



Dokončíme dopravní infrastrukturu, ale kdy...

Milé čtenářky, vážení čtenáři,

jsem zvědav, jak budeme po letech vzpomínat na rok 2020. Bude to doba koronavirové pandemie, doba dobře proinvestovaná, nebo doba počátku velkých dluhů? Je těžké hodnotit to, co ještě neskončilo. Ale porovnat představy a jejich praktickou realizaci snad už možné je.

Stavebnictví může v době krize působit stabilizačně, tato příležitost by se neměla promarnit. České stavebnictví má na celkové hrubé přidané hodnotě podíl asi 8 % a velký vliv na domácí produkci má i multiplikačním účinkem 3,5. Po poslední hospodářské krizi po roce 2009 se však ze všech odvětví hospodářství vzpamatovávalo z důsledků krize nejdéle.

Jednou z nejdůležitějších podmínek pro příznivý vývoj stavebnictví je dlouhodobá stabilita veřejných investic, neboť ty tvoří přibližně 50 % všech stavebních prací zajištěných privátními dodavateli. A soukromý sektor k efektivnímu plánování svých kapacit aspoň na pět let dopředu potřebuje existenci dlouhodobé investiční strategie a financování. Veřejné investice

a jejich proticyklickou politiku v tomto odvětví nutně potřebuje i vzdělání, výzkum a vývoj.

V letošním roce je prostředků na přípravu i realizaci staveb evidentně dost. Otázkou je, zda se je podaří smysluplně využít. Rekodifikace stavebního zákona bude snad dokončena příští rok před volbami, ale odborná veřejnost již nyní pochybuje, že to výrazněji přispěje k urychlení procesu povolování staveb. Pro liniové stavby je důležitější změna zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní, energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, která by měla platit od začátku roku 2021.

V České republice nejsou dlouhodobě a v dostatečném objemu zajišťovány finance na nové investice – chybí nám více než třetina plánovaných dálnic a stále čekáme na zahájení výstavby první vysokorychlostní železniční tratě. K tomu je potřeba počítat s nárůstem nákladů na opravy a rekonstrukce sítě stávající. Přitom je řada příkladů, které dokládají neefektivní nakládání s financemi. Uvedu aspoň dva z nich.

Projektanti se stále vybírají většinou na základě nejnižší nabídkové ceny. A pokud projekt není pro danou stavbu optimální, zhotovitel v současném systému nemá prakticky žádnou možnost předložit návrh na podstatnou změnu vedoucí ke zlepšení díla (pokud nejde o variaci nutnou pro dokončení v hodnotě do 15 % ceny díla). Tato koncepce vychází z evropské směrnice 2014/24/EU a z judikatury Soudního dvora EU. Před rokem sice Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) vydal Metodiku pro zlepšení díla, která umožňuje postupovat v tomto případě podle mezinárodních obchodních podmínek FIDIC, ale v praxi se zatím téměř neuplatňuje, neboť je to administrativně, právně i časově stále komplikované. Avšak dříve se návrhy na zlepšení díla realizovaly běžně a bylo možné je podat již ve fázi podání nabídky zhotovitelem, takže kvalitní návrh mohl uspořit náklady.

Druhým příkladem je domácí praxe ohledně architektonických soutěží. Architektonické soutěže o návrh umožňují vybrat z mnoha nabízených variant vhodné estetické, dispoziční, funkční a konstrukční řešení požadované stavby s vyváženým poměrem ceny díla a kvality návrhu stavby. U významných mostů a lávek by se proto mohly využívat častěji. V České republice však výsledek architektonických soutěží na mosty často vyvolává silné rozpaky a kultura soutěží za jinými zeměmi, např. Skandinávií, Francií a Německem, zaostává. Problémy jsou v soutěžních podmínkách, které jsou pro inženýrské konstrukce formulovány pouze Českou komorou architektů bez příslušného podílu ČKAIT. V roce 2013 vydala IABSE směrnici pro soutěže o návrh mostů, ve které se požaduje, aby v porotě byla aspoň polovina mostních inženýrů. U nás typicky v desetičlenných porotách běžně zasedne polovina architektů, polovina politiků a jeden nebo výjimečně dva stavební inženýři. Nelze se pak divit, že vybrané návrhy jsou sice často exkluzivní, ale obtížně realizovatelné a velmi nákladné. Situace, kdy je vysoutěžená cena realizace stavby několika násobkem ceny předpokládané v soutěži o návrh nebo kdy se zhotovitelé ani nenajdou, není výjimečná. Jako příklad uvádím poměr předpokládané ceny v soutěži o návrh / nabídky zhotovitele na realizaci některých lávek [mil. Kč]: Hradec Králové 40/134, Holešovice–Karlín 135/200, Radotín 62/100, Nymburk 40/105. No a co, když běžný předpoklad nevyjde, tak to spraví dotace. Obvyklá současná maximální cena 1 m² lávky podle cenových normativů SFDI je 64 000 Kč, avšak všechny uvedené příklady tento normativ vysoce převyšují.

V našem systému mají bohužel právní důvody přednost před technickými i finančními. Složitost stavebního práva a značně limitovaná možnost jeho vymáhání v oblastech povolovacích řízení je z části následkem roztržité kompetencí mezi jednotlivá ministerstva, kde neexistuje shoda na systematickém přístupu k rekodifikaci veřejného stavebního práva. Dalším problémem je proces zadávání veřejných zakázek a jejich následná kontrola, který by v reálném světě měl více využívat tržní konzultace a soutěžní dialogy s odbornou veřejností zejména při infrastrukturních projektech. Pro technicky náročné inženýrské stavby by se také měl více využívat systém zadávání Design & Build.

Milan Kalný
vedoucí České národní skupiny fib, viceprezident České asociace konzultačních inženýrů