

ZAJISTÍ SOUTĚŽE NA NEJNIŽŠÍ CENU LEPŠÍ KVALITU A ŽIVOTNOST SILNIC A DÁLNIC?

Ing. Petr Svoboda, jednatel,
Sdružení pro výstavbu silnic

Vážení čtenáři,

v roce 2017 se konečně podařilo po několikaleté pauze způsobené především utlumenou přípravou staveb v letech 2010 – 2013 a řadou problémů, které s tím souvisí, připravit některé důležité stavby k realizaci. Začaly tendry na několik dálničních úseků. Vzhledem k tomu, že se v posledních letech prakticky nic významného nesoutěžilo, neberu-li v potaz modernizaci D1, přihlásily se do soutěže všechny významné firmy, které na stavbách dálnic v České republice působí dlouhodobě, ale také řada nováčků, a to nejen z České republiky, ale rovněž z dalších evropských a neevropských zemí. Daňový poplatník (tím myslím nejen poplatníka daně z příjmů, ale také plátce silniční daně a daně z uhlíkatých paliv a rovněž majitele dálničních známek a mýtných krabiček) by se mohl těšit, že bude postaveno více kilometrů nových silnic a dálnic za méně peněz.

Jak ukazují výsledky posledních tendrů, opak se zdá být pravdou. Největší český investor, Ředitelství silnic a dálnic ČR, bohužel nastolil trend (zřejmě pod tlakem různých kontrolních a ochranných úřadů), kdy se rozhodl snížit kvalifikaci uchazečů a tendry rozhodovat podle kritérií: 90 % nejnižší cena a 10 % výše záruky. Kombinace nízké kvalifikace a hodnocení na nejnižší cenu nám dává výslednou cenu, která je na úrovni 60 % předpokládané ceny. Z naší strany můžeme tento trend pouze komentovat, kritizovat, ale zřejmě se nestane nic podstatného. Zřejmě investoři potřebují silnější impulzy v podobě nedokončování staveb, ignorace jejich pokynů nebo pokynů najatého technického dozoru, výraznějšího „claimování“ a soudů.

Teprve pak se snad začneme více zamýšlet nad zadáním staveb a postupně se dostaneme do stavu, který platí třeba ve Velké Británii, kde hraje kritérium ceny pouze čtyřicetiprocentní roli. Představa, že investorovi zajistí kvalitu zvýšená záruka, je také naprosto mylná. Zvláště tehdy, kdy je uplatňována takovým způsobem, že je nabízena možnost poskytnout záruky vyšší, než je životnost provedené technologie. Ocenění takové stavby je pověstným věštěním a končí většinou závěrem, že to za 10 let nějak dopadne. Myslím, že velice nebezpečné je, že tento názor začínají stále ve větší míře zastávat také renomované firmy.

Státní fond dopravní infrastruktury začal pracovat na metodice, která by měla investorům předložit návod, jak správně nastavit kvalifikaci, a také, jaká kritéria použít k hodnocení nabídek. Inspiraci není třeba hledat daleko. Kromě již zmíněné Velké Británie začali na tvorbě dokumentu, který by měl určit technicky a ekonomicky nejlepší nabídku, pracovat odborníci také v sousedním Rakousku. K hodnocení by se měla používat



jak absolutní, tak relativní kritéria. Na jednání týmu pro asfaltové technologie za horka Sdružení pro výstavbu silnic představil návrh metodiky Ing. Siegfried Kammerer, technik společnosti OMV. Jako hodnotící kritéria jsou navržena následující: redukce dopravy během výstavby, redukce výstavby o víkendech, zlepšení kvality (transport asfaltových směsí v autech s tepelně izolovanými korbami, použití homogenizátorů, kompaktních finišerů apod.), zajištění bezpečnosti v pracovních zónách, náklady „životního cyklu“, kvalita rozhodujícího personálu, redukce dopadů na životní prostředí, redukce dopadů na okolí omezením denní doby výstavby, znovupoužití materiálů přímo ze stavby, nabídka alternativního řešení.

Doufejme, že v oblasti zadávání staveb proběhne stejně konstruktivní diskuze, jaká probíhala mezi Sdružením pro výstavbu silnic a investorskými organizacemi při připomínkování návrhů obchodních podmínek a navazujících dokumentů. Uskutěčnilo se připomínkové jednání ke Zvláštním obchodním podmínkám k Zelené knize FIDIC pro stavby ŘSD ČR, připomínkové jednání ke Zvláštním obchodním podmínkám k Červené knize FIDIC pro stavby SŽDC, byly zpracovány připomínky ke vzoru Dohody o předčasném užívání staveb a připomínky k Metodice pro stanovení výše bonusu za zkrácení doby pro uvedení silniční stavby do provozu.

Zadání staveb by přitom mělo umožňovat využití nejmodernějších technologií. Současný způsob zadávání staveb zavádění nových technologií příliš nepodporuje. Je založeno na tom, že je v tendrech na zhotovitele stavby oceňován projekt v úrovni PDPS (Projektová dokumentace pro provádění stavby) a jakékoli změny pak musí být odsouhlaseny, přičemž jsou změny odsouhlasovány stále s velkými obavami před strašákem jménem ZBV (Změny během výstavby). Zadání formou design and build nebo jinými formami je využíváno v silniční výstavbě ojediněle. Zavádění nových technologií podporoval v minulých letech Státní fond dopravní infrastruktury, v návrhu rozpočtu se ale již s příspěvkovým programem „Nové technologie“ nepočítá. Vše je tedy v rukou investorských organizací.

Na závěr mi dovoluje Vás pozvat k účasti na akcích, které bude v nejbližším období pořádat Sdružení pro výstavbu silnic. Naplno pokračuje příprava konference „Asfaltové vozovky 2017“, nyní jsou shromažďovány odborné příspěvky autorů, kterých je téměř 60. Probíhá prodej výstavních ploch, k dispozici je jen několik posledních stánků, prostřednictvím www.asfaltove-vozovky.cz se mohou delegáti již přihlásit k účasti. Připravujeme další školení k novým předpisům, které bude tentokrát zaměřeno na nízkohlučné povrchy vozovek, a vracíme se k intenzivnímu školení formou kurzů pro menší počet účastníků. Tyto kurzy (workshopy) budou probíhat v areálu firmy VIAKONTROL, spol. s r.o., v Běchovicích. Připravujeme odborná setkání k výše zmíněné metodice pro zadávání staveb a problematice elektronické fakturace. Do konce roku 2017 jednotlivé ústřední orgány státní správy musí upravit své interní postupy tak, aby byly schopny zajistit přijímání elektronických faktur, od konce roku 2018 musí úřady elektronická podání a e-faktury přijímat.

Těším se na setkání na konferenci „Asfaltové vozovky 2017“ v Českých Budějovicích, na „Silniční konferenci 2017“ v Brně nebo při některé další akci.