

Materiál pro dozorčí radu KSÚS - analýza zakázky na projektové práce

„II/608 Praha – hr. Ústecký kraj, rekonstrukce_PD“ respektive nově „II/608 rekonstrukce silnice“ – PD

Zpracoval: Martin Exner, člen dozorčí rady KSÚS

Datum: 13.4.2021

Stručný přehled:

Jedná se o projektové práce na rekonstrukci 27 km střeďočeského úseku komunikace II/608 od Prahy na hranici Ústeckého kraje. Komunikace je podle systému Clevera dlouhodobě z velké části v havarijním stavu.

18.2.2013 – podepsána prováděcí smlouva na základě rámcové smlouvy č. 98/2010/OVZ se SUDOP PRAHA a.s. na poskytnutí komplexních projektových a inženýrských služeb na akci „II/608 Praha – hr. Ústecký kraj, rekonstrukce_PD“ s cenou zakázky 4 275 000 Kč bez DPH, 5 172 750 Kč vč.DPH.

3.12.2013 byla předána dokumentace DSP a fakturováno 80% ceny.

2014 byl podepsán (nedatovaný) dodatek č. 1 smlouvy o prodloužení termínu a změně fakturace protože „Stavba se původně měla v maximální možné míře realizovat na pozemcích ve vlastnictví SČ kraje. Na základě zpracování DSP byl vyhotoven záborový elaborát, z kterého vyplývá, že již v současné době se značné úseky komunikace II/608 nacházejí na jiných pozemcích a zároveň v některých katastrálních územích silnice není v majetku Střeďočeského kraje...“

30.12.2014 bylo fakturováno dle dodatku č.1 smlouvy 931 095 Kč vč. DPH.

Celkově bylo zapláceno 5 069 295,00 Kč.

18.10.2017 podepsán dodatek č. 2 smlouvy, že se smlouva ukončuje „s ohledem na rozsáhlou majetkovou činnost a nutnost aktualizace diagnostiky vozovky a novými požadavky obcí na změnu technického řešení“.

Čtyři a půl roku práce a přes 5 milionů korun přišlo vniveč a silnice dál degradovala.

Obcím na trase II/608 bylo slíbeno, že projekt bude nově vysoutěžen, ovšem dva a půl roku se čekalo, než odbor krajského investora vysoutěží rámcovou smlouvu, podle které bude možné soutěžit prováděcí smlouvu.

2/2020 podepsána rámcová dohoda na projektové práce staveb pozemních komunikací ve vlastnictví Střeďočeského kraje, včetně výkonu inženýrské činnosti a autorského dozoru

8/2020 podepsána prováděcí smlouva na DUR, DSP, PDS a inženýring opět se SUDOP PRAHA a.s. (v konsorciu s PUDIS a.s., METROPROJEKT Praha a.s., Dopravoprojekt Brno) s cenou zakázky 10.309.300,- Kč bez DPH, 12.474.253,- vč. DPH. Zakázka byla vysoutěžena za 98,2 % předpokládané hodnoty.

Přehled poskytovatelů podle rámcových smluv 2010 a 2020

	Rámcová smlouva 2010	Rámcová smlouva 2020
1.	SUDOP Praha	SUDOP Praha, PUDIS, METROPROJEKT Praha, VPÚ DECO Praha, Dopravoprojekt Brno

2.	VPÚ DECO Praha	AFRY CZ, SAGASTA, Projekční kancelář PRIS, Mott MacDonald CZ
3.	PRAGOPROJEKT	4roads, Stráský, Hustý a partneři, SHB, SATRA
4.		Ateliér projektování inženýrských staveb, PRAGOPROJEKT, Pontex

Rámcová smlouva 2010

- Neobsahuje maximální cenu ani celkový objem
- Platnost na 4 roky

Rámcová smlouva 2020

- Hodnota zakázky 176 556 318,-Kč bez DPH, 213 633 145,-Kč vč. DPH
- Platnost 4 roky

Průběh projektové přípravy rekonstrukce komunikace II/608 vzbuzuje následující otázky:

1. Potřebuje kraj rámcové smlouvy na projektové práce? Výhodou může být výběr kvalifikovaných firem a určitá rezervace jejich kapacit. Nevýhodou je omezení konkurence na vybrané firmy, riziko kartelových dohod a značná časová neflexibilita.
2. Prováděcí smlouva z 2013 byla zrušena v 2017 kvůli problematickému majetkoprávnímu řešení přes 100 pozemků, kvůli zastaralé diagnostice vozovky a požadavkům obcí na jiná technická řešení. Nikdo nevěděl, že komunikace je částečně na cizích pozemcích, nebyl znám v době zadání majetkoprávní elaborát? Proč byla zastaralá diagnostika vozovky? Zadání kvality projektu – rozsah rekonstrukce - v prováděcí smlouvě chybí – např. rekonstrukce s životností 25 let a specifikace navržené technologie. Podle dokumentace SUDOP je „Předmětem REKONSTRUKCE komunikace II/608 je obnova a zesílení krytu vozovky uvedené komunikace“, ale není řešena základová vrstva komunikace. Není jasné doporučení kvality/rozsahu rekonstrukce na základě diagnostiky komunikace.
3. Za práce na projektu podle prováděcí smlouvy 2013 se zaplatila KSÚS firmě SUDOP 5.069.295,- Kč vč. DPH. Byla původní dokumentace SUDOP podle této smlouvy zpřístupněna všem nabízejícím ve výběrovém řízení na prováděcí smlouvu 2020, aby měli rovné výchozí podmínky? Jinak měl SUDOP výhodu této dokumentace a know-how projektu a lokality oproti ostatním nabízejícím a dostal již za stejný projekt zaplacené přes 5 mil Kč. Nyní dostane dalších 12,5 mil Kč za stejně problematicky technicky vágně zadaný podle neaktuální diagnostiky a majetkoprávně nevypořádaný projekt.
4. Jaké je poučení ze zrušené zakázky z 2013? V zadávací dokumentaci a prováděcí smlouvě 2020 je opět velmi vágní zadání kvality a rozsahu rekonstrukce komunikace. Chybí specifikace cíle rekonstrukce, např. minimální životnost 25 let, respektive zadání životnosti je řešeno pouze odkazem na pravidla IROP. V prováděcí smlouvě je zmíněn soulad realizace díla se zveřejněnými pravidly poskytovatele dotace IROP, ale není jmenovitě zmíněna požadovaná životnost minimálně 25 let.
SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE IROP uvádějí podmínku: „*Souvrství vozovky rekonstruované/modernizované pozemní komunikace musí být navrženo na období minimálně 25 let. Technické řešení musí být v souladu s platnou legislativou a s platnými technickými normami (zejména ČSN 73 6101, ČSN 73 6102 a ČSN 73 6110, vzorovými listy staveb pozemních komunikací a TP 170).*“

5. Předložená diagnostika komunikace uvádí několik alternativních návrhů technologie opravy (na maximálně 5, 10, 20 let), ale nikoliv na požadovaných minimálně 25 let. Přitom se jedná o komunikaci se zátěží přes 1000, v některých úsecích až 2000 těžkých nákladních vozidel denně. Pro životnost 20-25 let je třeba nová kompletní skladba konstrukce vozovky v souladu s TP170.
6. Podle pana náměstka projektant navrhne technologii rekonstrukce a dá jí KSÚS k vyjádření/oponentuře a na základě požadavku KSÚS jí musí opravit. Ovšem není šťastné opravovat dokumentaci v rozsahu úpravy základní vrstvy v délce 25 km. Je vhodné vyjasnit podrobně rozsah již v zadání. Je třeba mít na paměti, že kvalitní projekt je nutným podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele a následnou bezproblémovou stavbu s minimem změn a víceprací.
7. Diagnostika vozovky uvádí: „*Návrh opravy je zpracován na základě stavu vozovky zjištěného v II. pol. R. 2018. Předpokládá se, že oprava bude realizována v nejbližším možném termínu. V případě, že oprava nebude provedena v časovém horizontu 1-2 roky, může nastat další degradace konstrukce vozovky v místech se sníženou únosností a návrhy a technologie oprav zde uvedené budou muset být aktualizované.*“ Je tedy opět riziko neaktuální diagnostiky.
8. Nechal jsem zpracovat Revizní posouzení diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice II/608 Zdiby – Nové Ouholice km 1,000 – km 20,000 a Revizní posouzení diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice II/608 Nová Ves – hranice okresu km 22,000 – km 26,6006. (ČVUT, Ing. Petr Mondschein Ph.D., duben 2021) se závěrem
 - a. *Na základě prostudování předložených podkladů, tj. diagnostické zprávy [2.1.1], technických norem a technických předpisů lze konstatovat, že předložený návrh opravy konstrukce vozovky silnice II/608 v úseku Nová Ves – hranice okresu km 22,000 – 26,600 je v souladu s technickými předpisy, velikostí dopravního zatížení a stavu stávající konstrukce vozovky.*
 - b. *Rovněž lze konstatovat, že navržený rozsah opravy odpovídá technickým požadavkům a nijak nevybočuje ze standardních postupů oprav.*
 - c. *Vzhledem k tomu, že podklady pro zpracování diagnostické zprávy [2.1.1] jsou více jak dva roky staré a vývoj degradačního procesu vozovky má exponenciální charakter doporučuji provést následující kroky:*
 - i. *zpracovat aktualizaci stávajícího diagnostického průzkumu tzn. aktualizovat pasportizaci poruch s analýzou jejich rozvoje vůči roku 2019,*
 - ii. *aktualizovat měření únosnosti zařízením FWD s analýzou vývoje únosnosti vůči roku 2019,*
 - iii. *ve spolupráci s projektantem aktualizovat možnost zvýšení stávající polohy nivelety po celé délce trasy,*
 - iv. *stanovit na celé délce posuzované komunikace varianty oprav pro předpokládanou dobu životnosti tj. 25 let, 20 let a 15 let. (Poznámka M. Exner – pro KSÚS postačuje 25 let životnosti vzhledem k podmínkám IROP.) Vzhledem k časovému odstupu od vypracování diagnostické zprávy [2.1.1] a předpokládané době realizace stavby není možné bez doplnění a aktualizace diagnostického průzkumu navrhnout a realizovat technicky a ekonomicky správné řešení opravy konstrukce vozovky II/608 v úseku Nová Ves – hranice okresu ve staničení km 22,000 – km 26,600.*

Závěr a doporučení:

- Provéřit, zda před opakovaným zadáním již zpracovaného projektu byla vypracovaná dokumentace poskytnuta v rámci zadávací dokumentace všem uchazečům, aby bylo vyloučeno zvýhodnění původního zpracovatele dokumentace.
- Přesněji a podrobněji definovat technické zadání ve VŘ a smlouvách na základě aktuálních podkladů.
- Zadání specifikovat se základní znalostí majetkoprávní situace.
- Návrh technologie oprav obecně preferovat robustnější s cílem delší životnosti i za cenu vyšší ceny.
- Vyhodnotit přínosy i negativa rámcových smluv versus otevřené soutěže na jednotlivé projekty.
- Vyhodnotit, zda je efektivní pro KSÚS dělat výběrová řízení přes odbor krajského investora.
- Na tomto projektu aktualizovat diagnostický průzkum a navrhnout a realizovat technicky a ekonomicky správné řešení opravy konstrukce vozovky s životností minimálně 25 let podle doporučení Revizního posouzení diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice II/608 Zdiby – Nové Ouholice km 1,000 – km 20,000 a Revizního posouzení diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice II/608 Nová Ves – hranice okresu km 22,000 – km 26,6006. (ČVUT, Ing. Petr Mondschein Ph.D., duben 2021)
- Vyhodnotit, zda je technicky, obchodně i ekonomicky výhodné takto upravit zadání v rámci již vysoutěženého projektu, nebo zakázku zrušit a provést nové výběrové řízení s aktualizovaným zadáním a s poskytnutím dokumentace SUDOP z 2013 uchazečům.