdržení tohoto oznámení musí Správce stavby postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5 [Určení], aby tyto záležitosti dohodl nebo určil.“</p>

⁴⁴ Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatel – Obecné podmínky, Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE), druhé vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjk.rsd.cz/obchodni-podminky/>; Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatel – Zvláštní podmínky; Ministerstva dopravy ČR, první vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjk.rsd.cz/obchodni-podminky/>

Smluvní podmínky pro VÝSTAVBU POZEMNÍCH A INŽENÝRSKÝCH STAVEB PROJEKTOVANÝCH OBJEDNATELEM		
	Obecné podmínky	Zvláštní podmínky
13.3 Postup při variaci	<p>Jestliže Správce stavby vznesl před pokynem k Variaci požadavek na předložení návrhu, musí Zhotovitel odpovědět písemně a co nejdříve, jak je to možné, buď uvedením důvodů proč nemůže vyhovět (je-li tomu tak) nebo tak, že předloží: (a) popis navrhované práce, která má být vykonána a harmonogram jejího provedení, (b) návrh Zhotovitele na jakékoli potřebné modifikace harmonogramu v souladu s Pod-článkem 8.3 [Harmonogram] a Doby pro dokončení a (c) návrh Zhotovitele na ocenění Variace. Správce stavby musí co nejdříve, jak je to možné potom, co obdrží takový návrh (podle Pod-článku 13.2 [Návrh na zlepšení] nebo jinak), odpovědět schválením, neschválením, nebo uvedením připomínek. Zhotovitel nesmí při čekání na odpověď žádnou práci pozdržovat. Každý pokyn k provedení Variace s požadavky na vedení záznamů o Nákladech musí být vydán Správcem stavby Zhotoviteli, který musí potvrdit příjem. Každá Variace musí být oceněna v souladu s Článkem 12 [Měření a oceňování], pokud nedá Správce stavby jiný pokyn nebo neschválí jiný postup v souladu s tímto Článkem.</p>	Bez úprav.

Zdroj: Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem, Ministerstvo dopravy, Vlastní zpracování

Tabulka 3 Právo na variaci, Postup při variaci, YELLOW BOOK – obecné podmínky x zvláštní podmínky⁴⁵

Smluvní podmínky pro DODÁVKU TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ A PROJEKTOVÁNÍ-VÝSTAVBU ELEKTRO- A STROJNĚ-TECHNOLOGICKÉHO DÍLA A POZEMNÍCH A INŽENÝRSKÝCH STAVEB PROJEKTOVANÝCH ZHOTOVITELEM		
	Obecné podmínky	Zvláštní podmínky
13.1 Právo na variaci	<p>Variace mohou být iniciovány Správcem stavby kdykoli před vydáním Potvrzení o převzetí Díla bud pokynem, nebo požadavkem, aby Zhotovitel předložil návrh. Variace nesmí zahrnovat vypuštění jakékoli práce, pokud má být vykonána někým jiným.</p> <p>Zhotovitel musí každou Variaci provést a je jí vázán, pokud nedá okamžitě Správci stavby oznámení (s uvedením podpůrných podrobností), že (i) Věci určené pro dílo požadované pro Variaci jsou pro Zhotovitele těžko dostupné, (ii) Variace sníží bezpečnost nebo vhodnost Díla, nebo (iii) bude mít nepříznivý vliv na úspěšné splnění požadavků v Seznamu záruk. Po obdržení tohoto oznámení musí Správce stavby pokyn zrušit, potvrdit nebo pozměnit.</p>	<p>Na konec Pod-článku 13.1 se přidává následující ustanovení:</p> <p>„Strany se musí řídit platným zněním zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek a postupovat v případě Variací v souladu s tímto zákonem. Zhotovitel musí poskytnout veškerou potřebnou součinnost za účelem naplnění požadavků zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek a postupovat při Variaci podle Přílohy k nabídce, je-li v ní postup samostatnou přílohou upraven. Zhotovitel se v případě, že ve smyslu § 222 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, nebudou splněny zde uvedené zákonné podmínky a Objednatel rozhodne o nutnosti zadání nových prací v zadávacím řízení, a nebude-li vybrán pro realizaci těchto prací, zavazuje poskytnout dodavateli nových prací veškerou součinnost pro jejich řádnou realizaci. Jestliže Zhotoviteli vznikne zpoždění anebo Náklady v příčinné souvislosti s poskytováním součinnosti jinému dodavateli, musí dát Zhotovitel Správci stavby oznámení a je oprávněn podle Pod-článku 20.1 [Claimy zhotovitele] k:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) prodloužení doby za jakékoli takové zpoždění, jestliže dokončení je nebo bude zpožděno podle Pod-článku 8.4 [Prodloužení doby pro dokončení] a (b) platbě jakýchkoli takových Nákladů plus přírážky přiměřeného zisku, které se zahrnou do Smluvní ceny. <p>Po obdržení tohoto oznámení musí Správce stavby postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5 [Určení], aby tyto záležitosti dohodl nebo určil.“</p>

⁴⁵ Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem – Obecné podmínky, Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE), druhé vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjpgk.rsd.cz/obchodni-podminky/>;
Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem – Zvláštní podmínky; Ministerstva dopravy ČR, první vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjpgk.rsd.cz/obchodni-podminky/>

Smluvní podmínky pro DODÁVKU TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ A PROJEKTOVÁNÍ-VÝSTAVBU ELEKTRO- A STROJNĚ-TECHNOLOGICKÉHO DÍLA A POZEMNÍCH A INŽENÝRSKÝCH STAVEB PROJEKTOVANÝCH ZHOTOVITELEM

	Obecné podmínky	Zvláštní podmínky
<p align="center">13.3 Postup při variaci</p>	<p>Jestliže Správce stavby vznesl před pokynem k Variaci požadavek na předložení návrhu, musí Zhotovitel odpovědět písemně a co nejdříve, jak je to možné, buď uvedením důvodů, proč nemůže vyhovět (je-li tomu tak), nebo tak, že předloží:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) popis navrhované projektové dokumentace anebo práce, která má být vykonána a harmonogram jejího provedení, (b) návrh Zhotovitele na jakékoli potřebné modifikace harmonogramu v souladu s Pod-článkem 8.3 [Harmonogram] a Doby pro dokončení a (c) návrh Zhotovitele na úpravu Smluvní ceny. <p>Správce stavby musí co nejdříve, jak je to možné poté, co obdrží takový návrh (podle Pod-článku 13.2 [Návrh na zlepšení] nebo jinak), odpovědět schválením, neschválením, nebo uvedením připomínek. Zhotovitel nesmí při čekání na odpověď žádnou práci zpožďovat. Každý pokyn k provedení Variace s požadavky na vedení záznamů o Nákladech, musí být vydán Správcem stavby Zhotoviteli, který musí potvrdit příjem. Po pokynu k Variaci nebo jejím schválení musí Správce stavby postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5 [Určení], aby dohodl nebo určil úpravy Smluvní ceny a Harmonogramu plateb. Tyto úpravy musí zahrnovat přiměřený zisk a musí zohlednit podání Zhotovitele podle Pod-článku 13.2 [Návrh na zlepšení], použije-li se.</p>	<p>Na konec Pod-článku 13.3 se přidává následující ustanovení: „Správce stavby při schválení návrhu Zhotovitele na úpravu Smluvní ceny musí pro ocenění použít cenu pro jakoukoli položku (v následujícím pořadí priority), která:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) je specifikovaná ve Smlouvě, (b) je odvozena z ceny obdobné položky specifikované ve Smlouvě, (c) je stanovena na základě ceny příslušné položky (vzhledem k rozsahu technické specifikace této položky) databáze Expertních cen Oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací staveb pozemních komunikací (OTSKP-SPK), platných ke dni předložení návrhu Zhotovitele k Variaci. K použitým Expertním cenám se nepřipočítává přírážka přiměřeného zisku ani přírážka výrobní a správní režie, protože je již v těchto cenách zahrnuta, (d) musí být určena Správcem stavby podle Pod-článku 3.5 na základě Zhotovitelova návrhu kalkulace přiměřených přímých nákladů položky. Tento návrh musí Zhotovitel Správci stavby předložit nejdříve, jak je to možné po vznesení požadavku Správce stavby, spolu s přírážkou přiměřeného zisku ve výši 5% přímých nákladů příslušné položky, přírážkou na výrobní režii ve výši 5 % přímých nákladů příslušné položky a přírážkou na správní režii ve výši 5% přímých nákladů příslušné položky. Tyto přírážky se považují pro účely tohoto Pod-článku mezi Stranami za dohodnuté. Nové položkové ceny, stanovené na základě Expertních cen nebo kalkulací podle předchozích pododstavců (c) a (d), nepodléhají úpravám v důsledku změn nákladů, pokud se použije postup podle Pod-článku 13.8.2 [Úpravy cen v důsledku změn nákladů jsou povoleny]. <p>Správce stavby musí postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5 [Určení], aby dohodl nebo určil, zda má být Variace zaplacená podle skutečně dodaného množství nebo provedené práce nebo paušálním obnosem. V případě platby podle skutečně dodaného množství nebo provedené práce se použijí ustanovení pro měření a oceňování tak, jak jsou stanovena v Požadavcích objednatel. V případě že taková ustanovení v Požadavcích objednatel nejsou, musí Správce stavby postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5 [Určení], aby dohodl nebo určil způsob měření a oceňování. V souladu s tím musí být určena Smluvní cena, která musí podléhat úpravám v souladu se Smlouvou.“</p>

Zdroj: Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem, Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování.

Tabulka 4 Právo na variaci, Postup při variaci, GREEN BOOK – obecné podmínky x zvláštní podmínky⁴⁶

Smluvní podmínky pro STAVBY MENŠÍHO ROZSAHU		
	Obecné podmínky	Zvláštní podmínky
13.1 Právo na variaci	Objednatel může dát pokyn k Variacím	Pod-článek 10.1 je odstraněn a nahrazen následujícím zněním: „Strany jsou povinny řídit se platným zněním zákona o zadávání veřejných zakázek a postupovat v případě Variací v souladu s tímto zákonem. Zhotovitel se zavazuje poskytnout veškerou potřebnou součinnost za účelem naplnění požadavků zákona o zadávání veřejných zakázek a postupovat při Variaci podle Přílohy, její v ní postup samostatnou přílohou upraven. Zhotovitel se v případě, že ve smyslu § 222 zákona o zadávání veřejných zakázek nebudou splněny zde uvedené zákonné podmínky a Objednatel rozhodne o nutnosti zadání nových prací v zadávacím řízení, a nebude-li vybrán pro realizaci těchto prací, zavazuje poskytnout dodavateli nových prací veškerou součinnost pro jejich řádnou realizaci. Jestliže Zhotoviteli vznikne zpoždění anebo náklady v příčinné souvislosti s poskytováním součinnosti jinému dodavateli, musí dát Zhotovitel Objednateli oznámení dle Pod-článku 10.3.“

⁴⁶ Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu – Obecné podmínky, Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE), druhé vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjk.rsd.cz/obchodni-podminky/>;
Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu – Zvláštní podmínky; Ministerstva dopravy ČR, první vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjk.rsd.cz/obchodni-podminky/>

Smluvní podmínky pro STAVBY MENŠÍHO ROZSAHU		
	Obecné podmínky	Zvláštní podmínky
13.2 Oceňování variací	<p>Variace musí být oceněny následovně:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) paušální cenou dohodnutou mezi Stranami, nebo b) tam, kde je to vhodné, položkovými cenami ze Smlouvy, nebo c) když vhodné položkové ceny neexistují, musí být položkové ceny ze Smlouvy použity jako základ pro ocenění, nebo, když to není možné, d) vhodnými novými položkovými cenami, které mohou být dohodnuty nebo které považuje za vhodné Objednatel, nebo d) když k tomu dá pokyn Objednatel, hodinovou (případně denní) sazbou určenou v Příloze, kdy v tomto případě musí vést Zhotovitel záznamy o odpracovaných hodinách, o využití Vybavení zhotovitele a o použitých Materiálech. 	<p>Pod-článek 10.2 je odstraněn a nahrazen následujícím zněním: „Variace musí být oceněna položkovou cenou ze Smlouvy a množství prací na Díle, které je předmětem Variace, musí být měřeno, není-li Stranami dohodnut jiný způsob určení ceny Variace. Vhodnou cenou pro jakoukoli novou položku tedy musí být taková cena, která (v následujícím pořadí priority):</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) je specifikovaná ve Smlouvě, (b) je odvozena z ceny obdobné položky specifikované ve Smlouvě, (c) je stanovena na základě ceny příslušné položky (vzhledem k rozsahu technické specifikace této položky) databáze Expertních cen Oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací staveb pozemních komunikací (OTSKP-SPK), platných ke dni předložení návrhu Zhotovitele k Variaci. K použitým Expertním cenám se nepřipočítává přírážka přiměřeného zisku ani přírážka výrobní a správní režie, protože je již v těchto cenách zahrnuta, (d) musí být určena Objednatelem na základě Zhotovitelova návrhu kalkulace přiměřených přímých nákladů položky. Tento návrh musí Zhotovitel Objednateli předložit nejdříve, jak je to možné po vznesení požadavku Objednatele, spolu s přírážkou přiměřeného zisku ve výši 5% přímých nákladů příslušné položky, přírážkou na výrobní režii ve výši 5% přímých nákladů příslušné položky a přírážkou na správní režii ve výši 5% přímých nákladů příslušné položky. Tyto přírážky se považují pro účely tohoto Pod-článku mezi Stranami za dohodnuté.“

Zdroj: Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu, Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování.

Komentář k výše prezentovaným tabulkám:

Tabulky č. 2, 3 a 4 uvádějí doplnění obecných podmínek dle FIDIC o zvláštní podmínky v úpravě MD. Zvláštní podmínky upravují zejména pod-články 13.1 „Právo na Variaci“, 13.3 „Postup při Variaci“ a 13.8 „Úpravy v důsledku změn nákladů oproti obecným podmínkám“.

Pod-článek 13.1 „Právo na variaci“ zvláštních podmínek červené knihy přidává právo na variace na straně objednatele, článek řeší možnost změny Zhotovitele (ustanovení pod-zhotovitele), možnost zadání dodatečných stavebních prací a upravuje přístup k řešení claimů, které by plynuly v případě dodatečných stavebních prací a z prodloužení doby díla.

Pod-článek 13. 1 „Právo na variaci“ zvláštních podmínek červené a žluté knihy dále uvádí, že *„Zhotovitel musí poskytnout veškerou potřebnou součinnost za účelem naplnění požadavků ZZVZa postupovat při Variaci podle Přílohy k nabídce, je-li v ní postup samostatnou přílohou upraven“*.

Součástí zadávací dokumentace je uvedena samostatná příloha k nabídce upravující postup variací. Zde je uveden závazný postup, který doplňuje obecný postup stran při Variacích nařízených nebo schválených jako Variace podle Článku 13 Smluvních podmínek; v návaznosti na obecnou právní úpravu definovanou ZZVZ a v návaznosti na vnitro-organizační předpisy Objednatele. Nad ZZVZ a nad rámec zvláštních podmínek tedy ŘSD upravuje postup pro variace ještě následovně:

- Pro účely administrace se *Variací* rozumí Změna, tj. jakákoli změna Díla sjednaného na základě původního zadávacího řízení veřejné zakázky. Variací není měření skutečně provedeného množství plnění nebo Smluvní kompenzační nárok (Claim).
- V případě, že *Variace* zahrnuje změnu množství nebo kvality plnění, budou parametry změny závazku definovány ve Změnovém listu, potvrzeném (podepsaném) Stranami.
- Pokud vznesl Správce stavby na Zhotovitele požadavek na předložení návrhu variace s uvedením přiměřené lhůty, ve které má být návrh předložen, předloží Zhotovitel návrh variace Správci stavby ve formě Změnového listu včetně příloh (vzory jsou součástí Smlouvy) a dalších dokladů nezbytných pro řádné zdůvodnění, popis, dokladování a ocenění Variace.

- Předložený návrh Správce stavby se Zhotovitelem projedná a výsledky jednání zaznamená do Zápisu o cenovém projednání, kterého se *Variace* týká.
- Správce stavby vydá Zhotoviteli pokyn k provedení *Variace* v rozsahu dle Změnového listu neprodleně po potvrzení (podpisu) Změnového listu. Správce stavby nemůže Zhotoviteli pokyn k provedení *Variace* před potvrzením (podpisem) Změnového listu vydat s výjimkou uvedenou v bodě (7). Pokyn k variaci dle Pod-článku 13.2 Smluvních podmínek bude vydán až po nabytí účinnosti Změnového listu.
- Správce stavby může vydat pokyn k provedení *Variace* před potvrzením (podpisem) Změnového listu v případě, kdy by byl zásadně narušen postup prací a v důsledku toho by hrozilo přerušování prací, anebo vznik škody. Zásadním narušením postupu prací dle předchozí věty není prodlení Zhotovitele s předložením návrhu variace dle Pod-článku 13.3 Smluvních podmínek. Ustanovení bodu 7 se netýká variace dle Pod-článku 13.2 Smluvních podmínek.
- Jiné výjimky nad rámec předchozích ustanovení může z důvodů hodných zvláštního zřetele schválit oprávněná osoba objednatele.
- Do doby potvrzení (podpisu) Změnového listu (v případě variace dle Pod-článku 13.2 až po nabytí účinnosti Změnového listu) nemohou být práce obsažené v tomto Změnovém listu zahrnuty do Vyúčtování (fakturace). Pokud Vyúčtování (fakturace) bude takové práce obsahovat, nebude Správce stavby k Vyúčtování (fakturaci) přihlížet a Vyúčtování (fakturu) vrátí Zhotoviteli k přepracování.⁴⁷

Pod-článek 13.3 „Postup při Variaci“ červené knihy je ponechán bez úprav.

Pod-článek 13.3 „Postup při Variaci“ žluté knihy upravuje postup při variacích s ohledem na harmonogram prací a cenu. „Po pokynu k Variaci nebo jejím schválení musí Správce stavby postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5 „Určení“ (popis přístupu Správce stavby k Variacím a Claimům), aby dohodl nebo určil úpravy Smluvní ceny a Harmonogramu plateb. Tyto úpravy musí zahrnovat přiměřený zisk a musí zohlednit podání Zhotovitele podle Pod-článku 13.2 „Návrh na zlepšení“, použije-li se“. Článek

⁴⁷ Zadávací dokumentace I/20 obnova mostu ev. č. 20-001 Doubí, dostupná z <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0003026/zakazka/205929>

13.5 popisuje tzv. „Podmíněný obnos“, což jsou finanční prostředky, které objednatel vymezí ve výkazu výměr, aby pokryly konkrétní práce a služby tam, kde není jisté, že budou použity, kde množství nebo jiné atributy nemohly být přesně známy před zahájením výstavby⁴⁸. Podmíněné obnosy se vykonávají na pokyn Správce stavby postupem Variací. V tomto případě se tedy jedná o riziko zhotovitele, které není oceněno, tudíž tyto úpravy musí zahrnovat přiměřený zisk. Zvláštní podmínky upravují pod-článek 13.3 uvedením postupu využití přírážky přiměřeného zisku.

Pod-článek 13.8 „Úpravy v důsledku cen nákladů“ červené a žluté knihy uvádí vzorec pro úpravu smluvních hodnot, aby bylo možné reflektovat zvýšení nákladů, například v důsledku inflace. Pro smlouvu s pevnou cenou, kde k takovým úpravám nedochází, se tato tabulka logicky neuvádí. Zvláštní podmínky v úpravě MD jednoznačně stanovují, postup úpravy cen v důsledku změn nákladů. Uvádí postup úpravy částky Zhotoviteli v případě, pokud úpravy cen v důsledku změn nákladů nejsou povoleny a v případě, pokud úpravy částek splatných Zhotoviteli v důsledku změn nákladů jsou povoleny.

Zatímco struktura obecných a zvláštních podmínek u červené i žluté knihy v úpravě MD je stejná, struktura obecných i zvláštních podmínek podle zelené knihy je jiná. Je to dáno charakterem a požadavky na organizaci zakázek malého rozsahu. Proto změny v zelené knize řeší článek 10. Variace a Claimy. Zelená kniha tak sdružuje informace, které jsou v červené a žluté knize řešeny v článcích 13. Variace a úpravy a 20. Claimy spory a rozhodčí řízení. Změna je patrná v přístupu v pod-článcích 10.1 Právo na variaci, 10.2 Oceňování variací.

Obecné podmínky podle zelené knihy v úpravě MD upravují ještě podmínku včasného upozornění na Variaci, kterou již zvláštní podmínky nijak dále neupravují: „Strana musí druhé Straně podat oznámení, jakmile si uvědomí jakoukoli okolnost, která by mohla zpozdit práce na Díle nebo ztížit jejich podmínky nebo která může vést ke claimu na dodatečnou platbu. Zhotovitel musí přijmout veškerá rozumná opatření, aby tyto účinky minimalizoval. Oprávnění Zhotovitele na prodloužení Doby pro dokončení a dodatečnou platbu je omezeno na dobu a platbu, která by Zhotoviteli náležela, kdyby podal urychlené oznámení a přijal veškerá přiměřená opatření.“

⁴⁸ „Smluvní podmínky FIDIC - Komentář k obecným podmínkám, Smluvní podmínky pro výstavbu, Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu“, Česká asociace Konzultačních inženýrů, Třetí vydání 2019;

Závěrem této kapitoly lze konstatovat, že posuzovaný postup změn u veřejných zakázek na stavební práce u vybrané organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) je nastaven v souladu zakázek ZZVZ a v souladu s metodikami FIDIC, které byly pro potřeby liniových staveb a dopravního stavitelství upraveny. ŘSD pro aplikaci metodik FIDIC vydalo vzorové zvláštní podmínky, jež doplňují a upravují jejich standardizované znění. Tyto vzorové knihy v rámci svých zakázek užívá také Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která pro její praktickou aplikaci také vydala modifikující zvláštní podmínky a též Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVC), jenž má pro její použití shodně vydány speciální zvláštní podmínky.

3.6 Shrnutí

Specifika dopravních staveb spočívají především ve faktu, že se jedná se o rozsáhlá území, což klade nároky na objemy a podrobnost zpracovávaných dat (rychlost výpočtů, kapacity programů, zobrazování, ukládání a archivování dat). V průběhu výstavby obvykle dochází ke změnám, které není možné dopředu předvídat. I přes podrobné geo-technologické průzkumy není možné přesně určit výchozí stav. U staveb změna znamená výměnu typu oken a jde o prostou výměnu jednoho prvku z knihovny za jiný, u silnice je nutné řešit například nutnou úpravu podloží s dopadem do tvaru zemního tělesa a jeho kubatur, tedy změny, které mohou mít značný dopad do celého 3D modelu projektu.

A právě proto, že změny jsou nedílnou součástí výstavbového projektu dopravních staveb, tvoří zhodnocení přístupu ke změnám hlavní linku provázející téma této diplomové práce.

ZZVZ upravuje postup při zadávání veřejných zakázek a jejich změnách. Změny ve veřejných zakázkách lze provádět jednak na základě dohody mezi zadavatelem a dodavatelem. Dohodou mezi zadavatelem a dodavatelem lze provést například změnu dodávaného zboží či služeb, rozsahu plnění, termínu dodání apod. Změna musí být v souladu se smlouvou o veřejné zakázce a nesmí vést k podstatné změně povahy zakázky. Je však nutné dbát na dodržení formálních náležitostí a zabezpečit přiměřenost a transparentnost změn ve veřejných zakázkách. Změny v souladu se ZZVZ tedy umožňují přizpůsobit veřejné zakázky aktuální situaci a potřebám zadavatele i

dodavatele. Je však nutné dbát na dodržení stanovených pravidel a případně se obrátit na soud v případě sporů nebo při neúčinnosti dohody mezi zadavatelem a dodavatelem.

Řízení změn podle FIDIC je proces, který umožňuje změny ve specifikacích projektu, plánu a časovém harmonogramu, které jsou nutné k dokončení projektu v souladu s požadavky smlouvy. Řízení změn FIDIC se provádí prostřednictvím postupů, které jsou definovány v různých verzích FIDIC smluv. Základem řízení změn podle FIDIC je změnový pořádek (Change Order), který slouží k formálnímu zaznamenání a schválení změn ve smlouvě. Tento pořádek popisuje postupy a procesy, které jsou nutné k tomu, aby se změna stala součástí smlouvy a aby se zajistilo, že budou dodrženy veškeré právní a administrativní požadavky. Změnový pořádek obsahuje informace o tom, kdo má být zapojen do procesu schvalování a jaký je postup pro schvalování změn. Také definuje, jaká jsou práva a povinnosti stran a jaká jsou finanční pravidla pro změny projektu. Lze tedy konstatovat, že řízení změn podle FIDIC poskytuje transparentní a spravedlivý proces pro změny v projektu, což umožňuje projektům dosáhnout úspěchu a snížit riziko konfliktů a neshod.

Na základě výše popsaných a uvedených obecných principů a pravidel, které ovlivňují řízení změn u stavebních projektů, bylo provedeno zhodnocení, jak ke změnovému řízení u konkrétních stavebních zakázek přistupuje organizace s celorepublikovou působností a jak organizace s výkonnou pravomocí na krajské úrovni. Závěry vyplynuly následovně:

- Postup změn u veřejných zakázek na stavební práce u vybrané organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) je nastaven v souladu zakázek ZZVZ a plně v souladu s metodikami FIDIC, které byly pro potřeby liniových staveb a dopravního stavitelství upraveny. Ministerstvo dopravy pro aplikaci metodik FIDIC vydalo vzorové zvláštní podmínky, jež doplňují a upravují jejich standardizované znění.
- Postup změn u veřejných zakázek na stavební práce u vybrané organizace Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje p. o. je nastaven dle ZZVZ, dle Směrnice č. R-Sm-08 Středočeského kraje s účinností od 1. 1. 2022 a dále dle Směrnice č. R-Sm-36 Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, která obsahuje závaznou úpravu postupu Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje při zadávání veřejných zakázek. Proces pro zadávání VZ v režimu FIDIC není vnitřními předpisy (směrnicemi) zřizovatele či samotné

organizace upraven, proto neřeší ani postupy při vzniku změn (variací) a claimový management. V režimu FIDIC – žlutá kniha byla na KSÚS zadána pouze jedna stavební zakázka.

Zatímco ŘSD používá při organizaci veřejných zakázek dle metodiky FIDIC úpravu Obecných i Zvláštních podmínek Ministerstva dopravy ČR a Smlouva o dílo vždy obsahuje odkaz na tyto podmínky, bez ohledu na to, jestli se jedná o podmínky dle červené, žluté, nebo zelené knihy, v krajské organizaci již není využívání podmínek FIDIC samozřejmostí. Respektive KSÚS nemá doposud v organizaci nastavenou metodickou ani personální strukturu pro systematické vypisování zakázek v režimu FIDIC.

Z hlediska výše uvedeného lze konstatovat, že přechod municipalit na smluvní standardy FIDIC u liniových (dopravních) staveb by byl žádoucí z různých aspektů. Hlavní předností je jasné stanovení odpovědnosti objednatel/zhotovitel, jednodušší řízení projektu a případných variací, časová úspora při přípravě zakázek a podpora ústředních orgánů jako je Ministerstvo dopravy a SFDI. Nevýhodou může být nutnost ustanovení odborného personálu u menších subjektů, v některých případech může být očekávána vyšší cena investičních nákladů s ohledem na rizika zhotovitele, jako nositele projekční dokumentace, například v případě využití metody Design - Build.

4 Vlastní práce

Příklad zadání opravy liniové stavby v režimu Design-Build na úrovni municipalit a posouzení fáze připravenosti při zadání veřejné zakázky.

4.1 Silniční síť ve Středočeském kraji

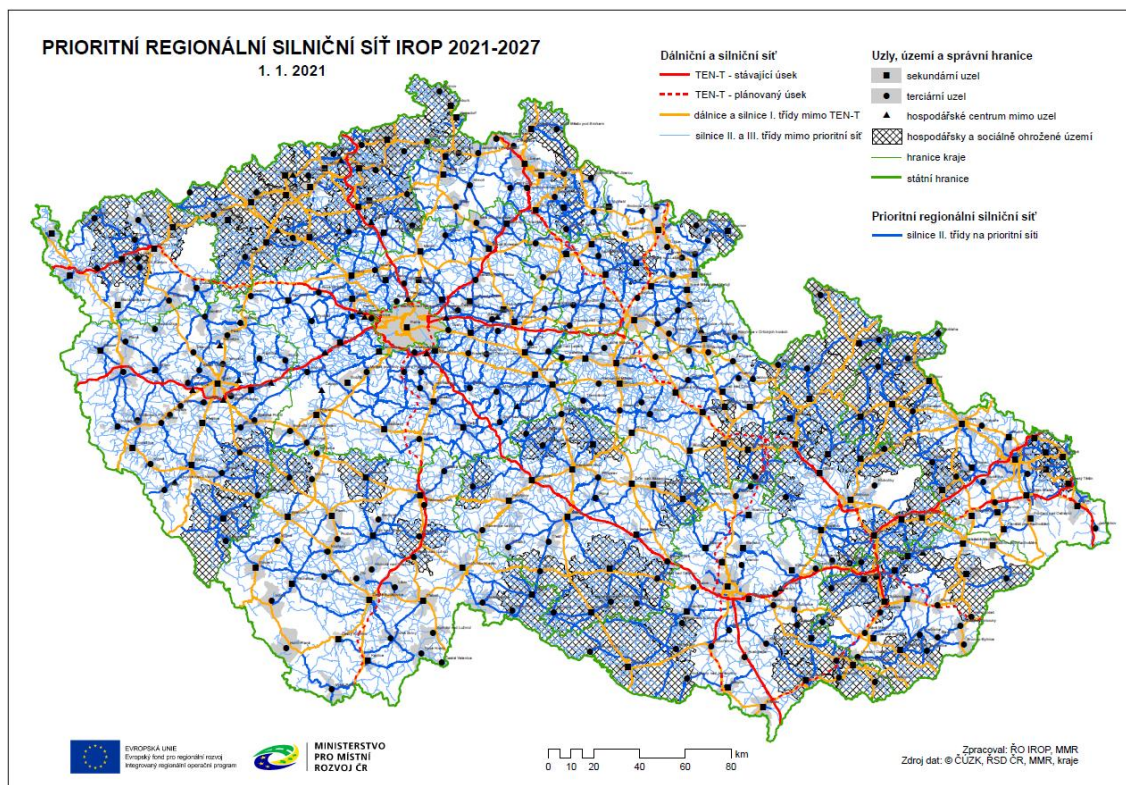
S účinností od prvních voleb do krajského zastupitelstva, tj. od 12. 11. 2000 převzal Středočeský kraj na základě zákona č. 129/2000 Sb., Zákon o krajích (dále v textu jen „Zákon o krajích“) od státu silniční síť včetně mostních objektů. Tyto nemovitosti v podobě silnic, mostů, opěrných zdí vč. dalších součástí a příslušenství uvedených v §12 Zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích ve značně neutěšeném stavu a s obrovským vnitřním dluhem. Sledovaný Středočeský kraj má ze všech krajů zdaleka nejhustší silniční síť s největšími dopravními intenzitami, které se na stavu silnic a mostů výrazně podepisují. Rozšířením silničního myta na silnice I. tříd se pak dopravní zátěže na komunikacích II. a III. tříd, které jsou ve vlastnictví krajů ještě zvýšily. Stav silniční sítě ve sledovaném kraji bude v souladu s metodikou zadání diplomové práce, současně s analýzou veřejných zakázek uvedena v samostatné kapitole níže.

Přes Středočeský kraj dále do Prahy vedou nejdůležitější dopravní tepny (silnice I. třídy, dálnice, železniční koridory), přes tyto komunikace je veliký počet mostních objektů ve vlastnictví kraje. Tyto velké mosty stavěné většinou mezi 60. a 80. lety jsou pak velice nákladně nejen na údržbu, ale především na celkové rekonstrukce, jelikož některé tyto objekty jsou na hraně životnosti z důvodu nadměrných dopravních intenzit, ale i nekvalitní výstavby a používání nekvalitních a nevhodných materiálů. S ohledem na uvedené skutečnosti je nezbytné v horizontu několika desítek let vynaložit obrovské investiční prostředky pro zlepšení silniční sítě. V souladu s teoretickou i praktickou částí své diplomové práce provedu analýzu možnosti zadávání stavebních prací na úrovni municipalit formou smluvních podmínek FIDIC.

Zdroje financování rekonstrukcí a oprav silnic mostů ve Středočeském kraji (sil.

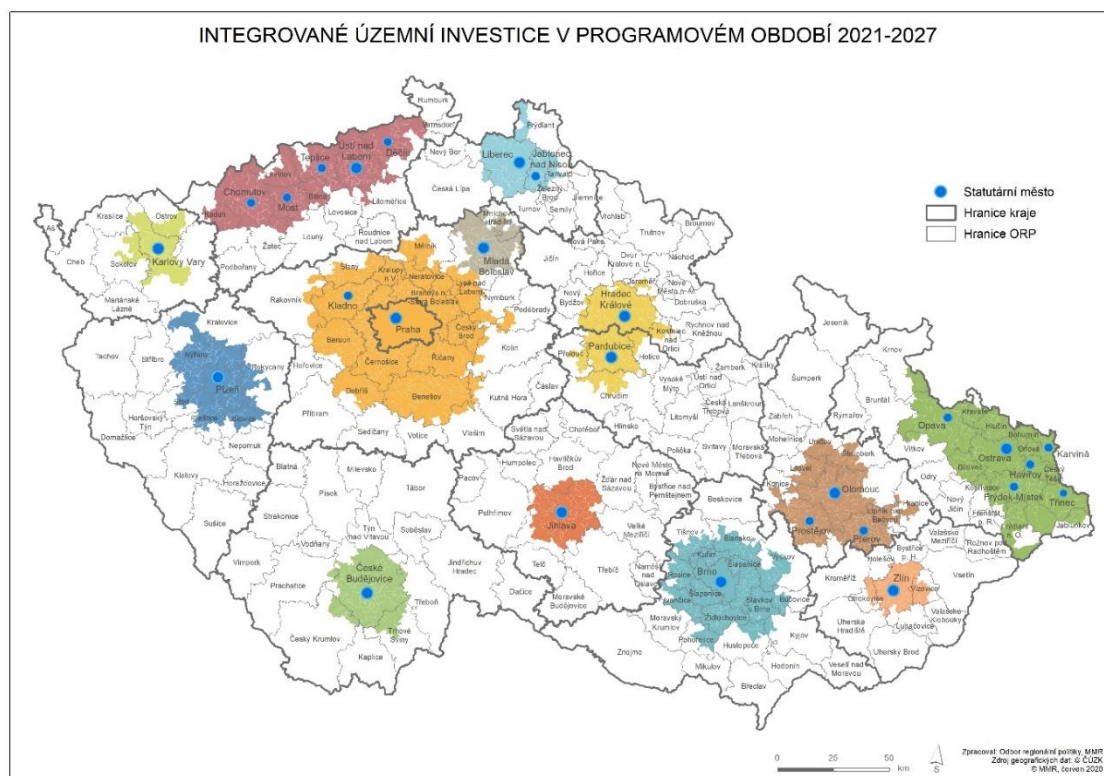
II. a III. tř.):

- z rozpočtu KSÚS – především neodkladné opravy a údržba silnic a mostních objektů, rekonstrukce menších mostů, velkoplošné opravy, údržba zeleně, zimní údržba
- spolufinancování ze SFDI – na základě rozhodnutí vlády, následné schvalování jednotlivých jmenovitých akcí Centrální komisí Ministerstva dopravy
- spolufinancování z dotačních programů EU realizaci a administraci projektů ve Středočeském kraji zajišťuje příspěvková organizace KSÚS, na rozdíl od většiny ostatních krajů, kde realizaci zajišťuje přímo zřizovatel. Z operačního programu IROP lze financovat pouze silnice a mosty a ostatní součásti pozemní komunikace, které leží na tzv. prioritní regionální silniční síti, uvedené v příloze 1 Integrovaného regionálního operačního programu 2021-2027 - graficky je znázorněno na obrázku č.1. V rámci programu Integrovaná územní investice (ITI) lze čerpat investiční prostředky pouze v aglomeraci, kde jsou definovány priority v závislosti na místních podmínkách, ve sledovaném Středočeském kraji se jedná pouze o Pražskou metropolitní oblast a ITI Mladá Boleslav, graficky znázorněno na obrázku č.2
- z rozpočtu KÚ (akce, kde je přímým investorem KÚ, Odbor dopravy či investic), ať již z vlastních zdrojů, nebo prostřednictvím úvěrů komerčních bank příp. Evropské investiční banky



Obrázek 1 Prioritní regionální silniční síť 2021 – 2027

Zdroj: statistická data Ministerstvo pro místní rozvoj.



Obrázek 2 Vymezení oblastí ITI

Zdroj: statistická data Ministerstvo pro místní rozvoj.

FIDIC je celosvětově uznávanou mezinárodní organizací, která sdružuje národní asociace konzultačních inženýrů necelé stovky zemí z celého světa. Bezesporu nejznámější činností FIDIC je vydávání vzorových smluvních podmínek, které jsou v současné době nejrozšířenějšími smluvními standardy v oboru stavebnictví při realizaci výstavbových projektů.

V posledních letech navíc došlo k výrazné expanzi jejich užívání také na území České republiky, když ty jsou prakticky využívány zejména pro výstavbu silnic, dálnic, železnic a dalších typů liniových staveb. S použitím smluvních podmínek FIDIC se tak lze setkat zejména u veřejných zakázek zadávaných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, Správou železnic, ale také například u zakázek zadávaných některými územními samosprávnými celky.

Navzdory tomu, že veškerá problematika týkající se smluvních podmínek FIDIC je s ohledem na současné trendy stavebního průmyslu velice aktuální, často se lze setkat i v odborných kruzích s neznalostí jejich speciálních institutů (např. claimy a variace) či s absencí dostatečných zkušeností s jejich užíváním v praxi. Pochopitelně je pak každá osoba, která se účastní výstavbového projektu a nedisponuje v tomto ohledu podrobnými znalostmi a zkušenostmi, velkým rizikem celé jeho realizace.⁴⁹

Nejvýznamnějšími zadavateli veřejných stavebních zakázek a liniových staveb dle smluvních podmínek FIDIC jsou tedy především organizace, které zřizuje ústřední orgán státní správy, a to Ředitelství silnic a dálnic, Správa železnic a Ředitelství vodních cest. Municipality (města, obce, kraje) jsou v rámci veřejných zadavatelů významným nositelem veřejných zakázek, avšak dle vlastního šetření kromě Technické správy komunikací hlavního města Prahy, Libereckého a Pardubického kraje se zde smluvní podmínky FIDIC téměř neuplatňují. Motivem nepřejít na standardy FIDIC může být počáteční strach z neznalosti podmínek, vstupní náklady a odbornost zástupců investora (správce stavby). Po podrobném prostudování všech smluvních podmínek FIDIC, metodik MD a SFDI lze konstatovat, přechod municipalit na smluvní standardy FIDIC u liniových (dopravních) staveb by byl žádoucí z různých aspektů. Hlavní předností je jasné stanovení odpovědnosti objednatel/zhotovitel, jednodušší řízení

⁴⁹ Druhy smluvních podmínek FIDIC, epravo.cz., oddíl Sbírka zákonů, judikatura, právo, Copyright, 04.03.2023, dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/druhy-smluvnich-podminek-fidic-108136.html>

projektu a případných variací, časová úspora při přípravě zakázek a podpora ústředních orgánů jako je Ministerstvo dopravy a SFDI. Nevýhodou může být nutnost ustanovení odborného personálu u menších subjektů, v některých případech může být očekávána vyšší cena investičních nákladů s ohledem na rizika zhotovitele, jako nositele projekční dokumentace v případě metody Design - Build.

4.2 Optimální připravenost liniové stavby pro zadání dle smluvních podmínek FIDIC v režimu Design - Build

Dle zadání a cíle diplomové práce bude následující kapitola věnována optimální připravenosti liniové stavby tak, aby mohla být zadána dle smluvních podmínek FIDIC, v silničním stavitelství můžeme uvažovat s červenou, zelenou a žlutou knihou.

Zadání zakázky dle smluvních podmínek FIDIC žlutá kniha, jak je uvedeno v případové studii na mostu a předmostí v Týnci nad Labem, bylo provedeno pouze se základními nezbytnými dokumenty a projekční návrh opravy je téměř kompletně v gesci zhotovitele. Takovýto přístup je s ohledem na vzorové smluvní podmínky žádoucí, jelikož garantem za návrh opravy a jeho realizaci je jednoznačně zhotovitel.

Pro potřeby realizace díla v režimu žluté, zelené i červené knihy FIDIC je vždy nezbytné:

- zakotvení stavby v územně plánovací dokumentaci,
- vydání pravomocného územního rozhodnutí (pokud nedojde ke sloučení se stavebním povolením),
- majetkoprávní vypořádání stavby – v případě nedořešení vlastnických vztahů je riziko vzniku claimů nejen na čas, ale i na finanční prostředky, valorizace
- provedení potřebných průzkumů, ze kterých bude uchazeč vycházet pro zhotovení nabídky (geologický, geotechnický, dendrologický, hydrologický, diagnostický, archeologický apod.). V případě nedostatečných či špatně provedených průzkumů hrozí vznik nároků zhotovitele – nemohl například objektivně předvídat některé komplikované geologické podmínky
- uzavření smluv a majetkoprávní příprava na přeložky inženýrských sítí, které by mohly komplikovat zahájení stavebních prací (ČEZ, plyn, Cetin, Čepro, Mero apod.),

- jasná specifikace stavebních objektů, které jsou předmětem díla a rozsah jejich úpravy či výstavby s technickými a kvalitativními požadavky na dokončené dílo. Návaznost na České stavební standardy, dle kterých musí zhotovitel dílo realizovat,
- stanovení předpokládané hodnoty díla, objednatel tyto prostředky musí mít alokovány v dostatečné výši a na požadovanou dobu projektu (v případě zadání v režimu žluté knihy se doba realizace prodlužuje o dobu zpracování PD a získání příslušných povolení)

Další dvě a závěrečné fáze přípravy projektu v režimu Design-build jsou kvalitně zpracované v rámci Metodiky pro dopravní stavby v ČR zpracované pro SFDI:

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

Pro zadání metodou DB je vhodné 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 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 DÚR dle požadavků objednatele (výkresová část DÚR 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. Pro hodnocení nabídky je vhodné užití hodnotícího kritéria „nabídková cena“.

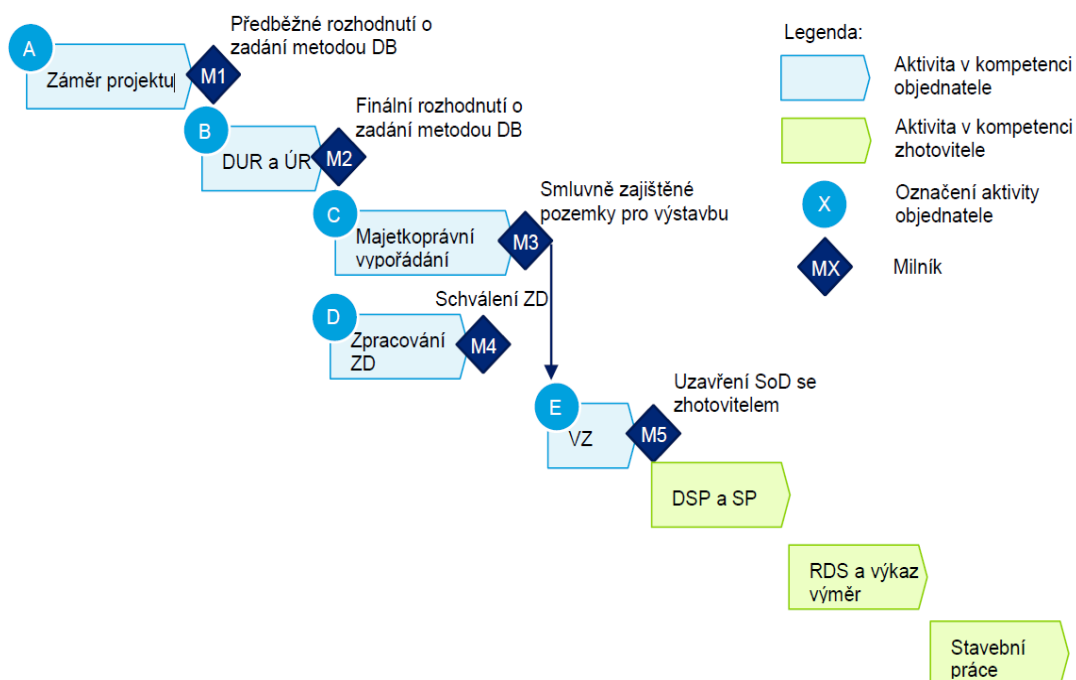
... ve fázi po uzavření smlouvy o dílo se zhotovitelem...

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

- 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.⁵⁰

⁵⁰ Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR - Závěrečná zpráva - Státní fond dopravní infrastruktury, 2015, <https://www.sfdi.cz/2-aktuality-pro-prijemce/metodika-pro-zadani-verejne-zakazky-formou-design-build-pro-dopravni-stavby-v-cr-zaverecna-zprava/>

Rámcové schéma postupu zadání metodou Design-Build



Obrázek 3 Grafické znázornění kompetencí v rámci přípravy stavby objednatel/zhotovitel

Zdroj: Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR - Závěrečná zpráva, Státní fond dopravní infrastruktury.

Vhodnost uplatnění všeobecných, případně zvláštních podmínek FIDIC u liniových dopravních staveb metodou Design-Build souvisí s rozsahem, typem stavby, a náročností projekční a předprojekční přípravy, především s ohledem na majetkoprávní přípravu – získání práv k pozemkům dotčených stavbou, a to včetně souvisejících staveb (sítě, odvodnění, pozemkové úpravy apod.)

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 zábory půdy** (užití DB vhodné pro mosty, křižovatky, technologické objekty).

Metoda je proto vhodná především pro novostavby mostů, mimoúrovňových křižovatek a technologických objektů.⁵¹

4.3 Identifikace potřeb pro zadávání v režimu Design – Build

V předchozích kapitolách bylo zmíněno, že metoda zadávání Design-Build vyžaduje odlišný přístup při zadávání veřejné zakázky, než metoda měřeného kontraktu, která je v podmínkách ŘSD aplikována ve většině případů. Odlišnost je dána především v postupech spojených s přípravou stavebního díla a tím pádem i v rizicích, kteří jednotliví účastníci výstavbového projektu nesou. Krátce připomínám nejzákladnější rozdíl měřeného kontraktu a D&B, a tím je příprava dokumentace projektu. U měřeného kontraktu Objednatel zpracovává projektovou dokumentaci a při administraci veřejné zakázky pracuje s oceněným výkazem výměr, pracuje tedy s celkovou znalostí provedení, rozsahu a ceny díla, u D&B je Objednatel odpovědný za přípravu dokumentu požadavků objednatel, ve kterém uvádí účel stavby, rozsah a jiná projekční a technická kritéria. Dokument požadavků Objednatel pak slouží jako podklad pro zadávací řízení, pro nabídku Zhotovitele a jím zpracované projektové dokumentace. Požadavky objednatel jsou nejdůležitějším technickým dokumentem stavby.

Při využití metody D&B je úkolem investora zajistit tyto služby (interně, nebo externě, dle charakteru služby a možností Objednatel):

⁵¹ Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR - Závěrečná zpráva - Státní fond dopravní infrastruktury, 2015, <https://www.sfdi.cz/2-aktuality-pro-prijemce/metodika-pro-zadani-verejne-zakazky-formou-design-build-pro-dopravni-stavby-v-cr-zaverecna-zprava/>

- a) zpracování dokumentu Požadavky objednatele – základní technický dokument v zadávací dokumentaci, zajištění může být externí na základě VZ, ovšem s nezbytnou spoluprací týmu Objednatele;
- b) příprava závazného vzoru smlouvy o dílo s použitím FIDIC – právní služby – ŘSD vydalo vzorové zvláštní podmínky, jež doplňují a upravují standardizované znění obecných podmínek FIDIC, smlouva má standardizovaný vzor s odkazem na obecné a zvláštní podmínky a případné další směrnice;
- c) administrace veřejné zakázky – na ŘSD interní nebo externí formou zajištění dle charakteru a rozsahu plnění, v souladu s metodikami pro zadávání VZ;
- d) zajištění služeb Technického dozoru investora – služby TDI pro jednotlivé specializace jsou v ŘSD zajišťovány externími subjekty na základě rámcových smluv;
- e) zajištění služeb správce stavby – v současné době ŘSD zajišťuje tuto roli interními zaměstnanci, lze tedy konstatovat, že správce stavby často vykonává zároveň vedoucího týmu TDI, nebo je nadřazen TDI. ŘSD vydalo dokument „Metodika pro tým Správce stavby⁵²“, který popisuje základní odpovědnosti (práva a povinnosti) jednotlivých členů týmu Správce stavby prostřednictvím demonstrativních výčtů činností v návaznosti na smluvní podmínky FIDIC a Metodický pokyn „Výkon stavebního dozoru na stavbách pozemních komunikací“.

V následném textu bude řešena „Metodika pro tým Správce stavby“, jelikož se jedná o přímou řídicí úpravu procesů vyplývajících z FIDIC přizpůsobenou organizací Objednatele. Pro účely vedení a řízení projektů byla v r. 2018 zpracována Metodika pro tým správce stavby, kde jsou stanovena interní pravidla a obecný návod, který lze aplikovat u staveb, která byly soutěženy dle smluvních podmínek červené, zelené a žluté knihy FIDIC. Dokument lze aplikovat bez dalšího pouze u Smluvních podmínek pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných Objednatelem (založených na červené knize FIDIC), s úpravami pro správu zakázky zástupcem

⁵² Metodika PRO TÝM SPRÁVCE STAVBY, Prozatímní verze 2018 – schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 23. 10. 2018, dostupná z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2018_metodika_spravce_stavby.pdf

Objednatele u Smluvních podmínek pro stavby menšího rozsahu (založených na zelené knize FIDIC), a dále rovněž s úpravami (především ve vazbě na čl. 5 a 12 Smluvních podmínek) u Smluvních podmínek pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně – technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných dodavatelem (založených na žluté knize FIDIC).

Tento dokument slouží Objednateli, týmu Správce stavby a týmu Zhotovitele, aby dobře chápali své role, ať už při zadávání a nabízení služeb nebo v průběhu výstavby a mohli prostřednictvím vzájemné spolupráce dosáhnout úspěšného výstavbového projektu. Tento dokument má též sloužit k jasnému a funkčnímu vymezení odpovědností eventuálních zaměstnanců Objednatele jako členů týmu Správce stavby a vztahů Objednatele a Správce stavby. Obecně nesmí v žádném případě dojít k tomu, aby tyto vztahy a kompetence nebyly Objednatelem jednoznačně vyjasněny. Objednatel musí všechny tyto detaily vyjasnit před datem zahájení prací. Využití zaměstnanců Objednatele jako týmu Správce stavby v zásadě nic nebrání. Nejdůležitějším aspektem je zachovat jednotné projektové řízení, tzn. řídicí Asistenti by měli být všichni plně koordinováni zaměstnanci Objednatele s jednotným řízením, ideálně by se mělo jednat o celý ucelený tým. Nesmí docházet ke štěpení a rozměňování odpovědnosti. Dále je nutné, aby příslušní zaměstnanci byli alokováni přímo konkrétnímu výstavbovému projektu a plně se mu věnovali. Není vhodné a účelné, aby tuto funkci prováděl vyšší korporátní management, případně zaměstnanci, kteří zároveň mají korporátní funkce. Dalším důležitým aspektem je, aby v organizační struktuře Objednatele byla zachována určitá neutralita týmu Správce stavby uvnitř vnitřní struktury Objednatele, minimálně z hlediska vztahu podřízenosti a nadřízenosti. Řešením je například vyčlenit samostatné oddělení Správců stavby, které bude mít určitou neutralitu uvnitř organizace a též samostatného ředitele, který bude řídit pouze svěřené zaměstnance, potenciální a reálné členy týmu Správce stavby. Důležitým aspektem je též zajištění předvídatelnost z hlediska uchazečů/Zhotovitelů, kdo bude funkci Správce stavby vykonávat, a že ji bude vykonávat v průběhu celého výstavbového projektu. Projektové řízení zakázky na straně Objednatele nelze ve vztahu ke Správci stavby opomenout. Je nezbytné, aby byl na straně Objednatele určen okruh osob, které budou jako zástupci Objednatele odpovědní za součinnost, kontrolu a koordinaci – realizační tým. Tento tým musí mít v čele odpovědného projektového manažera. Jednotliví členové realizačního týmu by měli mít jasně vymezené

kompetence a odpovědnost za plnění jim svěřených záležitostí. Konkrétně by mělo být v rámci smluvních podmínek mezi Správcem stavby a Objednatelem určeno, které osoby na straně Objednatele jsou oprávněny komunikovat se Správcem stavby a udílet mu pokyny a v jakém rozsahu, jakým způsobem se vykonává dohled nad Správcem stavby a jaký je vztah projektového manažera k vyššímu korporátnímu managementu Objednatele.⁵³

Uvedená Metodika je závazná pro účely zakázek Ředitelství silnic a dálnic, Správu železnic a Ředitelství vodních cest. V případě řízení staveb v návaznosti na smluvní podmínky FIDIC u staveb financovaných či spolufinancovaných ze SFDI municipalitami (kraje, města, obce), by bylo vhodné po konzultaci s vydavatelem tento dokument (s případnými úpravami) začlenit do jejich vnitřních organizačních řádů. V našem posuzovaném konkrétním případě začlenit do vnitřních struktur KSÚS, jelikož KSÚS je významným příjemcem dotačních prostředků SFDI (jak z účelových, tak globálních položek rozpočtu).

Metodika obsahuje i další zásady a doporučení, soupisy členů týmu Správce stavby, jejich předmět činnosti i pravomoci. Z popisu uvádím nejtypičtější požadavky na Správce stavby v úpravě Ministerstva dopravy:

- Správce stavby je odpovědný za dodržení své povinné neutrality a odbornosti vůči Objednateli na základě smlouvy (ať už Smlouvy nebo zaměstnanecké smlouvy), a vůči Zhotoviteli zásadně na základě mimosmluvní odpovědnosti k náhradě škody.
- Správcem stavby může být obchodní společnost, tým konzultačních inženýrů, musí být však vždy jmenován jeho konkrétní odpovědný vedoucí zástupce – Vedoucí týmu Správce stavby, který musí být subjektem plnícím funkci Správce stavby zplnomocněn tak, aby jednal jménem Správce stavby a osobně odpovídal za kompletní činnost Správce stavby. Správcem stavby může být i subjekt podřízený Objednateli (např. tým zaměstnanců zastoupený odpovědným vedoucím zástupcem), je ovšem nutné zajistit, aby tento tým zaměstnanců mohl svou funkci vykonávat tak, aby byla zcela zachována filozofie funkce Správce stavby.

⁵³ <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>

- Pro účely zajištění kvality je Správce stavby povinen písemně připravit QM systém a zavést jej do svých interních postupů tak, aby zajistil dodržování požadavků Smlouvy

Indikativní soupis členů týmu Správce stavby vycházející ze Smluvních podmínek, praxe a Metodického pokynu „Výkon stavebního dozoru na stavbách pozemních komunikací“:

- Vedení týmu:
 - Vedoucí týmu Správce stavby (odpovědný představitel a zástupce Správce stavby), který je partnerem zástupce Objednatele
 - Asistent (zástupce Vedoucího týmu Správce stavby) – podřízený Vedoucímu týmu
 - Asistent pro dozor (kontrolu) kvality – podřízený 1. Asistentovi
 - Asistent pro kontrolu nákladů (měření a oceňování prací) – podřízený 1. Asistentovi
- Techničtí Asistenti:
 - Asistent specialista - podřízený 1. Asistentovi, dle zaměření pro: pozemní komunikace (včetně propustků), mostní objekty ocelové a ocelové konstrukce, mostní objekty betonové, ostatní a zdi, vodohospodářské objekty, trubní vedení, podzemní stavby, pozemní objekty, elektro (silno a slaboproud), geotechnika, zeměměřičtví, protikorozní ochrana, výroba a montáž svařovaných ocelových konstrukcí, technologické vybavení tunelů, životní prostředí
 - Pomocní asistenti - podřízení Vedoucímu týmu Správce stavby: právník, pro inženýring, pro časový dozor (kontrolu harmonogramů výstavby a dozor postupu výstavby), pro administraci změn, pro claimy, koordinátor BOZP, pro oceňování (kontrolu ocenění změn), pro doměřování (kontrolu měření skutečně provedených prací), pro dozor (pro kontrolu) kvality
 - Expert podřízený 1. Asistentovi pro: produktovou, elektrotechnická zařízení, inženýrská geologie, pozemní komunikace, mosty a inženýrské konstrukce
 - Je tedy zřejmé, že podle charakteru stavby bude určeno, zda Správce stavby bude řešen interně, nebo externě, jak bude případný tým Správce stavby rozsáhlý a dále má charakter stavby určující vliv na náklady Správce stavby.

Závěrem lze konstatovat, že pro zadání metodou Design-Build je úkolem investora zajistit především zpracování dokumentu Požadavky objednatele – základní technický dokument v zadávací dokumentaci, zajistit přípravu závazného vzoru smlouvy o dílo s použitím FIDIC, rozhodnout o způsobu administrace veřejné zakázky; zajistit služby Technického dozoru investora a zajistit službu správce stavby.

4.4 Specifika smluvního vztahu u vybraného stavebního díla - „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“ oprava mostu

Zadavatel KSÚS od svého zřizovatele, kterým je Středočeský kraj dostal pokyn ke zpracování pilotního projektu na zpracování zakázky v režimu Design-Build. Na základě tohoto pokynu byla oslovena advokátní kancelář k právní pomoci na zhotovení smluvních podmínek na tento konkrétní projekt. Bohužel KSÚS nemá doposud v organizaci nastavenou metodickou ani personální strukturu pro systematické vypisování zakázek v režimu FIDIC (červená, žlutá, zelená, bílá kniha).

4.4.1 Popis souvislostí

Předmětem zadání a následného plnění posuzované veřejné zakázky bylo vypracování projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení, příp. dokumentace pro vydání společného povolení (DÚSP), bude-li potřeba společného povolení (územního rozhodnutí a stavebního povolení), které budou představovat technické řešení navržené dodavatelem v souladu s požadavky tohoto zadání, ke stavbě silničního mostu s označením „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“ spočívající v opravě tohoto mostu (dále též jen „stavba“ nebo „dílo“) a současně provedení stavebních prací a poskytnutí souvisejících dodávek a služeb spočívajících v provedení stavby/opravy tohoto mostu.

Předpokládaná lhůta plnění:

Projektové a přípravné práce: 11,5 měsíců

Doba výstavby:..... 20 měsíců

Předpokládané náklady:

Náklady dle zpracovaného odborného odhadu: 65 840 000 Kč bez DPH, 79 666 400 s DPH.

Platební podmínky (fakturace):

Dle stanovených technologických celků – podrobně je rozvedeno v příloze zadávací dokumentace.⁵⁴

4.4.2 **Posouzení potřeb objednatele v případě zadání formou D&B, popis zajištění služeb u stavebního díla „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“**

V kapitole 4. 3 výše uvádím, že při využití metody D&B je úkolem investora **zajistit služby nezbytné k provedení díla**, a to interně, nebo externě, dle charakteru služby a možností Objednatele:

- a) Požadavky objednatele
- b) příprava závazného vzoru smlouvy o dílo s použitím FIDIC – právní služby
- c) administrace veřejné zakázky
- d) Technický dozor investora
- e) zajištění služeb správce stavby

U vybrané stavby této případové studie - silničního mostu s označením „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“ byly tyto služby zajištěny následovně:

ad a) Požadavky objednatele:

Podkladem pro zadání veřejné zakázky **jsou** následující doklady, které byly součástí zadávací dokumentace:

- odborný posudek s odhadem stavebních nákladů a délky realizace, který byl vypracován v souladu s § 16 ZZVZ. Stavební náklady a doba realizace (uzavírky) byly společně s kvalifikací a zkušenostmi osob zapojených do realizačního týmu hodnotícími kritérii pro výběr uchazeče (váha 60% cena, 20% doba uzavírky, 20% realizační tým). Harmonogram výstavby, ze kterého je patrná délka realizace a uzavírky, jako jedna z hodnotících kritérií je znázorněn v obrázku č. 3
- dokumentace skutečného provedení (původní stav před opravou z r. 1979)
- stanoviska správců sítí
- záborový elaborát s geodetickou dokumentací

⁵⁴ Zadávací dokumentace na profilu zadavatele https://zakazky.kr-stredocesky.cz/profile_display_46.html

Požadavky objednatele v souvislosti s touto zakázkou znamenají požadavky obsažené v Zadávací dokumentaci, **konkrétně jsou definovány** zejména v dokumentech:

- Hlavní prohlídka mostu z 1. 12. 2018 (zpracovatel: Ing. Petr Doležal);
- Geodetické podklady a zaměření (zpracovatel: GEODET, spol. s r.o.);
- Diagnostický průzkum (řešitel: Horský s.r.o.), tj. diagnostický průzkum mostu ev. č. 322-005, diagnostický průzkum opěrných stěn násypového tělesa v předpolí mostu ev. č. 322-005, a vyhodnocení provedených prací a návrh oprav mostu z 10. 12. 2018; a
- Inženýrskogeologický a geofyzikální průzkum násypového tělesa v předpolí mostu z listopadu 2018 (zpracovatel: INSET s.r.o.), které jsou (včetně všech případných dodatků, změn či úprav) nedílnou součástí Smlouvy o dílo.
- Požadavky objednatele obsahují závazné požadavky na funkční a výkonové vlastnosti Díla, jejichž dodržení je Zhotovitel povinen garantovat po celou dobu trvání Záruční doby.

ad b) Smlouva o dílo, Souhrn smluvních dohod

Vzhledem k tomu, že Objednatel KSÚS nemá doposud v organizaci nastavenou metodickou ani personální strukturu pro systematické vypisování zakázek v režimu FIDIC, byla oslovena **externí** advokátní kancelář k právní pomoci na **zhotovení smluvních podmínek** na tento konkrétní projekt. Smlouva o dílo – Souhrn smluvních dohod pak obsahuje informaci, že Obchodní podmínky tvoří součást obsahu Smlouvy o dílo a jako její součást budou čteny a vykládány. Obchodní podmínky jsou součástí dokumentace Smlouvy o dílo a taktéž zadávací dokumentace. Obchodní podmínky (dále jen „Podmínky“) představují závaznou konsolidovanou verzi Všeobecných podmínek a Zvláštních smluvních podmínek pro dodávky technologických zařízení v projektování - výstavbu. Podmínky jsou skutečně svým rozsahem a členěním odpovídající Obecným a Zvláštním podmínkám FIDIC. Přesto **nejsou** z hlediska textace využity **přesným opisem nebo přímým použitím** Smluvních podmínek pro dodávku technologických zařízení a projektování - výstavbu elektro a strojně - technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných dodavatelem – Obecné podmínky, Zvláštní podmínky (na základě žluté knihy FIDIC), které vydalo Ministerstvo dopravy ČR. Na

úrovni krajské organizace se tak jedná o zakázku řešenou dle vzorů FIDIC, ale Podmínky jsou připraveny externí právní společností a mají rozdílnou úpravu pod-článků. Zaměřuji se na srovnání pod-článků upravujících Právo na změnu a Postup při změně, protože tyto pod-články byly hodnoceny v teoretické části této práce. Čtenář necht' porovná textaci pod-článků 13.1 a 13.3 uvedených v tabulce č. 3 (Obecné a Zvláštní podmínky dle FIDIC, MD ČR) a s textací těchto pod-článků uvedenou v následující tabulce č. 5 (konsolidované obecné a zvláštní podmínky zakázky KSÚS). Vzhledem k tomu, že se jedná o konsolidované podmínky, není tabulka členěna v rámci jednotlivých po-článků na obecné a zvláštní podmínky.

Tabulka 5 Konsolidované smluvní podmínky dle FIDIC použité u stavebního díla „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“

Smluvní podmínky pro DODÁVKU TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ A PROJEKTOVÁNÍ-VÝSTAVBU ELEKTRO- A STROJNĚ-TECHNOLOGICKÉHO DÍLA A POZEMNÍCH A INŽENÝRSKÝCH STAVEB PROJEKTOVANÝCH ZHOTOVITELEM	
Obchodní podmínky dle Smlouvy o Dílo, Souhrnu smluvních dohod	
13.1 Právo na variaci	<p>Změny nevyžadující provedení Víceprací může iniciovat Objednatel kdykoli před předáním Díla, buď prostřednictvím pokynu, nebo žádosti Zhotoviteli, aby předložil návrh, a to v případě, že navrhovaná změna nevyžadující provedení Víceprací je nezbytně nutná k dosažení souladu Díla s Požadavky objednatele a/nebo podmínkami dle Smlouvy o dílo a/nebo Právními předpisy.</p> <p>13.1.2 Zhotovitel je povinen provést každou změnu nevyžadující provedení Víceprací ve smyslu předchozího odstavce (nebo předložit požadovaný návrh), ledaže bezodkladně zdůvodní, že navrhovaná změna není nezbytná k dosažení souladu Díla s Požadavky objednatele a/nebo sníží bezpečnost nebo vhodnost stavby k zamýšlenému účelu. Při obdržení tohoto oznámení Objednatel pokyn zruší, potvrdí nebo změní. Zhotovitel je povinen takové rozhodnutí Objednatele v maximálně možném rozsahu akceptovat a řádně splnit. Zhotovitel však neodpovídá za případné Vady Díla vzniklé v důsledku splnění pokynů Objednatele dle předchozí věty, na jejichž nevhodnost či nesprávnost Zhotovitel Objednatele prokazatelně upozornil, avšak Objednatel na jejich provedení přesto trval.</p> <p>13.1.3 Objednatel je oprávněn nařídit Zhotoviteli provedení změny (zejména změny Požadavků objednatele na výkon a funkci Díla), jejímž důsledkem bude provedení dodatečné stavební práce a/nebo dodatečné služby, které nebyly předmětem veřejné zakázky dle Požadavků objednatele, resp. zadávacích podmínek pouze za podmínek stanovených v ustanovení § 222 Zákona o zadávání veřejných zakázek a s prokazatelným předchozím souhlasem Objednatele, a jen pokud se jedná o práce či služby, které jsou nezbytné pro řádné provedení Díla (dále jen „Vícepráce“) a které byly vyvolány:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) prokázaným dodáním chybných nebo neúplných podkladů ze strany Objednatele Zhotoviteli, a jestliže Zhotovitel jednajíc v souladu se Zavedenou odbornou praxí nemohl příslušné nedostatky odhalit v době uzavření Smlouvy o dílo; nebo (b) prokázanými chybami, neúplností či nesprávnostmi v Požadavcích objednatele, které byly Zhotovitelem zjištěny postupem dle článku 1.9 (Chyby v požadavcích objednatele); nebo (c) prokázanými chybami, neúplností či nesprávnostmi v kterékoliv části Informační dokumentace za podmínek uvedených v článku 5.9 (Informační dokumentace) těchto Podmínek; nebo (d) okolnostmi uvedenými v odstavci 17.3 (Rizika), resp. 19.1 (Definice vyšší moci) v rozsahu, v jakém se jedná o objektivně nepředvídatelné externí okolnosti, které Zhotovitel nemohl předvídat a jimž ani při postupu v souladu se Zavedenou odbornou praxí nemohl zabránit nebo je zmírnit; nebo (e) objektivně nepředvídatelnými okolnostmi uvedenými v čl. 8.5 (Zpoždění způsobená úřady) těchto Podmínek; nebo (f) změnami příslušných Právních předpisů, resp. Technických norem, k nimž došlo kdykoliv od Základního data ve smyslu článku 13.7 (Úpravy v důsledku změn legislativy) těchto Podmínek; nebo (g) jinými skutečnostmi či okolnostmi, které dle příslušných ustanovení Smlouvy o dílo umožňují provedení Víceprací ve smyslu tohoto článku 13.1. <p>13.1.4 Ve vztahu k Vícepracím se Zhotovitel zavazuje zúčastnit se na výzvu Objednatele jednacího řízení bez uveřejnění v souladu s příslušnými ustanoveními Zákona o zadávání veřejných zakázek, které bude Objednatelem zahájeno za účelem zadání takové Vícepráce. Dodavatel se zavazuje podat do takového jednacího řízení bez uveřejnění nabídku za podmínek, které budou v maximálně možném rozsahu odpovídat podmínkám stanoveným pro provádění prací dle těchto Podmínek.</p> <p>13.1.5 Zhotovitelem navržená cena za provedení Víceprací nepřesáhne obvyklou cenu uplatňovanou v daném období na daném trhu za totožný nebo věcně nejbližší druh prací. Za účelem zjištění obvyklé ceny prací bude Zhotovitel vycházet z příslušného aktuálního ceníku stavebních, resp. montážních prací vydávaného společností ÚRS PRAHA, a.s. Za účelem zjištění obvyklé ceny inženýrských činností bude Zhotovitel přihlížet k aktuálnímu sazebníku UNIKA pro navrhování nabídkových cen projektových prací a inženýrských činností.</p> <p>13.1.6 Smluvní strany stanoví, že dohoda o provedení Víceprací bude po skončení příslušného zadávacího řízení provedena podpisem příslušného dodatku ke Smlouvě o dílo.</p> <p>13.1.7 Smluvní strany jsou dále srozuměny a souhlasí s tím, že celková výše dodatečného plnění za poskytnutí Víceprací nepřekročí částku odpovídající 30 % z Ceny Díla, popř. nižší částce odpovídající příslušné rozpočtové rezervě vytvořené a po dobu realizace Díla udržované Objednatelem. Pro odstranění pochybností se stanoví, že Zhotovitel není oprávněn požadovat provedení Víceprací po podpisu Protokolu o předání a převzetí prací.</p> <p>13.1.8 Smluvní strany stanoví, že změny Požadavků objednatele, v jejichž důsledku by byl omezen rozsah Díla, resp. snížen původně předpokládaný objem prací, vyžadují předchozí souhlas Zhotovitele a mohou být provedeny pouze písemným dodatkem ke Smlouvě o dílo. Pro odstranění pochybností se stanoví, že změny Požadavků objednatele dle předchozí věty není Objednatel oprávněn Zhotoviteli jednostranně nařídit.</p>

Smluvní podmínky pro DODÁVKU TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ A PROJEKTOVÁNÍ-VÝSTAVBU ELEKTRO- A STROJNĚ-TECHNOLOGICKÉHO DÍLA A POZEMNÍCH A INŽENÝRSKÝCH STAVEB PROJEKTOVANÝCH ZHOTOVITELEM

Obchodní podmínky dle Smlouvy o Dílo, Souhrnu smluvních dohod	
13.3 Postup při variaci	<p>Jestliže Objednatel před vydáním pokynu ke změně požádá o návrh, bude na to Zhotovitel reagovat tak rychle, jak je to možné, buď udáním důvodů, proč nemůže vyhovět (pokud jde o tento případ), nebo předložením:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) popisu navrhovaných prací, které je třeba provést, a programu jejich uskutečnění; (b) návrhu Zhotovitele na veškeré nutné úpravy Programu prací podle článku 8.3 (Program prací) a lhůty pro dokončení; (c) závazné cenové kalkulace požadovaných Víceprací dle článku 13.1. <p>Po obdržení tohoto návrhu Objednatel bez zbytečného odkladu postupuje (i) v souladu s článkem 13.1 (Právo na změny) při posouzení, zda a v jakém rozsahu návrh vyžaduje provedení Víceprací a při zadávání takových potřebných Víceprací a (ii) v souladu s článkem 8.4 (Prodloužení lhůty pro dokončení) při posouzení, zda a v jakém rozsahu je Zhotovitel v souvislosti s návrhem oprávněn požadovat prodloužení lhůty pro dokončení Díla. Během čekání na odpověď Objednatel nebude Zhotovitel odkládat žádné práce. Jestliže se Smluvní strany uzavřením dodatku ke Smlouvě o dílo ve smyslu odstavce 13.1.8 těchto Podmínek dohodnou, že některé práce, které spadají do předmětu plnění Smlouvy o dílo, nebudou provedeny (Méněpráce), učiní o tom zápis do Deníku. Součástí zápisu bude také specifikace druhu a objemu prací, které Zhotovitel v souladu s uzavřeným dodatkem ke Smlouvě o dílo nebude v rámci zhotovování Díla povinen provést a o které bude tudíž snížena Cena Díla. Specifikace druhu a objemu prací bude Zhotovitelem provedena bez zbytečného odkladu a v souladu s Objednatelem schváleným Položkovým rozpočtem.</p>

Zdroj: konsolidované obecné a zvláštní podmínky zakázky „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“, KSÚS, vlastní zpracování

Zatímco ŘSD používá při organizaci veřejných zakázek dle metodiky FIDIC úpravu Obecných i Zvláštních podmínek Ministerstva dopravy ČR a Smlouva o dílo vždy obsahuje odkaz na tyto podmínky, bez ohledu na to, jestli se jedná o podmínky dle červené, žluté, nebo zelené knihy, v krajské organizaci již není využívání podmínek FIDIC samozřejmostí. Respektive KSÚS nemá doposud v organizaci nastavenou metodickou ani personální strukturu pro systematické vypisování zakázek v režimu FIDIC.

ad c) Administrace Veřejné zakázky

Jedná se o klasickou zakázku FIDIC v režimu žluté knihy (Desihn-Build), kdy zhotovitel je nositelem nejen stavební části, ale i dokumentace pro stavební povolení a dále realizační dokumentace. Pro jasné definování rozsahu zakázky Objednatel (KSÚS) v rámci zadávací dokumentace stanovil výčet požadovaných oprav a požadavky na kvalitu díla dle českých stavebních standardů (metodické pokyny SFDI a MD, TP, TKP, ČSN, PJPk apod.). Oproti standardním smluvním podmínkám FIDIC – žlutá kniha byly obecné i zvláštní smluvní podmínky pro tento konkrétní projekt upraveny externí právní společností v konsolidované podmínky v návaznosti na strukturu zadavatele a požadavky zřizovatele. Administrace Veřejné zakázky v režimu Design-Build byla organizována interními kapacitami Objednatele. Zde je vhodné zdůraznit, že Objednatel postupoval v souladu s doporučeními Metodiky pro zadání veřejné zakázky Design-Build pro dopravní stavby ČR⁵⁵ a zadal veřejnou zakázku ve fázi po vydání územního rozhodnutí a zajištění majetkoprávního vypořádání pozemků. **Zadání veřejné zakázky tedy proběhlo doporučeným postupem.**

Veřejná zakázka byla zahájena 24. 12. 2019, soutěže se zúčastnili dva uchazeči, z nichž jeden překročil předpokládanou hodnotu zakázky a byl dle zadávacích podmínek vyloučen. Vítězným subjektem tedy zůstal jediný uchazeč, spol. Strabag a.s. s nabídkovou cenou 63 737 644 Kč bez DPH, což je **96,8 % z předpokládané hodnoty veřejné zakázky**. V rámci zadávací dokumentace byl zpracován odborný odhad stavebních nákladů, který byl podkladem pro stanovení předpokládané hodnoty, jak je uvedeno výše. Stavební práce náklady nebyly oceněny položkově, což je typické pro červenou knihu FIDIC (měřený kontrakt), ale byly stanoveny po souborech dle plánovaného průběhu prací

⁵⁵ Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR - Závěrečná zpráva - Státní fond dopravní infrastruktury, 2015, <https://www.sfdi.cz/2-aktuality-pro-prijemce/metodika-pro-zadani-verejne-zakazky-formou-design-build-pro-dopravni-stavby-v-cr-zaverecna-zprava/>

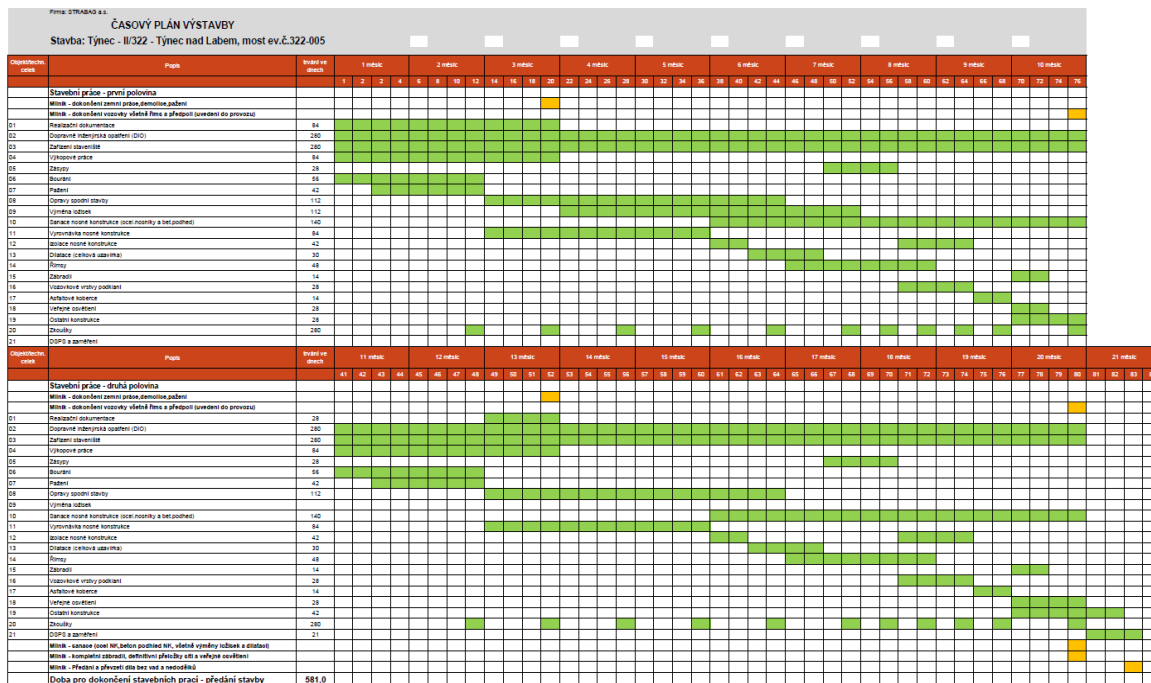
a dále dle předpokládaných milníků v plánu organizace výstavby. Soubor stavebních činností, které budou zároveň podkladem pro fakturaci, je uveden na obrázku č. 4.

Po uplynutí zákonných lhůt byla dne 25. 05. 2020 podepsána smlouva o dílo – souhrn smluvních dohod. Zahájení stavebních prací je po vydání stavebního povolení a po vydání Rozhodnutí o uzavírce plánováno na 12. 04. 2023. **Od podpisu smlouvy tedy uplynuly více než tři roky k samotné realizaci díla.** K časové prodlevě došlo především z toho důvodu, že zhotovitel byl nositelem dokumentace pro stavební povolení, a to včetně projednání se všemi dotčenými orgány státní správy, se správci inženýrských sítí a dalšími soukromými subjekty, které byly stavbou dotčeny.

Objekt	Popis	OC	DPH	OC+DPH
SO 001	Nabídková cena za projektovou dokumentaci (DSP) celkem	2 140 000,00	449 400,00	2 589 400,00
SO 002	Nabídková cena za inženýrskou činnost celkem	820 000,00	172 200,00	992 200,00
SO 200	Nabídková cena za stavební práce celkem	60 777 644,00	12 763 305,24	73 540 949,24
SO 200	Stavební práce rozdělené na technologické celky	60 777 644,00	12 763 305,24	73 540 949,24
01	Realizační dokumentace	1 428 000,00	299 880,00	1 727 880,00
02	Dopravně inženýrská opatření (DIO)	1 850 000,00	388 500,00	2 238 500,00
03	Zařízení staveniště	1 220 000,00	256 200,00	1 476 200,00
04	Výkopové práce	3 458 870,00	726 362,70	4 185 232,70
05	Zásypy	2 596 150,00	545 191,50	3 141 341,50
06	Bourání	6 584 890,00	1 382 826,90	7 967 716,90
07	Pražení	1 745 835,00	366 625,35	2 112 460,35
08	Opravy spodní stavby	4 618 520,00	969 889,20	5 588 409,20
09	Výměna ložisek	2 397 789,00	503 535,69	2 901 324,69
10	Sanace nosné konstrukce (ocel.nosníky a bet.podhled)	14 421 402,00	3 028 494,42	17 449 896,42
11	Vyrovnávka nosné konstrukce	4 260 605,00	894 727,05	5 155 332,05
12	Izolace nosné konstrukce	2 036 478,00	427 660,38	2 464 138,38
13	Dilatace	1 687 800,00	354 438,00	2 042 238,00
14	Římsy	5 373 040,00	1 128 338,40	6 501 378,40
15	Zábradlí	2 599 200,00	545 832,00	3 145 032,00
16	Vozovkové vrstvy podkiant	919 320,00	193 057,20	1 112 377,20
17	Asfaltové koberce	2 006 655,00	421 397,55	2 428 052,55
18	Veřejné osvětlení	556 000,00	116 760,00	672 760,00
19	Ostatní konstrukce	210 840,00	44 276,40	255 116,40
20	Zkoušky	470 000,00	98 700,00	568 700,00
21	DSPS a zaměření	336 250,00	70 612,50	406 862,50

Obrázek 4 - soubor činností – nabídka vítězného uchazeče

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., vlastní šetření.



Obrázek 5 Časový harmonogram výstavby z nabídky vítězného uchazeče

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., vlastní šetření.

ad d) Technický dozor investora (TDI)

Pro účely veřejné zakázky byly zajištěny služby technického dozoru investora a koordinátora BOZP externím subjektem, a to pro celou dobu trvání projektu (včetně fáze projekční přípravy).

Rozsah činnosti externího technického dozoru investora (TDI) u sledovaného projektu:

- Asistent specialista pro mostní objekty betonové, ostatní a zdi
- Asistent specialista pro pozemní komunikace (včetně propustků)
- Asistent specialista geotechnika
- Asistent specialista geodet - úředně ověřený zeměměřičský inženýr
- Asistent specialista trubní vedení
- Asistent specialista v oboru elektro (silno a slaboproud)
- Pomocný pracovník správce stavby pro kontrolu rozpočtů
- Koordinátor BOZP

Uvedené činnosti jsou v souladu se zadávací dokumentací a předmětem opravy mostu ev.č. 322-005 přes Labe v Týnci nad Labem. Externí stavební dozor byl soutěžen v tzv. minitendru dle rámcové smlouvy na výkon technického dozoru.

ad e) Zajištění Služeb správce stavby

Jak bylo uvedeno výše předmětná Smlouva o dílo obsahuje odkaz na Obchodní podmínky (dále jen „Podmínky“), které představují závaznou konsolidovanou verzi Všeobecných podmínek a Zvláštních smluvních podmínek, a které byly vytvořeny externí právní společností. V otázce Správce stavby Tyto podmínky zcela ruší článek č. 3 Správce stavby, i všechny odpovídající pod-články tohoto článku. Místo toho je v článku č. 1 Obecná ustanovení, pod-článku 1.1.2 Strany a osoby uvedena role Stavebního dozoru. Konkrétně: *„Stavební dozor znamená nezávislý stavební dozor stavebníka, jehož součástí je výkon technického dozoru stavebníka ve smyslu Stavebního zákona, realizovaný pro Objednatele externím konzultantem, který je osobou odlišnou jak od Zhotovitele, tak od Objednatele, a který je na Zhotoviteli i na Objednateli nezávislý, zejména majetkově, přičemž rozsah poskytovaných služeb stavebního dozoru je uveden v Metodickém pokynu⁵⁶.“* Metodický pokyn⁵⁷ znamená pokyn Ministerstva dopravy ČR – Výkon stavebního dozoru na stavbách pozemních komunikací. Účelem tohoto pokynu (dále také „MP“) je poskytnout popis činností při výkonu stavebního dozoru na stavbách pozemních komunikací (dále také „PK“), který slouží především jako metodický návod pro správce stavby a jeho tým. Metodický pokyn navazuje na „Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem – Obecné podmínky“ vydané FIDIC, upravené a doplněné o „Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem – Zvláštní podmínky“ vydané Ministerstvem dopravy (dále také „Obchodní podmínky“ nebo „OP“), a na metodiku SFDI „Metodika pro tým správce stavby“, která v případě smluvního zajištění výkonu Stavebního dozoru tvoří součást technických podmínek (technické specifikace) na poskytování konzultační služby, viz www.pjpk.cz a www.sfdi.cz.

Je nutné upozornit na skutečnost, že metodický pokyn navazuje na smluvní podmínky FIDIC, ale jak je popsáno výše, metodický pokyn navazuje na smluvní podmínky FIDIC u staveb projektovaných objednatelem, tedy metodický pokyn vychází z Obecných a Zvláštních podmínek dle červené knihy. Dále však metodický pokyn

⁵⁶ Smlouva o dílo – souhrn smluvních dohod

⁵⁷ Metodický pokyn Ministerstva dopravy ČR – Výkon stavebního dozoru na stavbách pozemních komunikací MD-OPK č. j. 254/06-120-RS/2 ze dne 26. 4. 2006 s účinností od 1. 5. 2006, ve znění Dodatku č. 1 MD-OSI, č. j. 999/09-910-IPK/1 ze dne 17. 12. 2009 s účinností od 1. 1. 2010, a ve znění změny č. 1 č. j. 45/2014-120-TN/1 ze dne 26. 5. 2014, změny č. 2 č. j. 112/2014-120-TN/1 ze dne 5. 11. 2014 a změny č. 3 č. j. 85/2016-120-TN/1 ze dne 8. 3. 2016 v platném znění, který bezplatně dostupný na internetové adrese: www.pjpk.cz.

navazuje na metodiku SFDI „Metodika pro tým správce stavby“, jak bylo taktéž uvedeno výše. Dokument „Metodika pro tým správce stavby“ lze aplikovat s úpravami (především ve vazbě na čl. 5 - Projektování a čl. 12 - Zkoušky po dokončení Smluvních podmínek) u Smluvních podmínek pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně – technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných dodavatelem (založených na žluté knize FIDIC)⁵⁸. Zde se opět vracím ke Smlouvě o dílo, ke znění článku 5 – Projekt. V tomto článku jsou v plné míře upraveny projektové povinnosti Zhotovitele, uveden podporový výčet dokumentace Zhotovitele, popsána forma kontroly/schvalování dokumentace Zhotovitele a další podstatné náležitosti, které náleží Zhotoviteli při dodávce díla formou Design-Build. Tento článek je tedy ve smluvních podmínkách přesně specifikován a upraven. Vracím se také k článku č. 12 – Zkoušky pro převzetí Smlouvy o dílo a shledávám, že tento článek je ve Smlouvě o dílo, ve znění Obchodních podmínek kompletně zrušen. K tomuto uvádím, že nedílnou součástí smlouvy o dílo (a samozřejmě zadávacích podmínek) je dokument „Požadavky objednatel“ obsahující závazné požadavky na funkční a výkonové vlastnosti Díla, jejichž dodržení je Zhotovitel povinen garantovat po celou dobu trvání Záruční doby, které obsahují popis zkoušek požadovaných Objednatel, které tedy zavazují Zhotovitele k jejich provedení.

Ze smluvního vztahu tedy vyplývá, že Smlouva o dílo **uvažuje s využitím Správce stavby** dle Obecných podmínek dle FIDIC, upravených a doplněných o Zvláštní podmínky vydané Ministerstvem dopravy ČR. Obchodní podmínky Smlouvy o dílo obsahují odkazy na metodické pokyny MD upravující výkon stavebního dozoru na stavbách pozemních komunikací a upravující metodické postupy pro tým správce stavby.

4.4.3 Změny v průběhu realizace díla „II/322 Týnec nad Labem, most ev.č. 322-005“

V rámci pilotního projektu „II/322 Týnec nad Labem, most ev.č. 322-005“ byla provedena změna rozsahu stavby. Řízení změn a nároky zhotovitele je v rámci FIDIC jasně definován články 13.1 a 13.3 viz tabulka č. 5. V tomto konkrétním případě, kdy se jedná o tzv. žlutou knihu jsou v nastaveny určité specifické parametry pro možnost uplatnění změn zhotovitelem. Obecně lze konstatovat, že v případě žluté knihy je nositelem

⁵⁸ Metodika pro tým Správce stavby, Prozatímní verze 2018 – schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 23. 10. 2018, dostupná z <http://sfdi.cz/metodiky>; https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2018_metodika_spravce_stavby.pdf

prováděcí dokumentace (někdy i dokumentace pro stavební povolení) dle čl. 5 smluvních podmínek zhotovitel a nese tímto veškerá rizika spojená s prováděním dle jím zpracované projektové dokumentace. Do dokumentace je Zhotovitel povinen zapracovat veškeré požadavky Objednatele, které vyplývají ze zadávací dokumentace zveřejněné ve výběrovém řízení na dodavatele stavebních prací, případné změny, které by mohly mít podstatný vliv na výběr zhotovitele jsou v rozporu se ZZVZ. Uvedené změny nemohly být Zhotovitelem ani objednatelům předvídané, tedy ani zapracovány do prováděcí dokumentace, neboť nezbytnost jejich realizace zjistila až po odbourání odkrytých částí a konstrukcí mostního objektu.

Změnový list		
Název a evidenční číslo Stavby: II/322 Týnec nad Labem, ev.č. 322-005 Název stavebního objektu/provozního souboru (SO/PS): SO 201 II/322 Týnec nad Labem, ev.č. 322-005	Číslo SO/PS / / číslo Změny SO/PS: 201/1	Číslo ZBV: 1
Strany smlouvy o dílo objednatel č.:		
Objednatel: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace Zhotovitel: STRABAG a.s., Kadlíkova 982/4, 158 00 Praha 5		
<u>Přílohy Změnového listu:</u>	Paré č.	Příjemce
1. Krycí list 1 počet listů	1, 2	Objednatel
2. Změnový list 2 počet listů	3	Zhotovitel
3. Zápis o projednání ocenění soupisu prací 1 počet listů	4	Projektant (AD)
4. Rozpis ocenění Změn položek ZBV 1 2 počet listů	5	Stavební dozor
5. Přehled zařazení změn do skupin 1 počet listů		
6. Přehled dalších dokladů 34 počet listů		
Iniciátor změny: Zhotovitel na základě pokynu objednatele zápisem v SD a v KD č.02/23 z 29.03.2023, pokyn objednatele z 25.04.2023		
Popis a zdůvodnění Změny:		
<p>Úprava příčníků a pilířů z důvodu šetrného odstranění ložisek. Oznámením zhotovitele z 27.03.23 (doklad č. 08), kde zhotovitel nemohl předvídat nestandardní uložení ložisek u P2 a P3, jejich skutečnou polohu bez dostatečné původní PD - uložení ložisek se z původní PD nezachovalo, bylo možné ověřit jenom destruktivní metodou (sondou - doklad č.10), na místním šetření dne 27.3.2023 dohodnuto a pokynem z KD 02 (doklad č.09 a 16) ze dne 29.03.2023 a ze dne 25.04.2023 rozhodnuto, o co nejšetrnějším ubouráním UP pilířů a spodní hrany příčníků u P2 a P3. Jako jedinou možností byla vybrána hydrodemolice, při které nedochází k poškození stávajícího vyztužení a stability ocele podepřené konstrukce, zamezí se otfesům a vzniků tržlin, poloha pro osazení lisů zůstává bezpečná a rovnoměrně přenáší zatížení z mostovky do spodní stavby. Uřezání konstrukce by způsobilo významný a nežádoucí statický zásah do konstrukce příčníků a pilířů (s velkou pravděpodobností by došlo k poškození vyztužení a z toho plynoucího oslabení konstrukce jak pilíře tak i příčníků). Odbourání UP příčníků a uložné plochy pilíře nebylo u P2 a P3 součástí předmětu díla, jejich kompletní úpravou (celoplošným ubouráním do hl. ca.0,2-0,3m) by došlo k rapidnímu nárůstu nákladů a prodloužení doby výstavby. K hydrodemolici byla použita všeobecná položka URS bez ocenění č. 023203000, jako cena za výkon na základě fakturace vybraného subdodavatele ze 3 cenových nabídek (doklad č.11, 12) + příplatek 15 % dle čl. 17.5 směrnice "ZÁSADY OCEŇOVÁNÍ ZMĚN A TVORBA NOVÝCH POLOŽEK" Pro ocenění vodorovného přesunu sutí pol. č. 998001123 z ceníku URS CÚ 2023-01 (doklad č.13)</p> <p>Sanace hydrodemolice vybouraného prostoru mezi pilířem a příčníkem u P2 a P3 Na základě zhotovitelem vypracovaného a objednatelem schváleného TP byl ubourán prostor na pilíři ca. 5 cm, na spodní hraně příčníků ca. 8 cm, prostor byl vyčištěn tlakovou vodou, zabedněn a za pomoci gravitační injeckáže vyplněný materiálem Sika Grout 314 a 318 v závislosti na tloušťce vrstvy. K odštěpení byly použity pol. č. 985132111 a 985139111 (doklad č.13). Použití materiálu Sika Grout 314 a 318 je materiál s velice nízkým smršťováním a rychlým nárůstem pevnosti, v neposlední řadě taky vhodný pro provázání stávající vyztuže pilíře a příčníků. Pokynem objednatele ze dne 25.04.2023 (doklad č.14) bylo dále rozhodnuto o opravě resp. vyplnění kavemy v příčnících P3 sanačním nesmršťujícím materiálem Sika Grout 314 a 318. Na tyto práce byly použity položky z ceníku URS CÚ 2023-01 č. 451475111 a 451475121(doklad č.13). K navrtání otvoru k zalití a odvzdušnění proveden vrt D 50 mm, z obou stran příčniku v délce 0,8 m, použita položka č. 977151113 (doklad č.13). Dodatečné vyplnění vývrtu bylo provedeno s použitím pol.č.334378121 a 334378191 z ceníku URS CÚ 2023 - 01(doklad č.13). Prodloužením technologicky nutné opravy za použití hydrodemolice a vyplnění prostoru konstrukce pod a v nadožiskovém prostoru příčníků, došlo k výraznému prodloužení nasazení hydraulických lisů na pilířích P2 a P3, původní nasazení z HMG odevzdáného u převzetí staveniště (doklad č.16) a ujednáním ve SoD se zhotovitelem Abloc je počítáno s nájmem max 30 dní (doklad č17). Ze zápisů v SD je možné stanovit potřebný čas pro nasazení hydr. lisů a to následovně: válece(hydr. lisy) byly osazený 05.04.2023 (doklad č.18), demontovány 15.06.2023 (doklad č.19), tj. o 72 dní - 30 (původní předpokládaná doba nájmu) = 42 dní vyšší nasazení 42 dní x 12 lisů x 233,2 Kč/lis/den = 117532,8 Kč. Z důvodu neexistenci vhodné položky v ceníku URS byla použita kalkulace zhotovitele pro zvedání mostní konstrukce položkou 4239051(doklady č.20 a 21). Prodloužení doby nájmu hydraulických lisů mostního pole + příplatek 15 % dle čl. 17.5 směrnice "ZÁSADY OCEŇOVÁNÍ ZMĚN A TVORBA NOVÝCH POLOŽEK"</p> <p>Autorský dozor projektanta pol.č.041103000 obsahuje náklady spojené s vyjádřením projektanta a jeho účasti na místním šetření z 27.03.2023 + příplatek 15 % dle čl. 17.5 směrnice "ZÁSADY OCEŇOVÁNÍ ZMĚN A TVORBA NOVÝCH POLOŽEK"</p>		
<p>Až v době realizace TDI a zhotovitel zjistil nevhodnost v nabídce zamýšleného technologického standardního postupu výměny ložisek (uřezání nad úrovní UP pilíře a pod spodní hranou příčníků), předmětná původní PD nebyla ze strany objednatele k dispozici a bez možnosti destruktivních zkoušek, nebylo možné tuto skutečnost předvídat. Změny jsou nezbytné pro řádné a kvalitní provedení NK a konstrukce spodní stavby Změny jsou podle § 5, odst. 1, písmeno c) resp. § 10.2.b) Směrnice upřesňující provádění změn závazků dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek zařazeny do Skupiny 3. Zároveň se jedná o práce, které nemění celkovou povahu veřejné zakázky. Z hlediska Zákona o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb. změna nepředstavuje vznik podstatné změny závazku a dle § 222, odst. 6 je změnou nepředvídanou.</p>		

Obrázek 6 Změnový list s popisem a odůvodněním změn,

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., vlastní šetření

Popis a zdůvodnění navrhované změny (variacie)

Změna během výstavby č. 1 – Stavební objekt č. 201 Úprava příčníků a pilířů z důvodu šetrného odstranění ložisek. Sanace hydrodemolicí vybouraného prostoru mezi pilířem a příčníkem u P2 a P3

Zhotovitel nemohl předvídat nestandardní uložení ložisek u P2 a P3, jejich skutečnou polohu bez podrobné původní PD. Uložení ložisek se z původní PD nezachovalo, bylo možné ověřit jenom destruktivní metodou (sondou). Na místním šetření dne 27.3.2023 bylo dohodnuto a pokynem z KD 02 ze dne 29.03.2023, rozhodnuto, o co nejšetrnějším ubourání UP pilířů a spodní hrany příčniku u P2 a P3. Jako jediná možnost byla vybrána hydrodemolice, při které nedochází k poškození stávajícího vyztužení a stability celé podepřené konstrukce. Vybranou technologií se zamezí otřesům a vzniku trhlin. Plocha pro osazení lisů zůstává bez porušení a rovnoměrně přenáší zatížení z mostovky do spodní stavby. Uřezání konstrukce by způsobilo významný nežádoucí statický zásah do konstrukce příčníků a pilířů (porušení vyztužení a z toho plynoucího oslabení konstrukce jak pilíře, tak i příčníků). Odbourání UP příčníků a úložné plochy pilíře nebylo u P2 a P3 součástí předmětu díla, jejich kompletní úpravou (celoplošným ubouráním do hl. ca.0,2-0,3m) by došlo k výraznému nárůstu nákladů a prodloužení doby výstavby. Změny jsou nezbytné pro řádné a kvalitní provedení NK a konstrukce spodní stavby.

Z uvedeného odůvodnění a navrhovanému řešení změny lze konstatovat, že:

Doklady ZBV 1 jsou:

1. Zpracovány dle „Směrnice upřesňující provádění změn a závazků dle ZZVZ. Jedná se o objektivně nepředvídané změny.
2. Soupis změn předložený zhotovitelem je úplný a je zpracován správně.
3. Množství a výměry v soupisu změn odpovídají skutečnosti.
4. Způsob ocenění položek a doložení cen v soupisu změn je zpracován v souladu s platným zněním Smlouvy o dílo č. 1322/00066001/2020 a na základě čl. 17.5 "ZÁSADY OCEŇOVÁNÍ ZMĚN A TVORBA NOVÝCH POLOŽEK" směrnice při provádění změn závazků dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Změna“) u veřejných zakázek na stavební práce.

Popis rozsahu změny díla a zdůvodnění provedené změny (variacie) jsou podrobně uvedeny na obrázku č. 6 „Změnový list“. Uvedená změna, nebo změny byly v souladu se ZZVZ a směrnicí Objednatele zařazeny do kategorie č. 3, tzv. Objektivně nepředvídatelné,

viz tabulka č. 6 „Přehled zatřídění změn do skupin“. Jedná se tedy o nepodstatné změny rozsahu díla dle §222, odst. 6 ZZVZ, jejichž potřeba vznikla v důsledku okolností, které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat, a která nemění celkovou povahu veřejné zakázky. Uvedená změna je v celkové částce 902 461,18 Kč bez DPH a toto navýšení o 1,48% z přijaté nabídkové ceny je tedy výrazně pod zákonným limitem celkového zákonného nárůstu maximálně 30% dle §222, odst. 9 ZZVZ. Lze konstatovat, že objednatel při řízení a schvalování změn tomto případě postupoval dle platné směrnice i ZZVZ, a to i s ohledem na to, že je zakázka realizována v režimu žluté knihy FIDIC.

4.4.4 Shrnutí

Užití metody Design-Build v pilotním projektu KSÚS – případová studie v DP, bylo v souladu s vydanou Metodikou pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN-BUILD“ pro dopravní stavby v ČR, zveřejněnou na webových stránkách SFDI.

Veřejná zakázka na dodavatele stavebních prací i následná realizace projektu byla a je prováděna dle modifikovaných smluvních podmínek žluté knihy FIDIC. Jedná se o pilotní projekt na úrovni municipalit - Středočeského kraje a jeho příspěvkové organizace Krajské správy a údržby silnic p.o.

Jsou zde dodrženy všechny podmínky pro zadání stavby v režimu DB. Jedná o mostní konstrukci, která je technicky náročnou stavbou, sice se nejedná o novostavbu, ale územní podmínky jsou determinovány původní stavbou a provedeným geologickým průzkumem a byla dodržena i poslední podmínka, jelikož stavba počítá pouze se záboru správce mostu a dotčené obce, kde objednatel v předstihu předjednal nájemní smlouvy pro dočasný zábor pozemků formou nájemních smluv a smluv o výpůjčce pozemku. Majetkoprávní vypořádání stavby s dotčenou obcí bude provedeno po dokončení rekonstrukce, a to na základě skutečného zaměření stavby a vyhotovených geometrických plánů. Výkupy pozemků od cizích vlastníků dle uvedených podkladů musí být odsouhlaseny zastupitelstvem zřizovatele stavebníka, kterým je Středočeský kraj.

Smluvní vztah je s ohledem na konsolidovanou verzi Všeobecných podmínek a Zvláštních smluvních podmínek a s ohledem na odkazy na metodické pokyny specifický, ale splňuje veškeré rysy a náležitosti metody Design-Build.

Srovnání s organizací veřejné zakázky s principy FIDIC Design-Build ve společnosti Ředitelství silnic a dálnic je organizace předmětné zakázky „stavba II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-05 – oprava v režimu „vyprojektuj a postav“ ve smyslu Žluté

knihy FIDIC“ z hlediska smluvní dokumentace méně přehledná. Zatímco ŘSD do smluv o dílo zařazuje v souladu se zákonem odkaz na obchodní podmínky (Obecné podmínky FIDIC upravené o Zvláštní podmínky vydané Ministerstvem dopravy) a tím zavazuje Zhotovitele k jejich používání. Dále přikládá odkaz na metodické pokyny a směrnice upravující výkon stavebního dozoru nebo upravující výkon správce stavby. Oproti tomu krajská organizace KSÚS také v souladu se zákonem uvádí ve smlouvě o dílo odkaz na Obchodní podmínky, ale v tomto případě se jedná o konsolidovanou verzi Obecných a Zvláštních podmínek vydaných Ministerstvem dopravy. Tyto konsolidované podmínky upravují některé články a pod-články s odkazem na znění metodických pokynů pro stavební dozor a správce stavby, upravují pod články, aby tyto metodické pokyny byly aplikovatelné. Nabízí se tedy otázka, proč nebyl smlouvě o dílo uveden odkaz přímo na znění Smluvních podmínek pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně – technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných dodavatelem (založených na žluté knize FIDIC) vydaných v úpravě pro potřeby dopravních staveb Ministerstvem dopravy. Předmětná zakázka zachovává všechny principy zakázky řízené v režimu Desig_Build, přesto bylo nutné projít proces prostudování obchodních podmínek smlouvy s odkazem na metodický pokyn Výkon stavebního dozoru na stavbách pozemních komunikací. Tento obsahoval odkaz na metodický pokyn pro Tým správce stavby, který uváděl jako podmínku aplikace úpravu článků 5 a 12 Obchodních podmínek. Což znamenalo opět nastudovat úpravu těchto článků v Obchodních podmínkách a celý tento proces je z mého pohledu poměrně cyklický.

Dále lze konstatovat, že využití externí advokátní kanceláře pro úpravu a konsolidaci Obchodních podmínek pro konkrétní stavbu jasně hovoří o ne zcela obvyklém postupu zadání stavební zakázky touto formou, jedná se pilotní projekt. Podmínky pro zadávání metodou D-B je tedy nutné v organizaci nastavit například z hlediska použití jednotné podoby Obchodních podmínek, které by tvořili součást zadávací dokumentace a smlouvy o dílo. Individuální právní konzultace každé připravované zakázky mohou vést k navyšování administrativních nákladů spojených s přípravou realizace díla.

V rámci pilotního projektu „II/322 Týnec nad Labem, most ev.č. 322-005“ byla provedena změna rozsahu stavby. V tomto konkrétním případě, kdy se jedná o tzv. žlutou knihu jsou nastaveny určité specifické parametry pro možnost uplatnění změn zhotovitelem. Obecně lze konstatovat, že v případě žluté knihy je nositelem prováděcí

dokumentace (někdy i dokumentace pro stavební povolení) zhotovitel a nese tímto veškerá rizika spojená s prováděním dle jím zpracované projektové dokumentace. Do dokumentace je Zhotovitel povinen zpracovat veškeré požadavky Objednatele, které vyplývají ze zadávací dokumentace zveřejněné ve výběrovém řízení na dodavatele stavebních prací, případné změny, které by mohly mít podstatný vliv na výběr zhotovitele, jsou v rozporu se ZZVZ. Uvedené změny nemohly být Zhotovitelem ani objednatelům předvídané, tedy ani zapracovány do prováděcí dokumentace, neboť nezbytnost jejich realizace zjistila až po odbourání odkrytých částí a konstrukcí mostního objektu.

V rámci stávající struktury uvedeného zadavatele není zadávání veřejných zakázek dle smluvních podmínek FIDIC vhodné, jelikož není personálně, ani metodicky připravena na přípravu a realizaci staveb formou FIDIC. Zadavatel realizoval dle smluvních podmínek FIDIC pouze jeden projekt, který lze označit za tzv. pilotní.

Menším zadavatelům je vhodné v prvotních a pilotních projektech doporučit, aby například funkci správce či asistenta správce stavby realizovali prostřednictvím externích osob či firem. Tímto by bylo možné zajistit kvalifikované experty, na které by byla přenesena pravomoc správce stavby na řízení projektů soutěžených formou FIDIC. Tito odborní externisté by následně mohli metodicky vést kmenové zaměstnance na úrovni municipalit a tímto je připravit k výkonu správce stavby.

4.5 Používání smluvních podmínek FIDIC v režimu zelené knihy (Green Book)

Předchozí odstavec byl věnován fázi projekční přípravy dle smluvních podmínek FIDIC v režimu DB. Fázi zadání projektu dle žluté knihy lze aplikovat i na knihu zelenou s tím rozdílem, že se jedná spíše o stavby menšího rozsahu a majetkoprávní a projekční příprava na takovýto projekt bude v menší složitosti. Použití Short Form of Contract (Green Book), tzn. Podmínek pro stavby menšího rozsahu, se předpokládá pro pozemní a inženýrské stavby o relativně malé kapitálové hodnotě. V závislosti na druhu práce a okolnostech může být tato forma rovněž vhodná pro zakázky o větší hodnotě, zejména pro relativně jednoduchou nebo opakovanou práci nebo práci, která trvá krátce. Podle obvyklých zásad tento typ zakázky zhotovitel realizuje dílo v souladu s projektem

poskytnutým objednatelem, ale tato forma může být vhodná i pro zakázku, která zahrnuje dílo projektované zhotovitelem.⁵⁹

Je tedy na objednateli, a jeho vnitřních procesech, zda v režimu zelené knihy FIDIC zadá dílo včetně projektové dokumentace nebo bez ní. Dle vlastních zkušeností s projekční a předprojektovní přípravou se domnívám, že u menších projektů, kde jsou vyřešeny majetkové vztahy a přeložky inženýrských sítí, by bylo vhodnější projekční přípravu zajistit zhotovitelem. V tomto případě je však nutné zpracování zvláštních obchodních podmínek, upřesňujících podmínek všeobecných. Tyto by měly brát v potaz specifikaci konkrétní stavby a požadavky na kvalitu provádění i požadavky na dílo kompletní. V případě zadání v režimu zelené knihy bez zpracování projektové dokumentace objednatelem lze předpokládat, že zhotovitel navrhne vlastní technologické řešení stavby, které bude s ohledem na náklady, délku realizace a kvalitu díla pro objednatele i zhotovitele nejvýhodnější (zhotovitel zde musí dodržet specifické požadavky uvedené ve zvláštních podmínkách, jak je uvedeno výše). Zadáním díla včetně projektové dokumentace odpadáji objednateli komplikace při zpracování dokumentace pro stavební povolení, složitá projednání apod. Z výše uvedených důvodů může dojít u zadání v režimu zelené knihy ke značným finančním i časovým úsporám. V případě financování stavby prostřednictvím SFDI u takto zadávaných zakázek následně odpadá dělení finančních prostředků na projekční práce a prostředky na realizaci a náklady jsou sledovány v rámci jednoho investičního projektu (záměru).

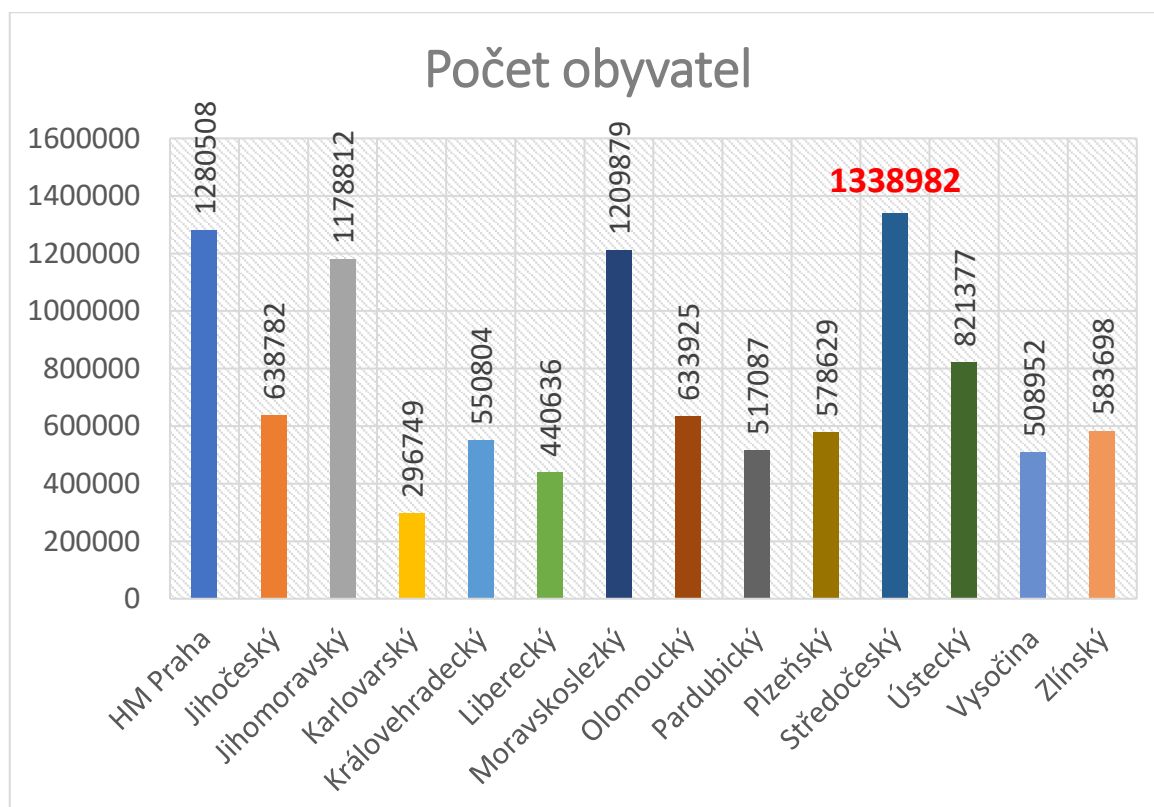
⁵⁹ Klee, L., Smluvní podmínky FIDIC, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3

5 Výsledky a diskuse

5.1 Stav dopravní infrastruktury ve sledovaném Středočeském kraji a jeho vliv na regionální rozvoj

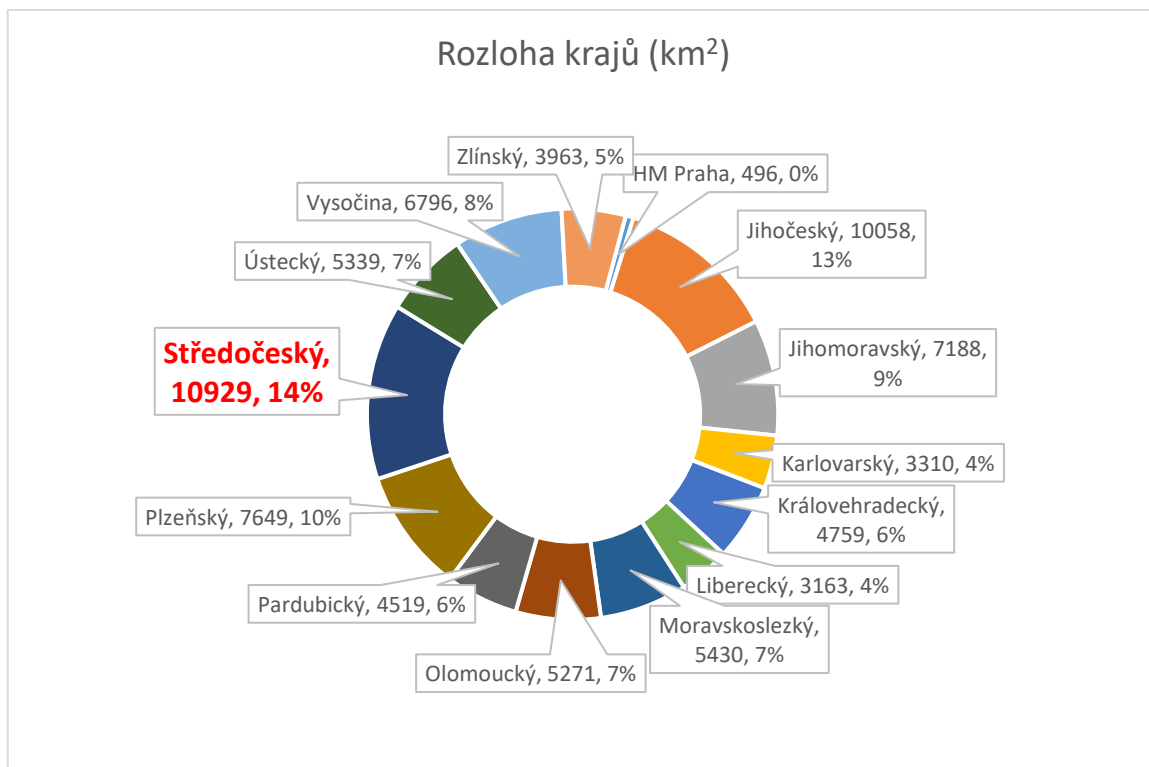
Charakteristika Středočeského kraje

Středočeský kraj je v rámci České republiky krajem s největším počtem obyvatel a zároveň krajem největším.



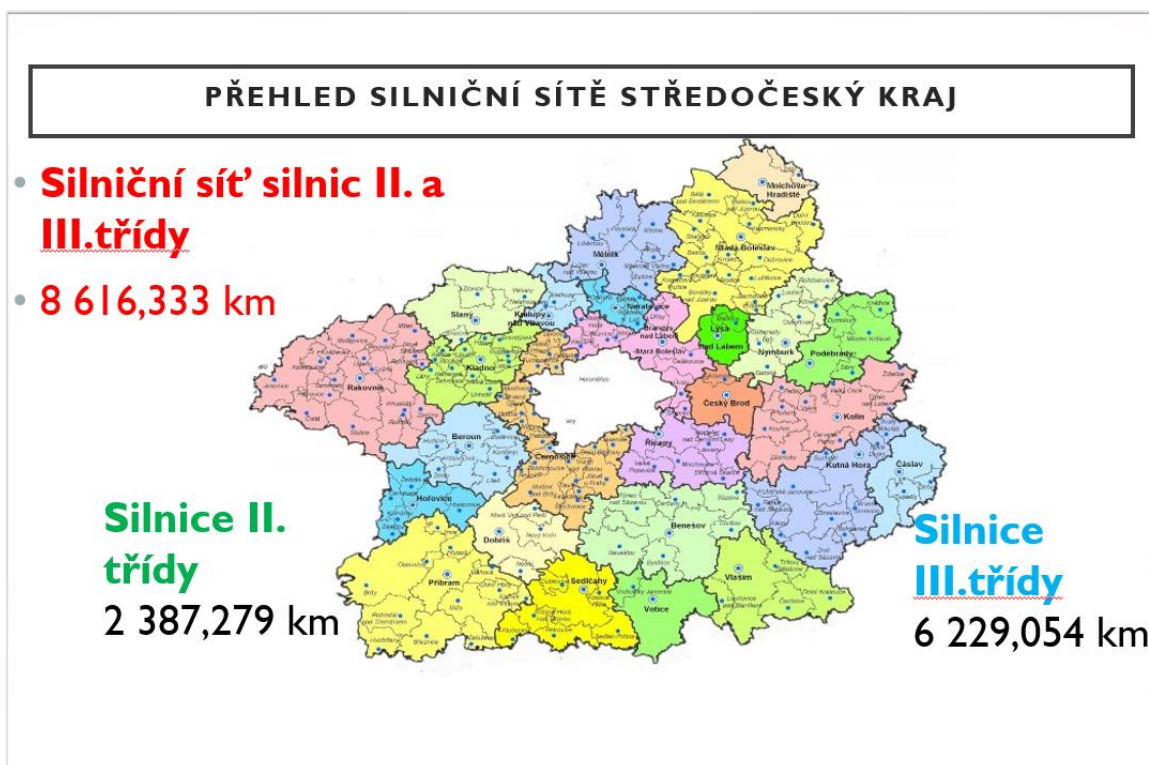
Obrázek 8 Počet obyvatel v jednotlivých krajích

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování



Obrázek 9 Rozloha krajů

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování



Obrázek 10 Silniční síť ve Středočeském kraji

Zdroj: Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., vlastní šetření

Systém sběru dat pro stanovení stavu vozovky:

- měření proměnných parametrů (povrchových vlastností) vozovek,
- pořízení fotodokumentace vozovky a jejího nejbližšího okolí (3D snímky vozovky, šikmé snímky z přední a zadní kamery),
- pasportizace poruch vozovek, analýza vybraných typů poruch,
- klasifikace stavu vozovek,
- podélná nerovnost IRI, (nerovnosti jsou měřeny v jednotkách m/km, výsledkem je hodnocení stavu I-V, kde hodnota I je bezvadný stav a V je stav havarijní
- makrotextura v obou jízdních stopách a uprostřed mezi jízdními stopami (střední hloubka profilu povrchu vozovky MPD),
- příčná nerovnost – hloubka vyjeté koleje a hloubka vody ve vyjeté koleji,
- poruchy vozovky,
- georeferencované 2D kolmé snímky povrchu vozovky samostatně a rovněž s infrastrukturou reprezentací klasifikovaných poruch pomocí vektorů,
- georeferencované šikmé snímky z přední kamery (celkový pohled na komunikaci) a zadní kamery (pohled na vozovku)

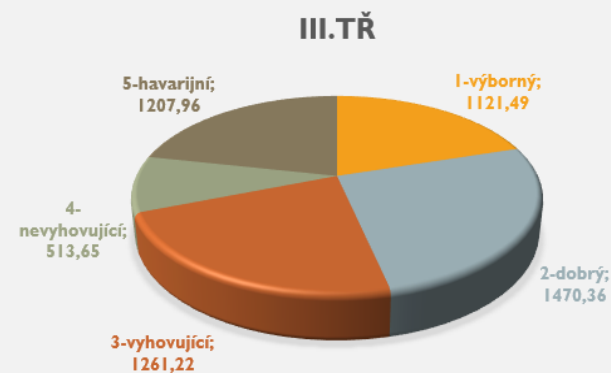
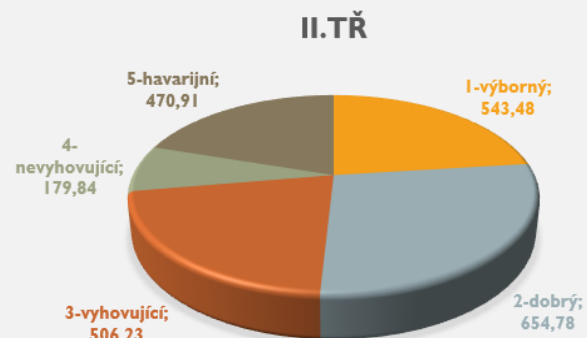
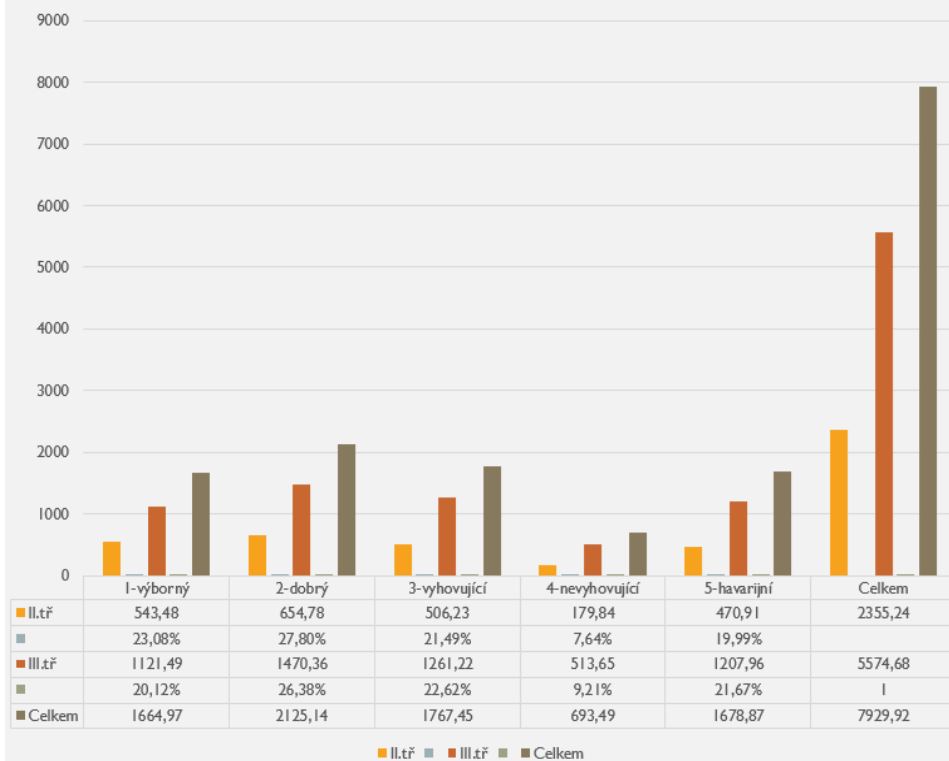
Právní předpisy na normy, na základě kterých se provádí klasifikace stavu vozovek:

- Měřicí zařízení pro měření povrchových vlastností vozovek musí splňovat požadavky následujících předpisů:
- ČSN 73 6175 Měření a hodnocení nerovností povrchů vozovek.
- ČSN 73 6177 Měření a hodnocení protismykových vlastností povrchů vozovek.
- ČSN EN 13036-6 Povrchové vlastnosti vozovek pozemních komunikací a letištních ploch – Zkušební metody – Část 6: Měření příčných a podélných profilů nerovnosti a megatextury.
- ČSN EN 13036-8 Povrchové vlastnosti vozovek pozemních komunikací a letištních ploch – Zkušební metody – Část 8: Stanovení parametrů příčné nerovnosti.
- ČSN EN ISO 13473-1 Popis textury vozovky pomocí profilů povrchu – Část 1: Určování průměrné hloubky profilu.
- ČSN ISO 13473-2 opis textury vozovky pomocí profilů povrchu – Část 2: Terminologie a základní požadavky vztahující se k analýze profilu textury vozovky.

- ČSN ISO 13473-3 Popis textury vozovky pomocí profilů povrchu – Část 3: Specifikace a klasifikace profilometrů.
- Klasifikace a hodnocení proměnných parametrů a poruch bude provedena v souladu s:
 - TP 82 Katalog poruch netuhých vozovek.
 - TP 87 Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek.

VYHODNOCENÍ STAVU KOMUNIKACÍ

Stav sil. sítě



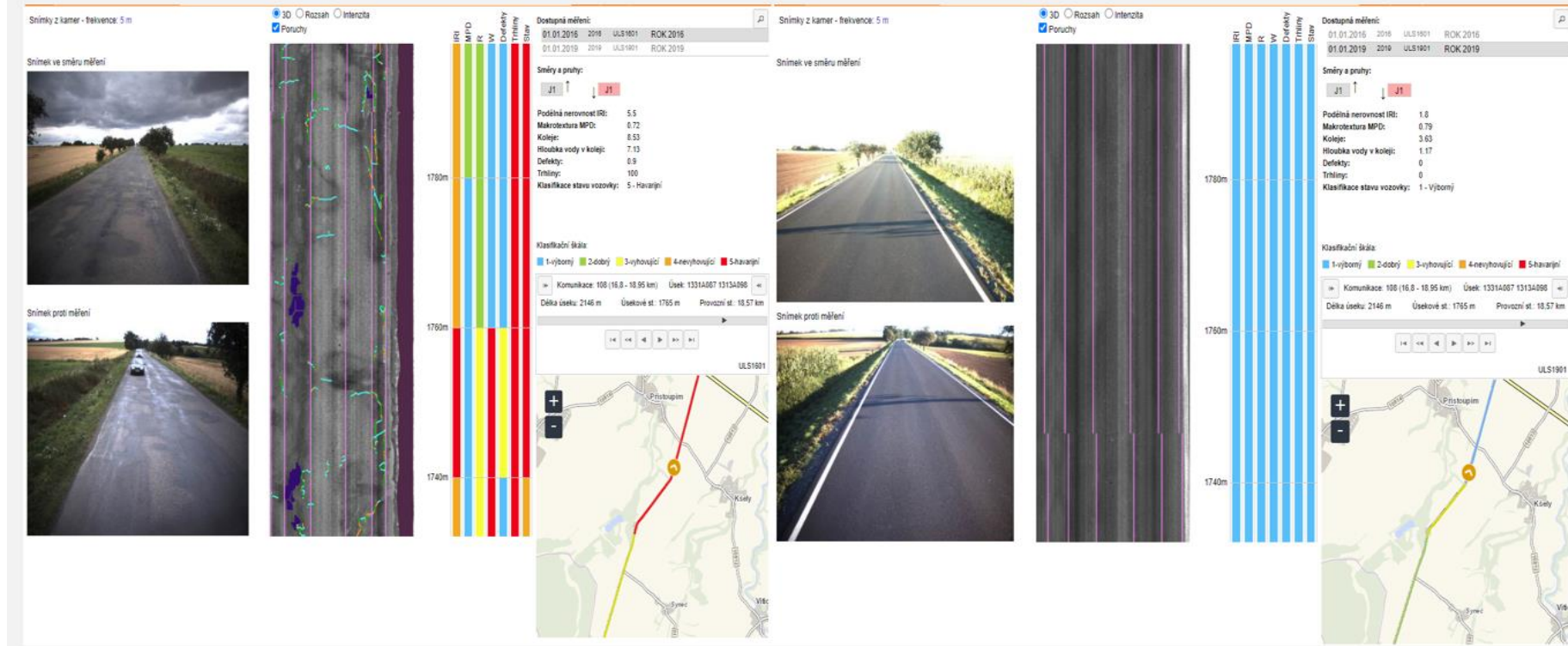
Obrázek 11 Vyhodnocení stavu komunikací

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., vlastní šetření

Komunikace II/108, ve staničení 18,870 km – měření 2016 vs. 2019

Před opravou

Po opravě

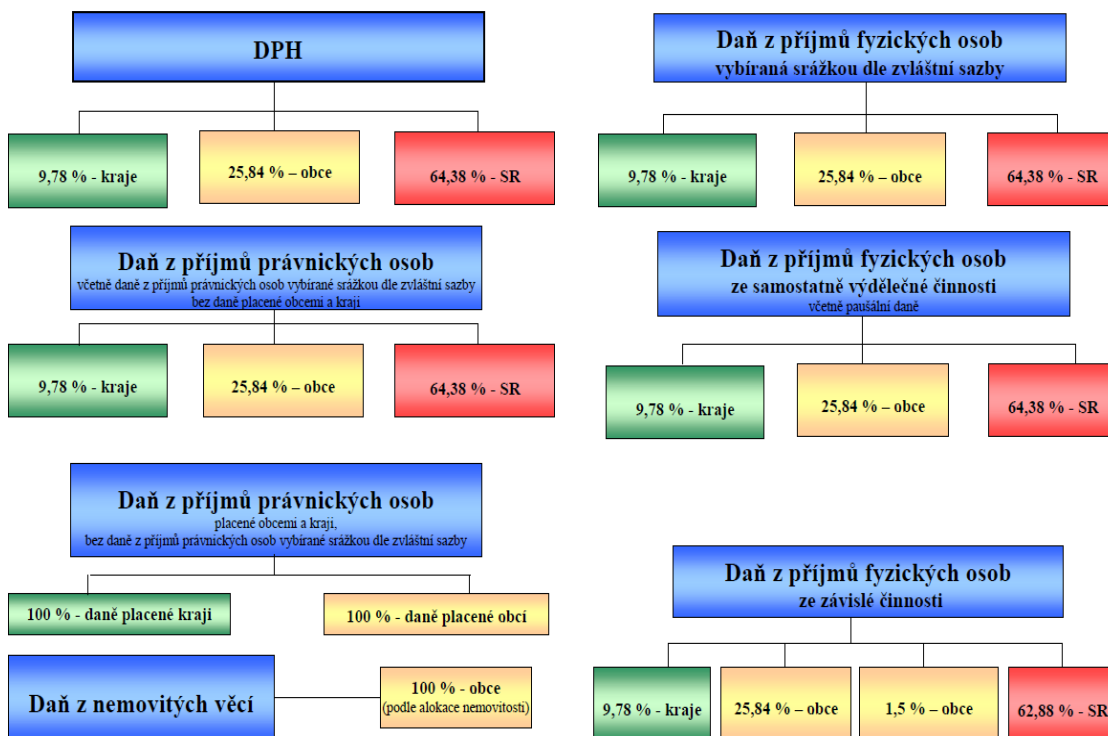


Obrázek 12 Porovnání stavu komunikace po opravě, na základě 3D měření poruch

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., vlastní šetření

Silnice II. a III. třídy na základě Zákona o krajích vlastní vyšší územní samosprávné celky. Tyto komunikace, jejich součástí a příslušenství, které jsou uvedeny v § 12 zákona č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích, jsou jedním z nejdůležitějších aspektů pro další rozvoj regionů, možná dokonce tím nejdůležitějším. Sledovaný Středočeský kraj má v porovnání s ostatními kraji (mimo Prahu) zdaleka nejhustší a dopravou nejzatíženější silniční síť, proto by se této technické infrastruktuře mělo dostávat poměrně větší množství finančních prostředků, a to nejen provozních, ale i investičních. Páteří silniční infrastruktura, kterou jsou dálnice a silnice I. třídy je stále ve vlastnictví státu, který má daleko větší finanční možnosti v návaznosti na státní rozpočet a rozpočet SFDI. Hlavní příjmy krajů, se kterými mohou disponovat, jsou určeny dle zákona č. 243/2000 Sb., Zákon o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní). Procentuální poměr vybraných daní, se kterými kraje na základě zákona hospodaří, je 9,78 %. Hrubý výnos z daní se dále dělí dle procent uvedených v příloze č. 1 zákona č. 243/2000 Sb., sledovaný Středočeský kraj se na výnosu podílí 13,774311 %. Toto procento však nezohledňuje specifika Středočeského kraje s ohledem na hustotu silniční sítě a dopravní intenzity, jak je uvedeno v této práci výše. V rámci svého ročního rozpočtu kraje dle svých rozpočtových možností, na základě usnesení zastupitelstva stanoví rozpočet na kapitolu doprava a dále na opravy a údržbu silniční sítě ve svém vlastnictví. Většina rozpočtových příjmů krajů je vázána na tzv. mandatorní výdaje či transfery, které jsou kraje povinné zajišťovat ze zákona, jedná se zejména o výdaje na školství, zdravotnictví a ostatní transfery. Pokud se kraje nechtějí více zadlužovat, pak v rámci samostatné působnosti není pro zásadní navýšení prostředků na opravy dopravní infrastruktury větší prostor. Významnou pomocí pro rozvoj dopravní infrastruktury na úrovni municipalit nad rámec rozpočtového určení daní jsou prostředky EU, které kraje čerpají především prostřednictvím operačního programu IROP a dále národní prostředky, které kraje dostávají prostřednictvím SFDI. Avšak i pro tyto získané prostředky je nutné spolufinancování v rámci povinné spoluúčasti v různé výši, a to dle podmínek daného dotačního programu. Například v programu IROP je v aktuálním programovém období maximální podíl dotace 85 %. V případě nedodržení některé z dotačních podmínek či chybě v procesech příjemce, pak dále může dojít ke korekcím, čímž se spoluúčast žadatele může ještě zvýšit.

Schéma rozpočtového určení daní od 1. 1. 2022



Obrázek 13 Procentuální určení z vybraných daní pro kraje ČR

Zdroj: Finanční správa, Rozpočtové určení daní pro r. 2022

Příloha č. 1 k zákonu č. 243/2000 Sb., Jedná se o procenta, kterými se jednotlivé kraje podílejí na části celostátního hrubého výnosu daně podle § 3 odst. 1 písm. b) až f) a výnosu podle odstavce 1 písm. g)

Kraj	Procento
Hlavní město Praha	3,183684
Středočeský	13,774311
Jihočeský	8,607201
Plzeňský	7,248716
Karlovarský	3,772990
Ústecký	8,242502
Liberecký	4,681207

Královéhradecký	6,442233
Pardubický	5,555168
Vysočina	7,338590
Jihomoravský	9,526055
Olomoucký	6,751705
Zlínský	5,251503
Moravskoslezský	9,624135
Úhrn	100,000000

5.2 Statistika veřejných zakázek Krajské správy a údržby silnic, p.o. za rok 2022

Tato statistika může být podkladem pro zvážení systematického zadávání veřejných zakázek v režimu smluvních podmínek FIDIC. Realizace projektů dle smluvních podmínek FIDIC není vhodná pro zadavatele s malým počtem výběrových řízení případně u staveb či služeb s relativně malou předpokládanou hodnotou.

Soutěže jako takové jsou na KSÚS v souladu se ZZVZ a vnitřní směrnice rozděleny do 6 kategorií:

1. Malý nákup – soutěže na stavby, služby a dodávky do 100.000,00 Kč bez DPH
2. Větší nákup – soutěže na služby a dodávky od 100.000,00-500.000,00 Kč bez DPH a stavby od 100.000,00 – 1 mil. Kč bez DPH
3. Minitendr (dále jen jako „**MT**“), kdy se soutěží na základě následujících rámcových dohod:
 - Rámcová dohoda na zpracování hlavních, běžných a mimořádných mostních prohlídek, včetně zpracování přepočtu zatížitelnosti a vypracování zjednodušené projektové dokumentace (dále jen jako „**Prohlídky mostů**“)
 - Rámcová dohoda na výkon nezávislého stavebního dozoru a koordinátora BOZP u staveb silnic II. a III. tříd ve Středočeském kraji pro KSÚS (dále jen jako „**TDI**“)
 - Rámcová dohoda na projektové práce staveb pozemních komunikací, cyklostezek a parkovišť P+R ve vlastnictví Středočeského kraje realizovaných v prostředí BIM (dále jen jako „**PD**“)

4. Veřejná zakázka malého rozsahu (dále jen jako „VZMR“) – soutěže na služby od 500.000,00 – 2 mil Kč bez DPH a stavby od 1 mil – 6 mil. Kč bez DPH
5. Zjednodušené podlimitní řízení (dále jen jako „ZPŘ“) – na služby od 2 mil. Kč bez DPH do 6 mil bez DPH a stavby od 6 mil Kč bez DPH do 50 mil. Kč bez DPH
6. Otevřené řízení (dále jen jako „OŘ“) – na služby od 6 mil. Kč bez DPH a stavby od 50 mil Kč bez DPH.

Oddělení zakázek na KSÚS za rok 2022 celkově připravilo k podpisu **249** smluv z toho 59 MT, 86 VZMR, 88 ZPŘ a 16 OŘ. Celková hodnota smluv činí **2.519.675.190,56** Kč včetně DPH. KSÚS za rok 2022 podepsalo smlouvy na opravy více jak 56 mostů (zahrnující mosty, zdi, propustky a sanace) a 81 smluv na opravy silnic o celkové délce **144, 465** km.⁶⁰

⁶⁰ Vnitřní dokumenty KSÚS, vlastní zpracování a výpočty

Tabulka 7 Přehled počtu ukončených veřejných zakázek v r. 2022

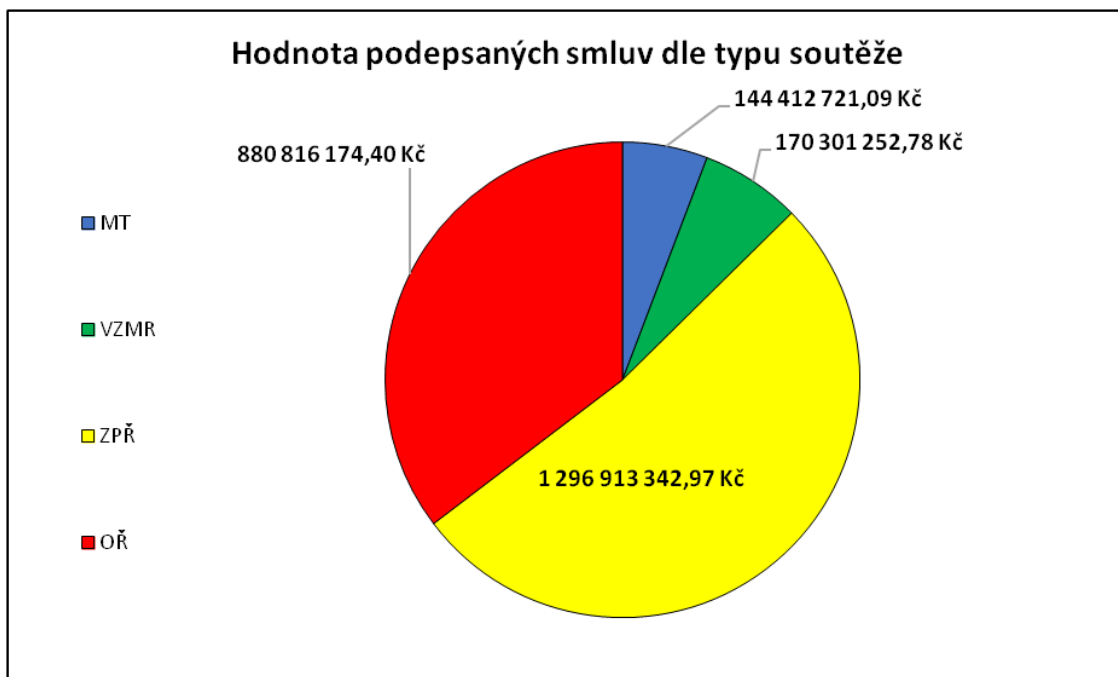
	Počet soutěžných tendrů	Hodnota soutěžných tendrů bez DPH	průměrná hodnota soutěžného tendru	Počet podepsaných smluv	Hodnota podepsaných smluv bez DPH	Hodnota podepsaných smluv s DPH	průměrná hodnota podepsané smlouvy	Počet zrušených tendrů
Leden	23	220 214 141,14	9 574 527,88	10	82 871 975,05	100 275 089,81	10 027 508,98	1
Únor	37	543 322 844,10	14 684 401,19	1	737 600,00	892 496,00	892 496,00	2
Březen	84	997 591 467,83	11 876 088,90	11	122 266 147,45	147 942 038,41	13 449 276,22	3
Duben	93	981 320 842,76	10 551 837,02	23	186 312 375,39	225 437 974,22	9 801 651,05	2
Květen	98	1 109 916 211,63	11 325 675,63	24	117 141 211,73	141 740 866,19	5 905 869,42	8
Červen	87	1 014 109 626,84	11 656 432,49	16	107 100 479,33	129 591 579,99	8 099 473,75	3
Červenec	102	1 385 718 730,60	13 585 477,75	27	130 284 335,31	157 644 045,73	5 838 668,36	8
Srpen	106	1 747 296 058,58	16 483 925,08	25	227 630 147,95	275 432 479,02	11 017 299,16	2
Září	97	1 438 846 108,71	14 833 465,04	46	323 712 078,50	391 691 614,99	8 515 035,11	2
Říjen	68	1 192 787 178,87	17 540 987,92	30	402 890 318,40	487 497 285,26	16 249 909,51	0
Listopad	53	978 395 558,23	18 460 293,55	24	181 071 552,46	219 096 578,48	9 129 024,10	2
Prosinec	38	1 041 482 381,95	27 407 431,10	12	177 852 432,35	215 201 443,14	17 933 453,60	0
celkem				249	2 059 870 653,92 Kč	2 492 443 491,24	10 009 813,22	33

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., statistiky, vlastní šetření

Tabulka 8 Průměrné hodnoty dle režimu veřejné zakázky, rozdíl oproti předpokládané hodnotě VZ

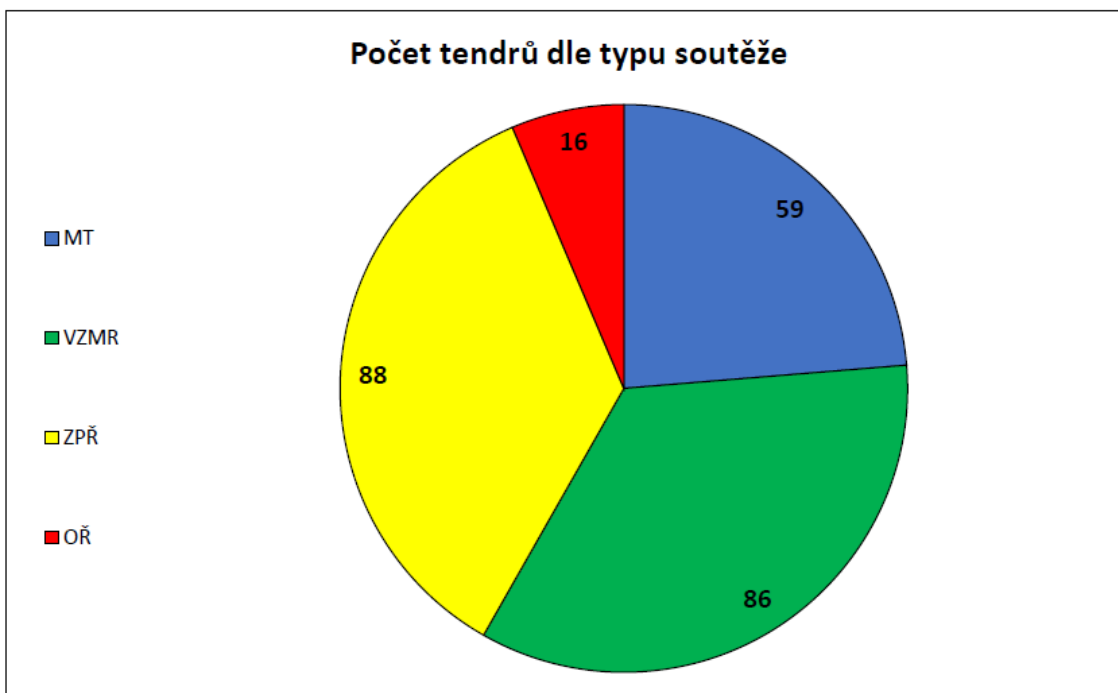
typ soutěže		počet smluv	v hodnotě s DPH	průměrná hodnota smlouvy s DPH	průměrná hodnota rozdílu oproti předpokládané	průměrný rozdíl %	počet dní v soutěži v průměru	počet dotazů v průměru	počet nabídek v průměru	délka úseku v km
MT	PD	17	102 211 417,99 Kč	6 012 436,35 Kč	273 462,21 Kč	90,95 %	69	0,29	2,47	-
	TDI	26	23 601 134,70 Kč	907 735,95 Kč	161 124,23 Kč	82,29 %	43	0,04	2,46	-
	Prohlídky mostů	16	18 600 168,40 Kč	1 162 510,53 Kč	217 497,50 Kč	82,00 %	60	0,00	1,75	-
	celkem MT	59	144 412 721,09 Kč	2 447 673,24 Kč	257 269,61 Kč	88,72 %	55	0,10	2,27	
VZMR	PD	4	3 851 243,40 Kč	962 810,85 Kč	266 587,50 Kč	73,22 %	49	3,00	5,50	-
	TDI	30	11 174 561,75 Kč	372 485,39 Kč	158 279,17 Kč	66,68 %	61	0,13	5,47	-
	silnice	33	124 339 969,86 Kč	3 767 877,87 Kč	820 741,69 Kč	79,14 %	38	1,58	7,09	40,097
	mosty	6	18 418 572,01 Kč	3 069 762,00 Kč	656 515,59 Kč	79,44 %	43	2,17	2,83	-
	služby a dodávky	13	12 840 515,16 Kč	987 731,94 Kč	215 904,58 Kč	79,08 %	53	0,77	2,38	-
	celkem VZMR	86	170 301 252,78 Kč	1 980 247,13 Kč	460 989,00 Kč	78,02 %	49	1,10	5,64	40,097
ZPŘ	silnice	40	644 046 805,14 Kč	16 101 170,13 Kč	2 611 224,76 Kč	81,86 %	96	6,58	6,73	82,142
	mosty	44	645 255 811,47 Kč	14 664 904,81 Kč	-90 065,93 Kč	101,21 %	98	3,41	3,43	-
	ostatní	4	7 610 726,37 Kč	1 902 681,59 Kč	720 635,63 Kč	70,67 %	70	5,25	3,75	-
	celkem ZPŘ	88	1 296 913 342,97 Kč	14 737 651,62 Kč	1 181 117,06 Kč	91,03 %	95	4,93	4,94	82,142
OŘ	silnice	8	479 763 250,41 Kč	59 970 406,30 Kč	20 875 650,34 Kč	71,55 %	135	22,13	8,88	22,227
	mosty	6	376 653 632,15 Kč	62 775 605,36 Kč	2 811 241,90 Kč	95,44 %	134	14,50	5,17	-
	služby a dodávky	2	24 399 291,84 Kč	12 199 645,92 Kč	17 648,00 Kč	99,88 %	100	3,50	2,50	-
	celkem OŘ	16	880 816 174,40 Kč	55 051 010,90 Kč	11 494 246,88 Kč	84,05 %	130	16,94	6,69	22,227
celkem	249	2 492 443 491,24 Kč	10 009 813,22 Kč	3 348 405,64 Kč	85,45 %	83	5,77	4,88	144,4652	
malý nákup		217	6 966 702,72 Kč	32 104,62 Kč	-	-	-	-	-	-
větší nákup		59	20 264 996,60 Kč	343 474,52 Kč	-	-	-	-	-	-
	z toho PD	14	6 374 280,00 Kč	455 305,71 Kč	-	-	-	-	-	-
	celkem nákupy	276	27 231 699,32 Kč	187 789,57 Kč	-	-	-	-	-	-
včetně malého a většího nákupu		525	2 519 675 190,56 Kč	4 799 381,32 Kč	-	-	-	-	-	-

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., statistiky, vlastní šetření



Obrázek 14 Celková hodnota VZ dle typu soutěže

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., statistiky, vlastní šetření



Obrázek 15 Počet soutěží dle režimu VZ

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., statistiky, vlastní šetření

Z uvedených statistických údajů KSÚS zpracovaných z vnitřních podkladů KSÚS pro potřeby diplomové práce je patrný obrovský rozsah zadávání veřejných zakázek nejen

co do počtu soutěží 249 (bez malých a větších nákupů), viz tabulka 2 a 3, ale i co do průměrných hodnot jednotlivých zakázek uvedených v tabulce č. 3.

5.3 Diskuse k zhodnocení využívání FIDIC u zakázek na dopravní stavby ve Středočeském kraji

S ohledem na druh převažujících veřejných zakázek zadavatele, kterými jsou stavební práce a počet soutěží, především v režimu otevřeného řízení (16 soutěží), zjednodušeného podlimitního řízení (88 soutěží) a případně i zakázek malého rozsahu (59 soutěží), by bylo žádoucí aplikovat v rámci zadavatele smluvní podmínky FIDIC z několika důvodů:

- Jednoznačné nastavení odpovědností zadavatel/objednatel;
- Z důvodu velikosti příspěvkové organizace nedojde aplikací smluvních podmínek FIDIC k zásadnímu navýšení počtu zaměstnanců, odbornost stávajících pracovníků je dostatečná, lze doplnit vstupními a průběžnými školeními;
- KSÚS je významným příjemcem dotací ze SFDI, kde jsou již procesy smluvních podmínek FIDIC nastaveny, jsou zpracovány metodické pokyny pro přípravu, zadávání VZ, metodické pokyny pro výkon stavebního dozoru a správce stavby a další podpůrné dokumenty;
- Jednodušší a dlouhodobě nastavený proces claim managementu a případných variací;
- Časová úspora přípravy veřejných zakázek v případě žluté a zelené knihy, u dotačního orgánu lze uplatnit část nákladů na projekční přípravu (DSP, DÚSP) – součást stavebních nákladů na stavbu.

Zejména u ZMR a ZPŘ by bylo výhodné tyto zadávat v režimu zelené knihy FIDIC, což by zjednodušilo a zkrátilo projekční přípravu. Dále by bylo možné uplatňovat nové technologie dodavatelů, které nejsou v rámci projektové dokumentace uvažovány. V případě zpracování do realizační dokumentace by se v měřeném kontraktu mohlo jednat o podstatnou změnu, což je v rozporu s §222 ZZVZ.

6 Závěr

Složitost stavebních kontraktů vyvolává poptávku po standardizaci pravidel, která umožní sjednání smluvního vztahu „spravedlivého“ pro všechny zainteresované strany. České stavebnictví kromě zákonných předpisů využívá zejména smlouvy či souhrny smluvních dohod vytvořenými pro zadavatele. Tyto vzorové smlouvy byly s dalšími stavebními zakázkami dále modifikovány, doplňovány a jejich obsah se tímto stává nepřehledný a komplikovaný. U takovýchto smluv pak může docházet k odlišným výkladům jak ze strany objednavatele, tak dodavatele. Oproti tomu jsou dopravní výstavbové projekty realizované s využitím vzorů FIDIC nejvíce pokrokové. A to z důvodu potřeby ukotvit smluvní podmínky a procesy, práva a povinnosti smluvních stran, odpovědnosti objednatele a zhotovitele u výstavbového projektu, tyto náležitosti jsou z hlediska času a způsobu provádění a zejména z hlediska vnějších neovlivnitelných podmínek náročnější. Vzorové smluvní podmínky FIDIC jsou standardizované, v praxi ověřené po mnoho desetiletí po celém světě. Lze konstatovat, že i zásadnější zásahy a modifikace těchto standardizovaných smluv jsou s ohledem na výše uvedené nežádoucí a mohou vést k uvedeným problémům s ohledem na možný odlišný výklad či nejasnosti při modifikaci těchto podmínek.

První část práce přinesla obecné odpovědi na otázky týkající se problematiky systému zadávání veřejných zakázek dopravní infrastruktury (jak státních, tak na úrovni municipalit). Jelikož změny díla jsou nedílnou součástí výstavbového projektu dopravních staveb, tvořilo zhodnocení přístupu ke změnám hlavní linku provázející téma této diplomové práce. Text měl za cíl na příkladu přístupu ke změnám ve smluvním procesu uvést způsob používání pravidel FIDIC ve stavební praxi. Zatímco ŘSD používá při organizaci veřejných zakázek dle metodiky FIDIC úpravu Obecných i Zvláštních podmínek Ministerstva dopravy ČR a Smlouva o dílo vždy obsahuje odkaz na tyto podmínky, bez ohledu na to, jestli se jedná o podmínky dle červené, žluté, nebo zelené knihy, v krajské organizaci již není využívání podmínek FIDIC samozřejmostí. Respektive KSÚS nemá doposud v organizaci nastavenou metodickou ani personální strukturu pro systematické vypisování zakázek v režimu FIDIC. Bylo zhodnoceno, že přechod municipalit na smluvní standardy FIDIC u liniových (dopravních) staveb by byl žádoucí z různých aspektů. Hlavní předností je jasné stanovení odpovědnosti objednatel/zhotovitel, jednodušší řízení projektu a případných variací, časová úspora při přípravě zakázek a

podpora ústředních orgánů jako je Ministerstvo dopravy a Státní fond dopravní infrastruktury.

Ve vlastní části práce byla pozornost věnována tématu, v jakém rozsahu jsou v rámci veřejných zakázek dopravních staveb využívány smluvní podmínky FIDIC, především dle žluté a zelené knihy. Z tohoto důvodu byla v rámci praktické části práce provedena případová studie, byl vybrán konkrétní projekt „stavba II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005 – oprava v režimu „vyprojektuj a postav“ a bylo provedeno zhodnocení aplikace podmínek FIDIC u tohoto konkrétního projektu.

Závěrem lze konstatovat, že užití metody Design-Build v pilotním projektu KSÚS – případová studie v DP, bylo v souladu s vydanou Metodikou pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN-BUILD“ pro dopravní stavby v ČR, zveřejněnou na webových stránkách SFDI. Jsou zde dodrženy všechny podmínky pro zadání stavby v režimu DB. Smluvní vztah je s ohledem na konsolidovanou verzi Všeobecných podmínek a Zvláštních smluvních podmínek a s ohledem na odkazy na metodické pokyny **specifický**, ale splňuje veškeré rysy a náležitosti metody Design-Build.

Ve srovnání s organizací veřejné zakázky s principy FIDIC Design-Build v organizaci Ředitelství silnic a dálnic je organizace předmětné zakázky „stavba II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005 – oprava v režimu „vyprojektuj a postav“ ve smyslu Žluté knihy FIDIC“ z hlediska smluvní dokumentace méně přehledná. ŘSD do smluv o dílo zařazuje v souladu se zákonem odkaz na obchodní podmínky (Obecné podmínky FIDIC upravené o Zvláštní podmínky vydané Ministerstvem dopravy) a tím zavazuje Zhotovitele k jejich používání. Dále přikládá odkaz na metodické pokyny a směrnice upravující výkon stavebního dozoru nebo upravující výkon správce stavby. Oproti tomu krajská organizace KSÚS také v souladu se zákonem uvádí ve smlouvě o dílo odkaz na Obchodní podmínky, ale v tomto případě se jedná o konsolidovanou verzi Obecných a Zvláštních podmínek vydaných Ministerstvem dopravy. Tyto konsolidované podmínky upravují některé články a pod-články s odkazem na znění metodických pokynů pro stavební dozor a správce stavby, upravují pod články, aby tyto metodické pokyny byly aplikovatelné. **Nabízí se tedy otázka, proč nebyl ve smlouvě o dílo uveden odkaz přímo na znění Smluvních podmínek** pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně – technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných dodavatelem (založených na žluté knize FIDIC) vydaných v úpravě pro potřeby dopravních staveb Ministerstvem dopravy. Předmětná zakázka zachovává všechny

principy zakázky řešené v režimu Desig-Build, přesto úpravou obecných a zvláštních podmínek v konsolidovanou verzi s odkazy na metodické pokyny a podmínky jejich aplikace je celý proces zadání projektu z mého pohledu poměrně cyklický a méně přehledný. Dále lze konstatovat, že využití externí advokátní kanceláře pro úpravu a konsolidaci Obchodních podmínek pro konkrétní stavbu jasně hovoří o ne zcela obvyklém postupu zadání stavební zakázky touto formou, jedná se pilotní projekt. **Podmínky pro zadávání metodou D-B je tedy nutné v organizaci nastavit například z hlediska použití jednotné podoby Obchodních podmínek, které by tvořili součást zadávací dokumentace a smlouvy o dílo, jako je tomu u organizace ŘSD.** Individuální právní konzultace každé připravované zakázky mohou vést k navyšování administrativních nákladů spojených s přípravou realizace díla.

V další části vlastní práce byla věnována pozornost stavu dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji a byla uvedena statistika veřejných zakázek Krajské správy a údržby silnic, p.o. za rok 2022. Což vedlo k diskusi a k níže uvedeným závěrům. **S ohledem na druh převažujících veřejných zakázek zadavatele, kterými jsou stavební práce a počet soutěží, především v režimu otevřeného řízení (16 soutěží), zjednodušeného podlimitního řízení (88 soutěží) a případně i zakázek malého rozsahu (59 soutěží), by bylo žádoucí aplikovat v rámci zadavatele smluvní podmínky FIDIC z několika důvodů:**

- jednoznačné nastavení odpovědností zadavatel/objednatel;
- z důvodu velikosti příspěvkové organizace nedojde aplikací smluvních podmínek FIDIC k zásadnímu navýšení počtu zaměstnanců, odbornost stávajících pracovníků je dostatečná, lze doplnit vstupními a průběžnými školeními;
- KSÚS je významným příjemcem dotací ze SFDI. Pro tyto typy projektů jsou již procesy smluvních podmínek FIDIC nastaveny, jsou zpracovány metodické pokyny pro přípravu, zadávání VZ, metodické pokyny pro výkon stavebního dozoru a správce stavby a další podpůrné dokumenty;
- jednodušší a dlouhodobě nastavený proces claim managementu a případných variací;
- časová úspora přípravy veřejných zakázek v případě žluté a zelené knihy, u dotačního orgánu lze uplatnit část nákladů na projekční přípravu (DSP, DÚSP) – součást stavebních nákladů na stavbu.
- zejména u ZMR a ZPŘ by bylo výhodné tyto zadávat v režimu zelené knihy FIDIC, což by zjednodušilo a zkrátilo projekční přípravu, dále by bylo možné uplatňovat

nové technologie dodavatelů, které nejsou v rámci projektové dokumentace uvažovány, v případě zpracování do realizační dokumentace by se v měřeném kontraktu mohlo jednat o podstatnou změnu, což je v rozporu s §222 ZZVZ.

V rámci stávající struktury uvedeného zadavatele není zadávání veřejných zakázek dle smluvních podmínek FIDIC běžné, jelikož není personálně, ani metodicky připravena na přípravu a realizaci staveb formou FIDIC.

Náklady na zakázku design-bid-build a na zakázku design-build se mohou značně lišit v závislosti na konkrétních podmínkách projektu a místních trzích práce. U zakázky design-bid-build jsou náklady na projektovou dokumentaci a navržení konkrétního řešení největší položkou nákladů. V této fázi jsou zapojeni architekti, inženýři a další odborníci, kteří musí vytvořit podrobnou specifikaci požadavků a přesné výkresy, aby dodavatelé mohli předložit přesné nabídky. Po výběru nejlepšího dodavatele se pak požaduje, aby dodavatelé předložili své vlastní náklady a časový plán na realizaci projektu. U zakázky design-build jsou náklady na projektovou dokumentaci menší, protože tuto část přebírá samotný dodavatel, který zajišťuje celý projekt od návrhu až po realizaci. Tím pádem odpadají náklady na vytvoření podrobné specifikace požadavků a přesných výkresů, ale na druhé straně se zvyšují nároky na dodavatele, který musí být schopen zajistit celý projekt a koordinovat jednotlivé práce. Pokud je dodavatel stavebních prací v režimu FIDIC současně nositelem projektové dokumentace, pak si do svých celkových nákladů musí také započítat rizika související s tím, že náklady, které souvisejí se zpracováním této dokumentace a navrhovaného technického řešení nemohou být v rámci variací uplatněny jako tzv. vícepráce či méněpráce.

Zatímco zakázky design-bid-build mají tendenci být levnější na začátku, v průběhu projektu se mohou objevit dodatečné náklady související s předem neuvažovanými změnami stavebního díla, celkový vývoj a koordinace projektu zůstává na zadavateli. Na druhé straně jsou zakázky design-build obvykle dražší na začátku, ale často mají předvídatelnější náklady, protože dodavatel nese tíhu smluvní ceny a snaží se logicky o co nejlevnější řešení a dále je zodpovědný za celý projekt a je tudíž schopen rychle reagovat na případné problémy.

Menším veřejným zadavatelům na úrovni municipalit je dle mého názoru v prvotních a pilotních projektech možné doporučit, aby například funkci správce či asistenta správce stavby realizovali prostřednictvím externích osob či firem. Tímto by bylo možné zajistit kvalifikované experty, na které by byla přenesena pravomoc správce stavby

na řízení projektů soutěžených formou FIDIC. Tito odborní externisté by následně mohli metodicky vést kmenové zaměstnance na úrovni municipalit a tímto je připravit k výkonu správce stavby.

Cílem této diplomové práce bylo dále stanovení optimální připravenosti projektu pro zadání v režimu FIDIC ve variantě Design-build. V souladu s metodikou SFDI bylo i na základě případové studie v praktické části této DP prokázáno, že optimální připravenost je:

- zakotvení stavby v územně plánovací dokumentaci,
- vydání pravomocného územního rozhodnutí (pokud nedojde ke sloučení se stavebním povolením),
- majetkoprávní vypořádání stavby – v případě nedorešení vlastnických vztahů je riziko vzniku claimů nejen na čas, ale i na finanční prostředky, valorizace,
- provedení potřebných průzkumů, ze kterých bude uchazeč vycházet pro zhotovení nabídky (geologický, geotechnický, dendrologický, hydrologický, diagnostický, archeologický apod.). V případě nedostatečných či špatně provedených průzkumů hrozí vznik nároků zhotovitele – nemohl například objektivně předvídat některé komplikované geologické podmínky,
- uzavření smluv a majetkoprávní příprava na přeložky inženýrských sítí, které by mohly komplikovat zahájení stavebních prací (ČEZ, plyn, Cetin, Čepro, Mero apod.),
- jasná specifikace stavebních objektů, které jsou předmětem díla a rozsah jejich úpravy či výstavby s technickými a kvalitativními požadavky na dokončené dílo. Návaznost na České stavební standardy, dle kterých musí zhotovitel dílo realizovat,
- stanovení předpokládané hodnoty díla, objednatel tyto prostředky musí mít alokovány v dostatečné výši a na požadovanou dobu projektu (v případě zadání v režimu žluté knihy se doba realizace prodlužuje o dobu zpracování PD a získání příslušných povolení).

7 Seznam použitých zdrojů

Knižní díla:

- Klee, L., Smluvní vztahy výstavbových projektů, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-818-6,
- Klee, L., Smluvní podmínky FIDIC, 2. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2017, ISBN 978-80-7552-161-3,
- Smluvní podmínky FIDIC - Komentář k obecným podmínkám, Smluvní podmínky pro výstavbu, Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu“, Česká asociace Konzultačních inženýrů, Třetí vydání 2019,
- Truneček, J., Liniové stavby, Zákon č 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), a předpisy s ním související ve znění zákonů č. 237/2020 Sb., a č. 405/2020 Sb., vydání první, Praha: Leges, 2021, ISBN 978-80-7502-527-2,

Odborné články:

- Nechyba Jaroslav, Návrh povinnosti BIM od roku 2022 – požadavky na projektanty a stavební firmy, Silniční konference 2019,
- Sirotek Martin, BIM z pohledu projektanta, Silniční konference 2019,
- Vykydal Ivo, BIM pro dopravní stavby 2019 a dále, Silniční konference 2019,
- Klee Lukáš, Ekonomické hodnoty podle aktuálních metodik, Silniční konference 2019,
- Benč František, Lang Vojtěch, Digitalizace ve stavebnictví, Stavební a investorské noviny, 4/2019,
- Fiala Petr, Existuje cesta, jak zadávat veřejné zakázky v oblasti pozemních komunikací efektivněji?, Silnice Železnice, 1/2022,
- Špačková Dita, Soudní výklad smluvních podmínek FIDIC. Smluvní závazek či náhrada škody?, Silnice Železnice, 1/2022,

- Druhy smluvních podmínek FIDIC, epravo.cz., oddíl Sbírka zákonů, judikatura, právo, Copyright, 04.03.2023, dostupné z:
<https://www.epravo.cz/top/clanky/druhy-smluvnich-podminek-fidic-108136.html>,
- Klee, Lukáš, Určení ceny u smlouvy o dílo výstavbového projektu. Obchodněprávní revue, 2011, č. 6,
- Surý, J.: Generální klauzule podstatné změny závazku ve smyslu § 222 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, systematika posuzování konkrétních změn závazků. Časopis Veřejné zakázky. Praha: Procurement Publishing, s.r.o., 3/2019, s. 50-54. ISSN: 1803-6724,
- Surý, J.: Vícepráce ve smyslu zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Časopis Veřejné zakázky. Praha: Procurement Publishing, s.r.o., 3/2019, s. 34-40. ISSN: 1803-6724,
- Milerová, J., Stavební právo, Bulletin č. 4/2020, oddíl Studie – Úvahy – Analýzy,

Právní a metodické předpisy:

- Zákon č. 134/2016 Sb., Zákon o zadávání veřejných zakázek,
- Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník,
- Zákon č. 129/2000 Sb., Zákon o krajích
- Zákon č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- Zákon č. 283/2021 Sb., Zákon stavební zákon
- Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích
- Zákon č. 184/2023 Sb., Zákon, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony
- Zákon č. 416/2009 Sb., Zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon)
- Zákon č. 243/2000 Sb., Zákon o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní)
- Zákon č. 88/2016 Sb., Zákon, kterým se mění zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti

nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů

- Zákon č. 33/2020 Sb., Zákon, kterým se mění zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích), ve znění zákona č. 458/2016 Sb., a další související zákony
- Směrnice č. R-Sm-08, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., účinnost od 1.1.2022,
- Směrnice č. 164 o zadávání veřejných zakázek a veřejných zakázek malého rozsahu Středočeským krajem a příspěvkovými organizacemi Středočeského kraje,
- Směrnice č. R-Sm-36 „Směrnice upřesňující provádění změn závazků dle zákona č. 134/2016 o zadávání veřejných zakázek“, účinnost od 1.1.2022, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace,
- Metodický pokyn Ministerstva dopravy ČR – Výkon stavebního dozoru na stavbách pozemních komunikací MD-OPK č. j. 254/06-120-RS/2 ze dne 26. 4. 2006 s účinností od 1. 5. 2006, ve znění Dodatku č. 1 MD-OSI, č. j. 999/09-910-IPK/1 ze dne 17. 12. 2009 s účinností od 1. 1. 2010, a ve znění změny č. 1 č. j. 45/2014-120-TN/1 ze dne 26. 5. 2014, změny č. 2 č. j. 112/2014-120-TN/1 ze dne 5. 11. 2014 a změny č. 3 č. j. 85/2016-120-TN/1 ze dne 8. 3. 2016 v platném znění,
- Metodika pro tým Správce stavby, Prozatímní verze 2018 – schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 23. 10. 2018,
- Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR - Závěrečná zpráva - Státní fond dopravní infrastruktury, 2015,
- Vnitřní dokumenty Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.

Elektronické prameny:

- <https://konceptebim.cz>, Koncepce zavádění metody BIM v České republice
<https://www.sfdi.cz/bim-informacni-modelovani-staveb/>
- <http://www.siacr.cz/> SIA ČR – Rada Výstavby

- <https://www.stavebni-smluvni-standardy.cz/>
- <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0003026/zakazka/205929>
- <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0003026/zakazka/480358>
- <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0003026/zakazka/550014>
- https://zakazky.kr-stredocesky.cz/contract_display_11581.html
- <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>
- Smluvní ustanovení pro tvorbu, předání a používání informačního modelu „BIM Protokol“ Pro smluvní standard FIDIC (1999), Autoři: Lukáš Klee, Josef Žák, Anastázie Jegorová Schváleno Centrální komisí Ministerstva dopravy na jejím 274. jednání dne 17. 5. 2022, https://www.sfdi.cz/soubory/bim/2022-03_bim-protokol.pdf,
- Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem – Obecné podmínky, Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE), druhé vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjpgk.rsd.cz/obchodni-podminky/>,
- Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem – Zvláštní podmínky; Ministerstva dopravy ČR, první vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjpgk.rsd.cz/obchodni-podminky/>,
- Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem – Obecné podmínky, Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE), druhé vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjpgk.rsd.cz/obchodni-podminky/>,
- Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem – Zvláštní podmínky; Ministerstva dopravy ČR, první vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjpgk.rsd.cz/obchodni-podminky/>,

- Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu – Obecné podmínky, Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE), druhé vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjpgk.rsd.cz/obchodni-podminky/>,
- Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu – Zvláštní podmínky; Ministerstva dopravy ČR, první vydání 2016, dostupné ze stránek Politika jakosti pozemních komunikací: <https://pjpgk.rsd.cz/obchodni-podminky/>,
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem - Zvláštní podmínky (na základě červené knihy FIDIC) [online]. Praha, 2016, Dostupné z: https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_4_OBCHODNI_PODMINKY/Zvlastni_OP.pdf,
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování - výstavbu elektro a strojně - technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných dodavatelem - Zvláštní podmínky (na základě žluté knihy FIDIC) [online]. Praha, 2016, dostupné z: https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_4_OBCHODNI_PODMINKY/SFDI_YELLOW_BOOK_zvlastni_podminky_pro_CK.pdf,
- Surý Jan, Změny závazků ze smlouvy na veřejnou zakázku, Rigorózní práce, Právnická fakulta, Masarykova univerzita Katedra správního práva, 2021, https://is.muni.cz/th/ojnjv/Rigorozni_prace_final_Sury.pdf

8 Seznam obrázků, tabulek a zkratk

8.1 Seznam obrázků

Obrázek 1 Prioritní regionální silniční síť 2021 – 2027	56
Obrázek 2 Vymezení oblastí ITI.....	56
Obrázek 3 Grafické znázornění kompetencí v rámci přípravy stavby objednatel/zhotovitel	61
Obrázek 4 - soubor činností – nabídka vítězného uchazeče	74
Obrázek 5 Časový harmonogram výstavby z nabídky vítězného uchazeče	75
Obrázek 6 Změnový list s popisem a odůvodněním změn,	79
Obrázek 7 Rozpis a ocenění změn	80
Obrázek 8 Počet obyvatel v jednotlivých krajích	86

Obrázek 9 Rozloha krajů	87
Obrázek 10 Silniční síť ve Středočeském kraji.....	87
Obrázek 11 Vyhodnocení stavu komunikací	90
Obrázek 12 Porovnání stavu komunikace po opravě, na základě 3D měření poruch	91
Obrázek 13 Procentuální určení z vybraných daní pro kraje ČR	93
Obrázek 14 Celková hodnota VZ dle typu soutěže	98
Obrázek 15 Počet soutěží dle režimu VZ	98

8.2 Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled finančních limitů pro VZ v souladu se Směrnicí č. 164	18
Tabulka 2 Právo na variaci, Postup při variaci, RED BOOK – obecné podmínky x zvláštní podmínky	42
Tabulka 3 Právo na variaci, Postup při variaci, YELLOW BOOK – obecné podmínky x zvláštní podmínky	44
Tabulka 4 Právo na variaci, Postup při variaci, GREEN BOOK – obecné podmínky x zvláštní podmínky	46
Tabulka 5 Konsolidované smluvní podmínky dle FIDIC použité u stavebního díla „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“	71
Tabulka 6 Přehled zatřídění změn do skupin: vlastní šetření na KSÚS u stavebního díla „II/322 Týnec nad Labem, most ev. č. 322-005“	80
Tabulka 7 Přehled počtu ukončených veřejných zakázek v r. 2022	96
Tabulka 8 Průměrné hodnoty dle režimu veřejné zakázky, rozdíl oproti předpokládané hodnotě VZ	96

8.3 Seznam použitých zkratk

Soupis a definování zkratk:

BIM - Building Information Modeling – digitální model stavby

BOT - Build, Operate, Transfer - Postav, provozuj, předej

BOZP – Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

CACE – Česká asociace konzultačních inženýrů

CAD - Computer Aided Design – program pro navrhování a zpracovávání projektů

CM – Cost management – cenová problematika projektu

CONS - Conditions of Contract for Construction For Building and Engineering Works
Designed by the Employer, tzv. Červená kniha

ČEZ – České energetické závody a.s.

ČR – Česká republika

ČSN – Česká státní norma

D&B, D-B – Design Build – Navrhni a postav
DBB, D-B-B – Design, bid, build – Navrhni, nabídni, postav
DBFO - Design, Build, Finance, Operate
DBOT - Design, Build, Operate, Transfer – Navrhni, postav, provozuj, předej
DPH – Daň z přijaté hodnoty
DSP – Dokumentace pro stavební povolení
DÚR – Dokumentace pro územní rozhodnutí
EU – Evropská unie
FIDIC - Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils – Mezinárodní federace konzultačních inženýrů
HMG - Harmonogram
IRI – Podélná nerovnost vozovky
IROP – Integrovaný regionální operační program
ITI - Integrated Territorial Investments – integrované územní investice
KD – Kontrolní den
KSÚS – Krajská správa a údržba silnic
KÚ – Krajský úřad
MD – Ministerstvo dopravy
MPD – Střední hloubka povrchu vozovky
MT – Mini tendr
NK – Nosná konstrukce
OŘ – Otevřené řízení
P&DB – Plant and Design-Build – žlutá kniha, alokace rizik související s projektem (Plant)
PD – Projektová dokumentace
PDPS – Projektová dokumentace pro provádění stavby
PHS – Protihluková stěna
PJPK – Politika jakosti pozemních komunikací
PPP – Public privat partnership – spolupráce veřejného a soukromého sektoru
RDS – Realizační dokumentace stavby
ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic
ŘVC – Ředitelství vodních cest
S.I.A. – Rada výstavby
SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SP – Stavební povolení
TDI – Technický dozor investora
TKP – Technické kvalitativní podmínky
TP – Technické podmínky
VZ – Veřejná zakázka
VZMR – Veřejná zakázka malého rozsahu
ZBV – Změna během výstavby
ZD – Zadávací dokumentace
ZPŘ – Zjednodušené podlimitní řízení
ZZVZ – Zákon o zadávání veřejných zakázek

9 Přílohy