

Statutární město Karlovy Vary

Rekonstrukce Chebského mostu v Karlových Varech

Vyhodnocení předběžné tržní konzultace

ÚVOD

Statutární město Karlovy Vary (dále jen „objednatel“) má záměr rekonstruovat Chebský most. Jedná se o městský silniční most s obousměrným provozem a chodníkem pro pěší na obou stranách vedoucí přes řeku Ohři v Karlových Varech. Most má historickou hodnotu a je památkově chráněný.

Důvodem pro rekonstrukci mostu je jeho neuspokojivý stavebně technický stav, který neumožňuje ponechat most dlouhodobě v provozu bez generální opravy.

Objednatel nechal vypracovat diagnostický, stavebně technický a stavebně historický průzkum mostu. Dále nechal zpracovat studii rekonstrukce mostu, podle které má být předmětná stavba včetně návazností složena z následujících stavebních objektů:

- Chebský most 1,
- Chebský most 2,
- úprava křižovatky na náměstí Republiky včetně úpravy vstupu na ulici T. G. Masaryka a demolice podchodů,
- návaznosti na krajinný kontext nábřeží Ohře včetně terénních a krajinářských úprav a schodiště vedoucího k řece pod Chebský most 2, a
- provizorní lávka pro pěší.

Objednatel dále zadal provedení geotechnického (inženýrsko geologického) průzkumu pro tuto stavbu. Průzkum v současné době probíhá a jeho výsledky zatím nejsou k dispozici.

Objednatel zamýšlí zadat a realizovat předmětnou stavbu v režimu design-build z následujících důvodů:

- Zkrácení celkové doby realizace od zadání po uvedení do provozu;
- Sloučení činností projektanta a zhotovitele, čímž dojde k omezení rizik plynoucích z nedostatečné koordinace mezi hledisky navrhování a provádění stavby a dále k přenesení množstevního rizika na zhotovitele;
- Využití invence zhotovitelů z hlediska technického řešení a postupů provádění.

Vzhledem k tomu, že se jedná o komplexní konstrukci historického mostu přes významnou vodoteč, u které hrají významnou roli rizika stávající stavu (mostu samotného a základové půdy) a rizika proveditelnosti technického řešení, se objednatel rozhodl ověřit proveditelnost tohoto postupu skrze předběžnou tržní konzultaci (dále jen „PTK“) s relevantními zhotoviteli.

V rámci provedené PTK objednatel obdržel odpovědi od třech kompetentních zhotovitelů, kteří reagovali na všechny položené dotazy. Předmětem této zprávy je vyhodnocení odpovědí zhotovitelů a návrh závěrečných doporučení.

1.1 ZADÁNÍ METODOU DESIGN-BUILD OBECNĚ

Všichni zhotovitelé potvrdili, že by byli ochotní podat nabídku na provedení řešené stavby, kdyby byla zadána v režimu design-build. Ani jeden z respondentů netrval na zadání stavby konvenčním způsobem nebo neargumentoval, že by klasické zadání pomocí měřeného kontraktu bylo v dané situaci jednoznačně vhodnější.

Všichni zhotovitelé se dále shodli na následující podmínce pro postup design-build: Zhotovitelé nejsou schopní a ochotní nést časové riziko stavby paušálním způsobem, protože některé činnosti přípravy stavby s významným dopadem do časového řízení nejsou pod jejich kontrolou. Jedná se zejména o rizika nečinnosti a prodlení úřadů (např. při povolování) anebo prodlení dotčených orgánů státní správy.

Zhotovitelé proto požadují, aby časové riziko spojené s inženýrskou činností a obstaráním potřebných povolení bylo jednoznačně rizikem objednatele. To je možné řešit vhodnou formulací požadavků na čas v rámci zadání anebo standardními nástroji smlouvy (variance a claims). Rizikem zhotovitele v této situaci samozřejmě zůstává povinnost připravit bezchybnou, úplnou a celistvou povolovací projektovou dokumentaci a související doklady dle požadovaných předpisů a vykonávat potřebné úkony inženýringu včetně nezbytné součinnosti úřadům a orgánům státní správy.

Zhotovitelé dále navrhuji:

- Použití vyzkoušených a etablovaných smluvních podmínek pro režim design-build, které v České republice a v odvětví dopravních staveb jednoznačně představuje Žlutá kniha FIDIC.
- Úhradu smluvní ceny podle milníkového harmonogramu plateb, což je standardní nástroj Žluté knihy FIDIC, zajišťujícího vyvážené cash flow zhotovitele, pakliže řádně plní své dílčí závazky.
- Konkretizovat mechanismus úpravy ceny v případě objektivních změn rozsahu plnění (např. dodatečné nároky orgánů památkové ochrany nebo změny požadavků ze strany správců sítí).
- Ponechat uchazečům dostatečný čas na přípravu nabídek.

Zhotovitelé dále poznamenávají, že rizikem objednatele zůstává (musí zůstat):

- Stávající stav konstrukce mostu anebo jeho základové půdy, jestliže se bude lišit od údajů uvedených v průzkumech poskytnutých jako součást zadání.
- Správnost a bezchybnost projektové dokumentace (studie) objednatele, která bude součástí zadání, minimálně v rozsahu jejích částí, které budou pro zhotovitele závazné.

1.2 RIZIKA STÁVAJÍCÍHO STAVU

Zhotovitelé nejsou schopní nést riziko stávajícího stavu paušálním způsobem. Mají právo se spoléhat na údaje uvedené v provedených průzkumech. A mají právo na kompenzaci, jestliže se tyto údaje budou lišit od skutečně zastižených podmínek, pakliže skutečně zastižené podmínky budou méně příznivé.

1.2.1 Stávající stav mostu

Jeden z uchazečů argumentuje, že provedené průzkumy stávajícího stavu mostu z roku 2019 budou v době realizace stavby již poměrně staré. Doporučuje proto provedení doplňkového diagnostického průzkumu, který by zmapoval aktuální stav a prohloubil znalosti o částech konstrukce mostu, které mají být zachovány.

Tento zhotovitel dále poznamenává, že stavebně historický průzkum z roku 2019 hovoří o potřebě prohloubení průzkumu během realizace stavebních prací při zásazích do historických částí konstrukce.

V této souvislosti je potřeba, aby objednatel v zadání stavby předepsal podobu, obsah, rozsah a způsob zadání těchto specializovaných průzkumných prací, aby je mohl uchazeč následně vzít v úvahu časově a finančně při vypracování nabídky.

Jiný uchazeč poznamenává, že provedené průzkumy u Chebského mostu 2 neposkytují údaje o případné kontaminaci zemin, zejména zásypu.

1.2.2 Stav základové půdy

Uchazeči se shodují, že průzkum podmínek v základové půdě by měl svým obsahem a rozsahem splňovat požadavky Technických podmínek TP 76 Ministerstva dopravy ČR, které v tomto případě představují kodex dobré praxe v daném odvětví.

Jmenovitě pak upozorňují na následující položky:

- Provedení sond v místě všech (stávajících i budoucích) základových konstrukcí. Zejména pak provedení sond do dostatečné hloubky v místě pilířů a opěr mostů.
- Ověření výskytu velkých kamenů pod pilíři a opěrami mostů.
- Provedení zkoušek pro ověření vlastností (stanovení fyzikálních a mechanických parametrů potřebných pro výpočty únosnosti a sedání) zastižených zemin nebo hornin, které budou tvořit základovou půdu mostu nebo budou jinak mechanicky dotčeny stavbou, včetně materiálu nacházejícího se v tělese mostu.
- Stanovení agresivity podzemní vody.
- Provedení zasakovacích zkoušek.
- Hydrogeologické posouzení lokality s ohledem na přítomnost významného vodního toku a s ohledem na ochranné pásmo léčivých pramenů.

Jeden z uchazečů upozorňuje na absenci korozního průzkumu lokality, jehož cílem je stanovit požadovaný stupeň ochrany konstrukcí před účinky bludných proudů.

1.2.3 Neznámé podmínky

Jestliže provedené průzkumy neověří vyčerpávajícím způsobem stávající stav mostu anebo základové půdy, například z důvodu omezené přístupnosti pro průzkumnou techniku, lze doporučit, aby zadání stavby pro neznámé nebo nedostatečně ověřené podmínky stanovilo, co mají zhotovitelé ve svých nabídkách předpokládat a ocenit, aby bylo vůči čemu posuzovat podmínky skutečně zastižené při stavbě.

1.3 STUDIE REKONSTRUKCE MOSTU

Objednatel nechal zpracovat studii rekonstrukce mostu, o které se předpokládá, že bude v design-build zadání stavby sloužit jako tzv. referenční projektová dokumentace objednatele. K této studii získal předběžná vyjádření některých dotčených orgánů státní správy (DOSS). Zhotovitelé se v rámci PTK vyjadřovali k proveditelnosti technického řešení obsaženého ve studii ve světle vyjádření DOSS a dále sdíleli poznámky ke studii jako k budoucí součásti zadání.

1.3.1 Proveditelnost technického řešení

Zhotovitelé považují technické řešení zobrazené ve studii za v principu (obecně) proveditelné.

Zaráz poukazují na některá dílčí rizika, okolnosti anebo nesrovnalosti:

- Nejasná podmínka Povodní Ohře na minimalizaci zásahů do dna a břehů koryta řeky Ohře při provádění stavby. Zajištění přístupu k podhledu kamenných oblouků mostu pro provedení jejich sanace se bez nějakých zásahů do dna koryta řeky technicky neobejde.

- Technické řešení obsažené ve studii v různých ohledech odporuje doporučením stavebně historického průzkumu z roku 2019. To může představovat riziko z hlediska posouzení povolovací projektové dokumentace orgány památkové péče, přestože jejich vyjádření ke studii je kladné.
- Proveditelnost stavby bez jakéhokoli poškození historických konstrukcí.
- Potenciální kolize s infrastrukturou v oblasti křižovatek.
- Koordinace s vedením veřejné dopravy po dobu výstavby.

V této souvislosti uchazeči doporučují:

- Předem jasně stanovit a projednat způsob uspořádání dopravy v oblastech křižovatek a napojení na stávající komunikace a chodníky.
- Předem jasně stanovit a projednat dostatečné možnosti pro výstavbu v korytě řeky, přístupy, plochy, provizorní a podpěrné konstrukce.

1.3.2 Použitelnost studie jako součást zadání

Má-li studie sloužit jako součást design-build zadání, tedy jako referenční projektová dokumentace objednatele, musí být v Požadavcích objednatele (tedy v dokumentu technického zadání design-build zakázky) nebo ve studii samotné zcela jasně stanoveno, zda a do jaké míry je pro zhotovitele závazná, případně jaké její prvky, součásti anebo parametry jsou pro zhotovitele závazné a jaké jsou otevřené pro projektování zhotovitelem.

Například jeden z uchazečů specificky zmiňuje, že mu není zřejmé a jasné, do jaké míry jsou závazné rozměrové a materiálové specifikace jednotlivých konstrukcí.

1.4 PŘEDPOKLÁDANÁ DOBA PRO DOKONČENÍ

Uchazeči odhadují následující lhůty jednotlivých klíčových etap přípravy a realizace stavby:

Zpracování povolovací dokumentace:	6–12 měsíců, průměr 9 měsíců
Inženýring a obstarání povolení:	6–10 měsíců, průměr 8 měsíců
Zpracování prováděcí dokumentace:	6 měsíců dokumentace pro provádění stavby, plus 6 měsíců dopracování do RDS během stavby
Provedení stavby:	18–28 měsíců, průměr 24 měsíců

ZÁVĚR

Na základě provedené PTK lze vytýčit následující závěry a doporučení:

- (1) Stavbu je vhodné zadat a realizovat v režimu design-build za použití smluvních podmínek Žluté knihy FIDIC.
- (2) Časové prodloužení vyplývající z nečinnosti anebo zpoždění úřadů a dotčených orgánů státní správy musí být v zadání definováno jako riziko objednatele a musí být adekvátně kompenzováno, jestliže k němu dojde a jestliže zhotovitel dodrží své povinnosti z hlediska správnosti, úplnosti a celistvosti předložené povolovací projektové dokumentace (podle předpisů) a úkonů a nezbytné součinnosti v rámci inženýringu.
- (3) Je třeba věnovat řádnou péči vypracování zadávací dokumentace pro postup design-build. U studie rekonstrukce mostu musí být jasně stanoveno, zda a do jaké míry je pro zhotovitele závazná, případně jaké její prvky, součásti anebo parametry jsou pro zhotovitele závazné a jaké jsou otevřené pro projektování zhotovitelem. Je doporučeno projít veškeré výše zmíněné nejasnosti nebo nesrovnalosti technického zadání nebo předběžných vyjádření dotčených orgánů a upřesnit je v zadávací dokumentaci.
- (4) Stávající fyzický stav konstrukcí a základové půdy musí být rizikem objednatele. Zhotovitelé mají právo se spoléhat na údaje uvedené v provedených průzkumech. A mají právo na kompenzaci, jestliže se tyto údaje budou lišit od skutečně zastižených podmínek, pakliže skutečně zastižené podmínky budou méně příznivé. Podrobný geotechnický průzkum staveniště by měl splňovat požadavky Technických podmínek TP 76 A+B Ministerstva dopravy ČR. Ke zvážení je provedení aktualizace diagnostiky mostu skrze výše popsany doplnkový diagnostický průzkum.
- (5) Jestliže existuje požadavek na provádění stavebně historického průzkumu během stavby při odkrytí historických konstrukcí, musí být požadavky na tento průzkum jasně specifikovány v zadání.

PŘÍLOHY

- P1 Zadání PTK
- P2 Odpovědi uchazečů v PTK

Dne 28. 4. 2025 zpracoval:

JUDr. Lukáš Klee, LL.M., Ph.D., MBA