

Hlavní město Praha
ZASTUPITELSTVO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Zastupitelstva hlavního města Prahy

číslo 20/4
ze dne 23.1.2025

k záměru odboru INV MHMP na realizaci veřejné zakázky "Soubor staveb MO st č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže, stavba č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a stavba č. 8313 Libeňská spojka – vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a vyhl. č. 227/2024 Sb., včetně zajištění inženýrské činnosti"

Zastupitelstvo hlavního města Prahy

I. konstatuje, že

část "Předpokládaná hodnota a datum stanovení" uvedená v příloze č. 1 tohoto usnesení a údaj o předpokládané hodnotě veřejné zakázky v důvodové zprávě, nejsou do doby zahájení zadávacího řízení určeny ke zveřejnění

II. schvaluje

záměr realizace nadlimitní veřejné zakázky dle přílohy č. 1 tohoto usnesení

III. ukládá

1. Radě HMP

1. zajistit postup zadání veřejné zakázky dle bodu II. tohoto usnesení

Termín: 3.2.2025

2. sestavit seznam významných staveb, které jsou ohroženy příslušnou změnou zákona

Termín: 28.2.2025

3. využít legislativní iniciativy hl.m. Prahy ke změně zákona ve prospěch dotčených staveb

Termín: 31.3.2025

IV. vyzývá

poslance zvolené za hl.m. Prahu, aby zajistili novelizaci zákona č. 100/2001 sb. o posuzování vlivu na životní prostředí tak, aby bylo možné prodloužit platnost stanoviska EIA pro stavby Městského okruhu a Libeňské spojky

Předkladatel: Rada HMP
Tisk: Z-12825
Provede: Rada HMP
Na vědomí: odborům MHMP



Záměr realizovat veřejnou zakázku dle ustanovení *Hlavy I., článek 6 písm. e) Pravidel pro zadávání veřejných zakázek v podmínkách hlavního města Prahy*

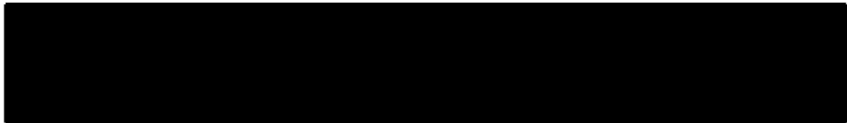
(nad 20 000 000 Kč bez DPH)

Odbor MHMP: investiční

Pořadové č. záměru: Z-12/INV/2024

| | |
|-------------------------------|--|
| Název veřejné zakázky: | <i>Soubor staveb MO st. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže, st. č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a st. č. 8313 Libeňská spojka – vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a vyhl. č. 227/2024 Sb., včetně zajištění inženýrské činnosti.</i> |
| Předmět plnění | <p><i>Vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb souboru staveb MO a LS dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a vyhlášky č. 227/2024 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury, vč. zajištění všech nezbytných inženýrských činností, průzkumných prací (bez GTP) a zaměření.</i></p> <p><i>Pro vyhotovení dokumentace bude jako podklad využit koncept dokumentace pro ÚR z roku 2022 zpracované dle zákona 183/2006 Sb. a v podrobnosti vyhlášky č. 499/2006 Sb.</i></p> <p><i>Součástí plnění bude:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>- vyhotovení souvisejících podkladových studií, geodetického zaměření a majetkoprávní přípravy;</i><i>- zajištění meziprojektové koordinace;</i><i>- zapracování výsledků stanovisek, rozhodnutí a podmínek z projednání;</i><i>- koordinace souboru staveb MO a LS s návaznými investičními akcemi hl. m. Prahy, Jarovská třída, Jižní obchvat Libně, Vysočanská radiála II. etapa, Severovýchodní cyklomagistrála, územní studie Palmovka, územní studie Pelc-Tyrolka;</i><i>- zapracování změn, které vznikly po odevzdání konceptu DÚR;</i><i>- koordinace souboru staveb MO a LS s projektem Železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (ŽUP) a RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice (VRT4);</i><i>- zajištění inženýrské činnosti k získání pravomocného rozhodnutí o záměru.</i> |
| CPV kód | 71500000-3 <i>Služby ve stavebnictví</i> |

| | |
|--|---|
| | <p>71000000-8 Architektonické, stavební, technické a inspekční služby</p> <p>71242000-6 Příprava návrhů a projektů, odhad nákladů</p> <p>71246000-4 Určování a sestavování výkazu výměr pro stavbu</p> <p>71320000-7 Technické projektování</p> <p>71300000-1 Technicko-inženýrské služby</p> |
| Zastoupení zadavatele v řízení a zdůvodnění potřeby | NE |
| Zdůvodnění potřeby veřejné zakázky | <p><i>S ohledem na nepředvídatelnou změnu právních předpisů vyostalo značné riziko, že zanikne platnost stanovisek k posouzení vlivů provedení záměrů na životní prostředí (Stanoviska EIA), o jejichž prodloužení platnosti je požádáno do října 2027. Opětovně již prodloužit tato stanoviska nebude možné (novelizace ustanovení § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zákonem č. 465/2023Sb.).</i></p> <p><i>Z tohoto důvodu je nezbytné zpracovat dokumentace pro povolení záměrů staveb tak, aby bylo možné získat proinstanční rozhodnutí stavebního úřadu o povolení záměrů staveb MO + LS nejpozději do konce září 2027.</i></p> |
| Analýza trhu | <p><i>Analýza trhu byla provedena formou předběžné tržní konzultace prostřednictvím veřejného portálu zadavatele zadáním dne 7.11.2024.</i></p> <p><i>Osloveni byli dodavatelé, u kterých se předpokládalo, že realizovali projektové práce pro stavby dopravní infrastruktury o investičních nákladech v řádu min. mld. Kč za období posledních 15ti let.</i></p> <p><i>Osloveno bylo devět potenciálních dodavatelů a z nich osm předložilo požadovaný vyplněný dotazník.</i></p> <p><i>Předchozí zkušenosti z podobných zadávacích řízení nebylo možné využít vzhledem k tomu, že předmět plnění tohoto typu a rozsahu nebyl doposud poptáván.</i></p> |
| Byla použita předběžná tržní konzultace? | <p>ANO</p> <p><i>Osloveny byly prostřednictvím veřejného portálu zadavatele dne 7.11.2024 následující společnosti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - PRAGOPROJEKT, a.s. - SATRA, spol.s r.o. - SUDOP PRAHA a.s. - METROPROJEKT Praha a.s. - Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. - Valbek, spol. s r.o. - Amberg Engineering Brno, a.s. - AFRY CZ s.r.o. - PUDIS a.s. <p><i>Konzultace s těmito společnostmi byla vedena pouze elektronicky prostřednictvím veřejného portálu zadavatele.</i></p> |

| | |
|---|--|
| | <i>Vyhodnocení předběžné tržní konzultace je přílohou č. 1 důvodové zprávy</i> |
| Cíl(e) veřejné zakázky | <i>Vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a vyhl. č. 227/2024 Sb., včetně zajištění inženýrské činnosti k získání pravomocného rozhodnutí o záměru pro stavby Městského okruhu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže a č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a stavbu č. 8313 Libeňská spojka. Vypracování těchto dokumentací do 12 měsíců od zahájení plnění předmětu smlouvy a zajištění inženýrské činnosti k získání pravomocných rozhodnutí o záměrech pro stavby MO + LS do září 2027.</i> |
| Koncepční materiál nebo rozhodnutí, na základě kterého se veřejná zakázka zadává | <i>Územní plán hl. m. Prahy; Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy; Strategický plán hl. m. Prahy; Programové prohlášení Rady HMP pro volební období 2023 – 2027, oddíl Doprava; Rozpočet hl. m. Prahy.</i> |
| Druh veřejné zakázky podle předmětu a předpokládané hodnoty | <i>Veřejná zakázka na služby. Veřejná zakázka nadlimitní</i> |
| Předpokládaná hodnota¹ a datum stanovení |  |
| Způsob stanovení předpokládané hodnoty² | <i>Stanovena na základě předběžné tržní konzultace realizované prostřednictvím veřejného portálu zadavatele.</i> |
| Druh zadávacího řízení | <i>Jednací řízení bez uveřejnění</i> |
| Požadavky na prokázání způsobilosti a kvalifikace | <i>1. Základní způsobilost dle § 74 ZZVZ a. Beztrestnost u jiných osob dle § 74 odst. 4 ZZVZ 2. Profesní způsobilost § 77 ZZVZ a. Výpis z Obchodního rejstříku b. Doklad o oprávnění k podnikání</i> |

¹ Při stanovení předpokládané hodnoty byla brána v úvahu všechna možná spolu související plnění ve smyslu zejm. ust. § 16 a násl. ZZVZ; PH je stanovena v souladu s ustanovením § 16 a násl. ZZVZ; bližší údaje obsahuje dokumentace VZ.

² Zejm. s ohledem na ustanovení § 16 odst. 6 ZZVZ.

| | |
|--|--|
| | <p>c. Odborná způsobilost (autorizace)</p> <p>3. Technická kvalifikace dle § 79 ZZVZ</p> <p>a. Seznam významných zakázek dle § 79 odst. 2 písm. b) ZZVZ</p> <p>b. Seznam techniků nebo technických útvarů dle § 79 odst. 2 písm. c) ZZVZ</p> <p>c. Osvědčení o vzdělání a odborné kvalifikaci dle § 79 odst. 2 písm. d) ZZVZ</p> |
| Způsob hodnocení | <i>Z důvodu oslovení jednoho dodavatele nebude provedeno hodnocení.</i> |
| Kritéria hodnocení | <i>Nejsou z důvodu oslovení jednoho dodavatele.</i> |
| Způsob financování | <i>Z rozpočtu hl. m. Prahy od roku 2025 do roku 2027, v rámci kapitoly 03 Doprava.</i> |
| Předpokládaný termín zahájení řízení k veřejné zakázce | <i>Únor 2025</i> |
| Předpokládaná doba realizace veřejné zakázky | <i>28 měsíců</i> |
| Informace, zda se připouští varianty nabídky dle § 102 ZZVZ | <i>Varianty nabídky nejsou přípustné.</i> |
| Odůvodnění nerozdělení nadlimitní veřejné zakázky na části | <i>Veřejná zakázka je rozdělena na tři samostatné části dle jednotlivých staveb.</i> |
| Odůvodnění použití jiných komunikačních prostředků při podání nabídky namísto elektronických prostředků | <i>Bude použito elektronických prostředků.</i> |

| | |
|---|---|
| Odůvodnění neodeslání předběžného oznámení | <i>Zadavatel nebude zkracovat lhůtu pro podání nabídek.</i> |
| Odůvodnění nejmenování komisí | <i>Komise bude jmenována.</i> |

Důvodová zpráva k tisku Z-12825

Odbor investiční předkládá Zastupitelstvu HMP ke schválení záměr Z-12/INV/2024 realizovat prostřednictvím „Jednacího řízení bez uveřejnění“ nadlimitní veřejnou zakázku "Soubor staveb MO st. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže, stavba č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a stavba č. 8313 Libeňská spojka – vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a vyhl. č. 227/2024 Sb., včetně zajištění inženýrské činnosti k získání pravomocného rozhodnutí o záměru".

Důvody pro neprodlené vypsání JŘBU na vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb Souboru staveb MO a LS

I. Kontext dokončení MO pro rozvoj města v limitech platného ÚPn HMP i nového ÚPn (MPP) Prahy.

Soubor staveb MO a LS je projektován dle aktualizovaných Zásad územního rozvoje a platného Územního plánu hl. m. Prahy, vydaného vyhláškou č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy usnesením č. 1156 Rady Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 26.10.1999, ve znění Změny 1000/2018 a Z 2832/00, která byla vydána formou opatření obecné povahy č. 55 z roku 2018.

Od roku 2018 je projednávána změna ÚPn HMP č. Z 3125/00 k upřesnění trasy severovýchodní části Městského okruhu. Konkrétně se jedná o stavbu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, stavbu č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála a stavbu č. 8313 Libeňská spojka. Vzhledem ke skutečnosti, že ke schválení této změny ÚPn doposud nedošlo, není v současné době možné dokončit územní řízení Souboru staveb MO + LS, o jehož zahájení bylo požádáno 14.9.2022.

V ÚPn HMP se ohledně Městského okruhu uvádí:

Nejdůležitější součástí nadřazeného dopravního systému jsou silniční a městský okruh. Městský okruh (MO) je navržen tak, aby svou kapacitou a atraktivitou na sebe soustředil většinu diametrálních dopravních vztahů. Umožňuje co nejvyšší plynulost dopravy v centrální oblasti města, nezbytnou pro minimalizaci nepříznivých důsledků dopravy na životní prostředí. MO je také navrhován jako regulační okruh automobilové dopravy prioritního významu. Jeho urychlená výstavba hlavně v západním a severozápadním sektoru města má pro život města zásadní význam. Uvnitř něho jsou podle charakteru zástavby uplatňována i další regulační opatření pro automobilovou dopravu (režim parkování, neprůjezdné oblasti, zklidněné ulice apod.).“

Městský okruh a Libeňská spojka jsou v územním plánu vymezeny jako veřejně prospěšné stavby, celoměstského až regionálního významu, jejichž horizont **realizace byl předpokládán do roku 2010**. Jde o nezbytné strategické stavby, bez nichž nelze nejen omezit negativní dopady původní stávající i nové stoupající dopravní poptávky, ale mj. umožnit další a nezbytný rozvoj pražského regionu. MO a LS tedy měly umožnit výstavbu v rozsahu naplněných funkčních ploch ÚPn HMP k horizontu 2010, respektive z části i ploch určených k urbanizaci po 2010 (plochy rezervy - výhled).

O to naléhavější je bohužel aktuální stav roku 2024, kdy i již historicky dokončené stavby MO (jako např. Strahovský tunel, uveden do provozu v roce 1997, ale nejen on) si již vyžadují modernizace a rekonstrukce. Oproti původním předpokladům a logice dokončeného okruhu, kdy zbylá část MO měla převzít dopravní zátěž po dobu omezení však budou práce prováděny za stavu, kdy veškerá omezení dopravy MO budou muset být kompenzována v rámci komunikační sítě původní, tedy povrchové uliční sítě. Té sítě, která právě trasou dokončené části MO měla být ochráněna. Uliční sítě, která již dávno není

dispozičně i bezpečnostně připravena převzít denní intenzity kolem cca 80 000 vozů, které využívají tuto část MO.

Dokončení Městského okruhu je proto klíčové nejen pro ochranu částí města, které ještě nejsou zastavěny, ale i pro ty části, kde byl již MO dokončen.

Z hlediska rozvoje území předpokládal platný územní plán postupné naplňování vymezených ploch společně s budováním dopravní infrastruktury. Bohužel rozvoj většinou soukromých developerských aktivit využívá všech možných ploch k zastavění, zatímco budování potřebné technické infrastruktury už roky zaostává. Rozvojové plochy stanovené v platném územním plánu se tak postupně zaplňují komerčními, obchodními, administrativními či obytnými soubory bez návazné dopravní sítě, čímž se stále zvyšuje deficit potřebných komunikací pro všechny složky dopravy. Nové záměry často budování infrastruktury znemožňují nebo významně komplikují a prodražují. Tento trend je dán mj. historickým legislativním nastavením projednávání významných dopravních staveb, resp. politickou opatrností volených zástupců vůči voličům, kteří mohou být novou dopravní stavbou dotčeni. Často ale bez ohledu na voliče, kteří jsou dlouhodobě dotčeni její neexistencí. **Shrneme-li výše uvedené, platný územní plán HMP je postupně naplňován z pohledu zaplňování rozvojových ploch, zatímco poslední realizace dílčího úseku Městského okruhu byla dokončena v roce 2015.**

Uvažované řešení MO a LS maximálně citlivou formou tunelových tras a redukcí dopadu křižovatek na parter města bylo kladně přijato všemi orgány i městskou samosprávou. Přínos pro rozvoj města byl hrubě vypočten na cca až 1 milion m² hrubé podlažní plochy (HPP) nové výstavby všeho typu a také mnoha hektarů zeleně. Současně by se tak podařilo uvolnit místní komunikace pro MHD a bezmotorovou dopravu (vyhrazené pruhy, preference v křižovatkách, cyklopruhy, cyklotrasy). Bez snížení podílu IAD z uličních koridorů v nich nevznikne prostor pro větší využití preferované MHD a bezmotorové dopravy. Bez dokončení MO nelze dosáhnout předpokládaného snížení dopravních intenzit na povrchových komunikacích.

Lze konstatovat, že pokud nebude dokončena příprava a povolení záměru MO a LS ve stanovené koncepci a časové ose, tak jak bylo předpokládáno před zavedením změny stavební legislativy, ale také před změnou legislativy enviromentální, konkrétně změny zákona 100/2001Sb. ve znění zákona 465/2023Sb., tak oproti očekávání dokončení stavby v období roků 2030-2040, dojde jistě ke značnému časovému posunu až na období roků 2040-2050. Konkrétněji, pokud dojde ke ztrátě platného Souhlasného (závazného) stanoviska EIA vlivem nemožnosti jeho prodloužení podle nově vydané legislativy, bude samozřejmě nutné získat tento zásadní povolovací dokument zcela znovu. Pro ilustraci příprava získání platného stanoviska EIA (celkem jsou 3 po stavbách) trvala cca 5 let, a to bez tvorby technického podkladu.

Nelze v této souvislosti nezmínit až riziko nezískání potřebných povolení v dalším období vlivem měnící se legislativy vůbec, či další časové posuny. S časovým odsunem stavby tak jednoznačně dojde k nemožnosti realizace naplňování výše zmíněných cílů územního plánování, odstranění brownfieldů, jejich náhradě např. obytnou zástavbou, ale mj. k možnosti využití dalších navazujících funkčních ploch a tedy k další stagnaci rozvoje města a nenaplňování potřeb rozvíjejícího se města. Rozvoj města, který v dotčených územích už teď řadu let stagnuje se tak znemožní na mnoho dalších let.

II. Hlavní důvody pro navrženou cestu JŘBU:

1) Podmínka potřeby udržení platného stanoviska EIA

Stanoviska EIA ke všem třem stavbám MO a LS bylo vydáno 11.10. 2012. Bylo platné do 10/2017 a prodlouženo do 10/2022. V září r. 2022 bylo požádáno o prodloužení do 10/2027.

Na základě novely zák. 100/2000 z roku 2023 (z prosince v rámci novely zákona 416/2009) však již nebude možné Stanovisko EIA znovu prodloužit (tedy od roku 2027). To lze podle novely zákona povolit pouze u vyhrazených staveb (což není místní komunikace MO).

Z uvedeného vyplývá (v souladu se SZ i NSZ), že je třeba do 10/2027 získat prvoinstanční rozhodnutí stavby – v současnosti tedy buď Rozhodnutí o umístění stavby (ÚR) dle zákona 183/2006 Sb., v platném znění (bylo požádáno před 1.7.2024), či lépe Povolení záměru dle NSZ 283/2021 Sb., v platném znění, jinak stanovisko propadne a bude třeba žádat o nové.

V možnosti získání nového stanoviska EIA spočívá značná nejistota, kdy a zda vůbec takové pozitivní stanovisko bude reálně zajistit, či s jakými případnými podmínkami. Existuje značné riziko zcela zásadního zdržení až i nezískání nového stanoviska s ohledem na vysoký okruh dotčených osob. Ve městě jako je Praha existují zájmové skupiny či jednotlivci, kteří se stavbou z jakýchkoliv důvodů nesouhlasí a budou využívat všech prostředků pro její odložení či eliminaci.

Pokud by se dokončila jen rozpracovaná DÚR podle 183/2006 Sb., nastane v důsledku přijetí nového stavebního zákona jednoznačně povinnost dopracovat pravomocné ÚR (otázka je kdy by bylo vydáno a zda by nabylo právní moci do 30.6.2027) do Dokumentace pro povolení záměru dle 283/2021 Sb., byť v omezeném rozsahu dle vyhlášky 131/2024 příloha 13. Toto dopracování by s jistotou znamenalo vypsání JŘSU či JŘBU a Povolení záměru dle NSZ by pak muselo být v právní moci před 10/2027, což se jeví jako málo reálné. Fakticky by totiž musela do 10/2027 proběhnout dvě postupná správní řízení a dva procesy nabývání právní moci.

2) Podmínka koordinace MO a LS se záměry SŽ – přestavba ŽUP a VRT 4.

Po dlouhých odkladech byl představen návrh řešení přestavby ŽUP v oblasti sdílené s trasou MO a LS. SŽ je velkým hráčem a realizuje strategicky významnou celostátní investici, s kterou, pokud nebude neprodleně koordinována s projektem MO a LS, může dojít jak ke střetu a zabránění městské investici v zájmu celostátní strategické stavby, tak v lepším případě k takové změně MO a LS, která nebude schopna plnit původní cíle zadání. SŽ již připravuje projekty svých záměrů v území a koordinaci s HMP nutně potřebuje. SŽ má od vlády ČR úkol zahájit stavbu v letech 2026-27.

Zároveň platí, že jakmile své záměry SŽ zrealizuje (za finance z EU), s ohledem na vyžadovanou udržitelnost HMP nedovolí do jejich stavby zasáhnout. Nemluvě o tom, že nepostaví objekty, které po SŽ HMP vyžaduje realizovat (jako jsou potřebná cyklospojení apod.). Je logické, že pokud SŽ záměry HMP (v podobě předstihových objektů pro MO apod.) nezohlední a nerealizuje je současně se svými stavbami, tak se HMP už následně nedokáže v tomto území prosadit. Zasahovat do nově realizovaných konstrukcí dráhy bude technicky problematické, ekonomicky nevýhodné.

III. Sumář dalších závažných důvodů pro postup cestou JŘBU

Co způsobí neexistence severovýchodní části MO či posun její realizace v čase:

- Zmaření doposud vynaložených prostředků HMP v řádu vyšších stovek milionů Kč. Doposud proběhla řada přípravných prací, studií, celý proces EIA vč. zezávaznění stanovisek, a především projektové práce na DÚR vč. projednání; byl proveden předběžný geotechnický průzkum, byla připravena změna územního plánu a aktualizace Zásad územního rozvoje, i část výkupů a majetkoprávní příprava.
- Zvýšení ceny stavby MO a LS o několik mld. Kč vlivem inflace; za poslední 2 roky to bylo cca o 20 mld. Kč. Nelze předpokládat, že v horizontu dalších let bude inflace záporná nebo nulová. Naopak lze předpokládat, že v případě zdržení přípravy a realizace o několik let naroste cena stavby o další miliardy korun. Stejným způsobem však neporoste výše prostředků, se kterými

bude disponovat HMP. To povede ke stavu, že na záměr MO a LS již HMP nebude mít dostatečné financování, a proto k realizaci nedojde.

- Nemožnost realizace dalších, pro HMP nezbytných, staveb dopravní infrastruktury jako jsou například Jarovská třída, Jižní obchvat Libně, železniční zastávka U Kříže, II. etapa Vysočanské radiály, humanizace ulice V Holešovičkách, tramvajová trať do Malešic, cyklostezka A9 atd. Všechny tyto stavby včetně MO a LS jsou podstatnou součástí ÚPn HMP již od počátku jeho platnosti v roce 2000. Jejich realizace podmiňuje urbanizaci nevyužitých území brownfieldů, které představují územní rezervu pro scházející desítky tisíc bytů ročně pro až několik set tisíc obyvatel, kteří v horizontu 2050 v Praze přibudou (jde o stovky tisíc m² podlahových ploch především bytů, ale i kanceláří a občanského vybavení, v neposlední řadě i o několik hektarů veřejných parků).
- Zmíněná nemožnost urbanizace širšího území Prahy vlivem neexistence dopravní infrastruktury způsobí, že pražští zaměstnanci budou bydlet za Prahou a do ní za prací denně dojíždět. Budou tedy zvyšovat současný neudržitelný stav dopravy ve městě a s tím související negativní vlivy.
- Nemožnost zavést efektivní způsob regulace dopravy v kompaktním městě při neexistenci kapacitní objízdny trasy, kterou má tvořit právě MO. S tím souvisí i zvažovaná možnost zavést zpoplatnění vjezdu do centra města (mýtné zatím není legislativně dořešeno).
- Prodloužení doby obtěžování Pražanů automobilovou dopravou ve stávajících trasách, která se má převést do chráněné trasy MO (do tunelů). Mj. se jedná o hluk a emise – tedy přímý vliv na lidské zdraví a nemocnost, resp. zvýšená úmrtnost (viz závěry EIA). To povede ke vzniku aktivistických skupin jako „30 km/h“ v celé Praze a hraničních způsobů projevů nesouhlasu s provozem v běžné uliční síti (např. blokády).
- Nárůst dopravních nehod, více zranění a úmrtí – následkem nižší bezpečnosti na stávající uliční síti. Vzrostou celospolečenské ztráty vlivem delších tras dopravy osob a zboží, většího opotřebení vozidel i komunikací, vlivem dopravních nehod a zdravotních dopadů na obyvatelstvo. Celospolečenské přínosy zprovoznění MO byly před několika lety odhadnuty na 2,3 mld. Kč/rok.
- Nenastane zlepšení propustnosti města pro MHD a bezmotorovou dopravu (vyhrazené pruhy, preference v křižovatkách, cyklopruhy, cyklotrasy). Bez snížení podílu IAD z uličních koridorů v nich nevznikne prostor pro možnost většího využití preferované MHD a bezmotorové dopravy. Představa preference v současném uspořádání vede pouze k přesouvání problému s IAD na jiná místa města a zvětšování rozsahu dopravních špiček. Dopravní výkony ve městě soustavně stoupají, bez ohledu na doposud provedené restriktce – ubírání pruhů apod.
- Nelze dosáhnout předpokládaného snížení dopravních intenzit - např. v ulici Čuprova ze současných cca 50 tis. voz/den na cca 20 tis. voz/den, v Povltavské z cca 35 tis. voz/den na 0 voz/den, v Zenklově z cca 25 tis. voz/den na cca 3 tis. voz/den, ve Spojovací cca 32 tis. voz/den na cca 20 tis. voz/den, v Úvalské z cca 28 tis. voz/den na cca 4 tis. voz/den, Pod Tábořem z cca 18 tis. voz/den na cca 4 tis. voz/den a V Holešovičkách ze současných cca 90 tis. voz/den na cca 50 tis. voz/den.
- Nemožnost realizace navazujících environmentálních projektů vedoucích ke zlepšení ŽP v Praze, jako např. Povltavské promenády uvolňující Trojskou kotlinu pro rekreačně sportovní využití, nebo cca 7 ha nových parků v rámci stavby MO.

IV. Předpokládaná hodnota veřejné zakázky

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky je stanovena na základě předběžné tržní konzultace (PTK) oslovením relevantních dodavatelů, u kterých se předpokládalo, že realizovali projektové práce pro stavby dopravní infrastruktury o investičních nákladech v řádu min. mld. Kč za období posledních 15ti let.

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky je stanovena na základě vyhodnocení předběžné tržní konzultace ve výši [REDAKCE]

Tato cena je v členění po jednotlivých stavbách rozložena takto:

St. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže (část 1 PTK) [REDAKCE]

St. č. 8313 Libeňská spojka (část 2 PTK) - [REDAKCE]

St. č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky (část 3 PTK) [REDAKCE]

Částka profinancovanosti k 31.12.2024, která je uvedena v tabulkách zasmluvněností (příloha č. 3. až 5. DZ) je zjištěna k datu 18.12.2024. Přesná částka bude známa až po ukončení roční závěrky roku 2024.

Veřejná zakázka bude zadávána jako jednacím řízení bez uveřejnění.

Záměr veřejné zakázky je s ohledem na výši předpokládané hodnoty předkládán do ZHMP.

Přílohy důvodové zprávy:

1. Záznam o stanovení předpokládané hodnoty zakázky
2. Právní stanovisko ke splnění zákonných podmínek použití režimu JŘBU
3. Tabulka zasmluvněností stavba č. 0081
4. Tabulka zasmluvněností stavba č. 8313
5. Tabulka zasmluvněností stavba č. 0094
6. Návrh usnesení Zastupitelstva



Zadavatel:

Hlavní město Praha

se sídlem Praha 1, Mariánské náměstí 2/2, PSČ: 110 01

IČO: 00064581

Veřejná zakázka:

**Soubor staveb MO st. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže, st. č. 0094 MO Balabenka –
Rybníčky a st. č. 8313 Libeňská spojka**

**– vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb dle stavebního zákona
č. 283/2021 Sb. a vyhl. č. 227/2024 Sb., včetně zajištění inženýrské činnosti
k získání pravomocného rozhodnutí o záměru.**

zadávaná v jednacím řízení bez uveřejnění podle ustanovení § 63 an. zákona č. 134/2016
Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

ZÁZNAM O STANOVENÍ PŘEDPOKLÁDANÉ HODNOTY

podle ustanovení § 16 a násl. ZZVZ

Zadavatel stanovil předpokládanou hodnotu následovně:

Vzhledem ke skutečnosti, že zadavatel nemohl stanovit předpokládanou hodnotu na základě průzkumu relevantního trhu, stanovil předpokládanou hodnotu na základě realizované předběžné tržní konzultace, a to konkrétně na základě oslovení relevantních dodavatelů, tj. společností:

- PRAGOPROJEKT, a.s.
- SATRA, spol.s r.o.
- SUDOP PRAHA a.s.
- METROPROJEKT Praha a.s.
- Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
- Valbek, spol. s r.o.
- Amberg Engineering Brno, a.s.
- AFRY CZ s.r.o.
- PUDIS a.s.

Předpokládanou hodnotu veřejné zakázky zadavatel stanovil na základě vyhodnocení údajů z realizované předběžné tržní konzultace ve výši [REDACTED]

Ing. Miroslav Dvořák
ředitel odboru investičního
Magistrátu hlavního města Prahy

Přílohy:

1. Vyhodnocení předběžné tržní konzultace

Č. j.: MHMP 2033731/2024
Sp. zn.: S-MHMP 1893034/2024

Datum: 12.12.2024

Soubor staveb Městského okruhu a Libeňské spojky (MO + LS) – příprava projektové dokumentace

Vyhodnocení předběžné tržní konzultace

Úvod

Hlavní město Praha (dále jen „HMP“ nebo „zadavatel“) uspořádalo dne 7.11.2024 předběžnou tržní konzultaci (dále jen „PTK“) k zamýšlenému zadání veřejné zakázky na zpracování kompletní dokumentace pro povolení záměrů staveb č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - U Kříže, č. 8313 Libeňská spojka a č. 0094 MO Balabenka - Rybníčky (souboru staveb MO+LS) dle zákona 283/2021 Sb. a 284/2021 Sb., vč. zajištění všech nezbytných inženýrských činností, průzkumných prací (bez GTP) a zaměření, a to za následujících podmínek:

- (a) Zpracování kompletní dokumentace pro povolení záměru stavby (souboru staveb MO+LS) dle zákona č. 283/2021 Sb. a č. 284/2021 Sb., včetně zajištění všech nezbytných inženýrských činností (u 3. část Stavby – viz dále), průzkumných prací (bez GTP) a zaměření. Dokumentace musí být zpracována v rozsahu a podrobnosti dle vyhlášky č. 227/2024 Sb., příloha č. 1 „Obsah projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury“ a zároveň požadavků dotčených DOSS a správců zastižené technické infrastruktury. Dokumentace bude zpracovávána ve třech částech, vždy pro každou z dále uvedených staveb zvlášť s tím, že zpracování dokumentace ke každé části bude zadáváno v rámci jedné veřejné zakázky, avšak bude možné se ucházet vždy pouze o jednu z těchto částí.

- (b) Výsledkem činností je kompletní projektová dokumentace, včetně dokladové části a projednání a zajištění vydání pravomocného povolení záměru.
- (c) Jako podkladu bude využito konceptu dokumentace pro územní rozhodnutí z roku 2022 zpracované v souladu s požadavky zákona č. 183/2006 Sb. a v podrobnosti vyhlášky č. 499/2006 Sb.
- (d) Do dokumentace budou zpracovány výsledky stanovisek, rozhodnutí a podmínek z projednání uvedené dokumentace z roku 2022 se správci technické infrastruktury, DOSS a dalšími dotčenými subjekty. Do dokumentace musí být zpracovány podmínky změnového stanoviska EIA.
- (e) Součástí plnění je dále celková koordinace souboru staveb spolu s koordinací s návaznými investičními akcemi, Jarovská třída, Jižní obchvat Libně, Vysočanská radiála II. etapa, Severovýchodní cyklomagistrála, územní studie Palmovka, územní studie Pelc-Tyrolka a především projekt Železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (ŽUP) a RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice (VRT4).
- (f) Do dokumentace pro povolení záměru stavby budou dále oproti konceptu DÚR 2022 zpracovány požadavky zadavatele na změny technického, urbanistického a dispozičního řešení, které jsou podrobně vymezeny v PTK.
- (g) Předpokládaná hodnota stavebních nákladů celého souboru staveb MO+LS z konceptu DÚR (tedy před zohledněním změn uvedených výše) byla odhadnuta na cca XXXXXXXXXX
- (h) Standartním požadavkem zadavatele na záruky z plnění je zajištění bankovní záruky 10 % z hodnoty zakázky.
- (i) Součástí požadavků zadavatele, s ohledem na nepřípustná rizika časového posunu termínu přípravy, je nastavení motivačních sankčních smluvních ujednání
(dále jen „Zadání“).

Součástí Zadání je rovněž rozdělení na následující tři součásti plnění, přičemž každý z uchazečů se může účastnit jen jedné části, ale i všech částí současně:

1. část – stavba č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže (dotazník 0081), (dále jen „Část 1“);
2. část – stavba č. 8313 Libeňská spojka (dotazník 8313), (dále jen „Část 2“);
a
3. část – stavba č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky (dotazník 0094), (dále jen „Část 3“).

OBDRŽENÉ REAKCE ZE STRANY OSLOVENÝCH SUBJEKTŮ

HMP obdrželo ve lhůtě pro vyjádření k PTK reakce od následujících subjektů, které byly osloveny (abecedně), když u každého subjektu je rovněž uvedeno, k jakým částem Zadání předložil své vyjádření:

1. AFRY CZ s.r.o., IČO: 453 06 605, se sídlem Magistrů 1275/13, Michle, 140 00 Praha 4 – Část 3;
2. AMBERG Engineering Brno, a.s., IČO: 494 46 703, se sídlem Ptašínského 313/10, Ponava, 602 00 Brno Část 1, Část 2 a Část 3;
3. METROPROJEKT Praha a.s., IČO: 452 71 895; se sídlem Argentinská 1621/36, Holešovice, 170 00 Praha 7 Část 2;
4. Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., IČO: 485 88 733, se sídlem Národní 984/15, Staré Město, 110 00 Praha 1 Část 3;
5. PRAGOPROJEKT, a.s., IČO: 452 72 387, se sídlem Praha 4, K Ryšánce 1668/16, PSČ 14754 Část 1 a Část 3;
6. PUDIS a.s., IČO: 452 72 891, se sídlem Podbabská 1014/20, Bubeneč, 160 00 Praha 6 Část 1;
7. SATRA, spol. s r.o., IČO: 185 84 209, se sídlem Pod pekárny 878/2, Vysočany, 190 00 Praha 9 Část 3;
8. Valbek, spol. s r.o., IČO: 482 66 230, se sídlem Vaňurova 505/17, Liberec III-Jeřáb, 460 07 Liberec Část 1 a Část 3.

Uvedené subjekty byly v rámci PTK dotázány na následující otázky k parametrům Zadání budoucí veřejné zakázky:

1. Máte potenciální zájem se o projekční práce na dokumentaci pro povolení záměru stavby ucházet?
2. Disponujete profesními zkušenostmi s obdobným typem staveb z hlediska využitých technických řešení?
3. Jaká je hodnota investičních nákladů bez DPH největší dopravní stavby, kterou Vaše společnost komplexně vyprojektovala (měla vlastní plnění alespoň 30%) v procesu investorské přípravy (DÚR, DSP, DUSP) a současně zajišťovala inženýrskou činnost pro rozhodnutí či povolení stavby. Uveďte jen stavby za období posledních 15ti let.
4. Jaké personální kapacity předmětné plnění podle Vašeho odborného odhadu vyžaduje?
5. Uveďte, jaké další nezbytné odbornosti (autorizace či jiná oprávnění) jsou podle Vašeho názoru nutné pro plnění předmětné zakázky?

6. Disponujete podle Vašeho názoru všemi nezbytnými odbornými kvalifikacemi a zkušenostmi potřebnými pro projekční a inženýrské práce na uvedeném záměru?
7. K jakému datu jste s ohledem na Vaše aktuální kapacitní možnosti schopni zahájit činnosti na projektových pracích v plném rozsahu.
8. Jaká je dle Vašeho názoru doba potřebná pro detailní seznámení s daným projektem, než budete schopni zahájit komplexní projekční plnění?
9. Jaká je dle Vašeho odborného názoru nezbytná celková doba pro zpracování kompletní projektové dokumentace stavby pro podání žádosti o povolení záměru (viz. specifikace výše). A to vč. doby pro nezbytné aktuální podkladové průzkumy a zaměření.
10. Jaká je dle Vašeho odborného názoru nezbytná celková doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby.
11. Jaká je dle Vašeho odborného názoru očekávaná celková doba pro vydání pravomocného povolení záměru.
12. Uveďte podle Vašeho odborného názoru předpokládanou celkovou cenu projektových prací a inženýrské činnosti pro zajištění povolení záměru stavby. Součástí plnění je i aktualizace nezbytných průzkumných prací a zaměření s výjimkou geotechnického průzkumu. (Platí jenom pro část stavba 0094 MO Balabenka - Rybníčky)
13. Je možný i jiný postup (varianta) směřující k dosažení cíle než s využitím původní dokumentace DÚR?

VYHODNOCENÍ PTK

Otázka 1. – Máte potenciální zájem se o projekční práce na dokumentaci pro povolení záměru stavby ucházet?

V rámci odpovědi na otázku č. 1 všechny subjekty zodpověděly kladně, tedy že mají potenciální zájem účasti v předmětné veřejné zakázce. S výjimkou jediného subjektu (společnosti METROPROJEKT Praha a.s.) všechny subjekty uvedly, že by se případné veřejné zakázky neúčastnily samostatně, ale jako součást konsorcia. Rovněž společnost METROPROJEKT Praha a.s. připustila možnost účasti v zakázce jako součást konsorcia.

Je rovněž nutno uvést, že pouze v případě společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s., společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. a společnosti Valbek, spol. s r.o. byly odpovědi na PTK podány pro více částí Zadání, když ostatní společnosti odpovídaly pouze na jedinou část Zadání.

Z uvedeného je zřejmé, že v podstatě všechny subjekty jsou si vědomy náročnosti Zadání a vycházejí *a priori* (až na jedinou výjimku) z předpokladu, že by Zadání mohly splnit pouze jako součást konsorcia dodavatelů.

Otázka 2. – Disponujete profesními zkušenostmi s obdobným typem staveb z hlediska využitých technických řešení?

Na uvedenou otázku všechny subjekty odpověděly kladně, všechny subjekty s výjimkou společnosti AFRY CZ s.r.o. uvedly rovněž příkladmo některé reference obdobných staveb – v případě některých referencí je otázka, zda plně naplnily rozsah, který byl zadavatelem stanoven (projektování dopravních podzemních staveb v zastavěném městském prostředí), nicméně se v zásadě jednalo o tunelové stavby většího rozsahu.

Lze rovněž uzavřít, že v rámci subjekty uvedených referencí se jedná vždy (snad s výjimkou společnosti METROPROJEKT Praha a.s.) o nižší jednotky obdobných plnění, která subjekty v minulosti realizovaly – lze tedy usuzovat, že Zadání je z hlediska technického značně specifické, když i oslovené subjekty uvedly v zásadě omezené množství obdobných zakázek, jejichž plnění se účastnily.

Otázka 3. – Jaká je hodnota investičních nákladů bez DPH největší dopravní stavby, kterou Vaše společnost komplexně vyprojektovala (měla vlastní plnění alespoň 30%) v procesu investorské přípravy (DÚR, DSP, DUSP) a současně zajišťovala inženýrskou činnost pro rozhodnutí či povolení stavby. Uveďte jen stavby za období posledních 15ti let.?

Odpovědi na tuto otázku byly rozmanité, když jednotlivé subjekty uvedly k jimi poukazovaným stavbám a investičním nákladům na realizaci těchto staveb částky v rozmezí jednotek mld. Kč až v některých případech desítek mld. Kč (nejvyšší plnění uvedla společnost SATRA, spol. s r.o. ve výši 62 mld. Kč za MO v Praze – stavba č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky). Společnost AFRY CZ s.r.o. sice uvedla rozmezí 2,5 až 80 mld. Kč, s ohledem na to, že nebylo specifikováno, o jaké stavby se má jednat, nelze toto tvrzení jakkoli ověřit, když nadto částka 80 mld. Kč se jeví s ohledem na porovnání ostatních odpovědí jednotlivých subjektů jako částka vybočující z PTK.

Lze tedy uzavřít, že oslovené subjekty mají v zásadě zkušenosti s předchozími plněními rozsahu obdobného Zadání.

Otázka 4. – Jaké personální kapacity předmětné plnění podle Vašeho odborného odhadu vyžaduje?

V rámci odpovědí na uvedenou otázku jednotlivé subjekty odhadovaly počet jednotlivých profesí různorodě. V zásadě byly jednotlivé počty uváděny v rozmezích desítky až několika desítek odborných profesí. Krom případu společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s. (která stanovila nejmenší počet odborných profesí, který vybočuje z ostatních odpovědí) a společnosti PUDIS a.s. (která nad rámec jednotlivých odborných profesí vymezila i projekční tým o

velikost 70 pracovníků) a společnosti METROPROJEKT Praha a.s. (která uvedla celkový počet odborných pracovníků přes 100) se počty odborných profesí pohybovaly ve výše uvedeném rozmezí, když v průměru se jedná o více jak dvě desítky odborných profesí.

Je však zřejmé, že s ohledem na značnou fluktuaci počtu odborných profesí, které jednotlivé subjekty uvedly, že Zadání vyžaduje nemalé personální kapacity. Je rovněž nutno uvést, že pouze v případě společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s., společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. a společnosti Valbek, spol. s r.o. byly odpovědi na PTK podány pro více částí Zadání, když ostatní společnosti odpovídaly pouze na jedinou část Zadání.

Všechny subjekty uvedly, že jimi popsanými kapacitami odborných pracovníků disponují.

Otázka 5. – Uveďte, jaké další nezbytné odbornosti (autorizace či jiná oprávnění) jsou podle Vašeho názoru nutné pro plnění předmětné zakázky?

Odpovědi na uvedenou otázku se dle subjektů lišily, zatímco většina subjektů žádné dodatečné profese neuvedla, některé subjekty tak učinily, jednalo se však vždy o jednotky dalších profesí.

V tomto ohledu lze uzavřít, že odpovědi na uvedenou otázku nemění nic na závěru o personální náročnosti Zadání s ohledem na vyhodnocení bodu 0.

Disponujete podle Vašeho názoru všemi nezbytnými odbornými kvalifikacemi a zkušenostmi potřebnými pro projekční a inženýrské práce na uvedeném záměru?

Všechny subjekty zodpověděly tuto otázku kladně, je ovšem nutno zopakovat, že tato odpověď byla poskytnuta v kontextu toho, že pouze v případě společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s., společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. a společnosti Valbek, spol. s r.o. byly odpovědi na PTK podány pro více částí Zadání, když ostatní společnosti odpovídaly pouze na jedinou část Zadání. Rovněž všechny subjekty (s výjimkou společnosti METROPROJEKT Praha a.s.) uvažují o účasti na zakázce pouze jako součást konsorcia.

K jakému datu jste s ohledem na Vaše aktuální kapacitní možnosti schopni zahájit činnosti na projektových pracích v plném rozsahu.

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Termín zahájení činnosti | | |
|---------------------------------|--------------------------|------------|------------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 01.08.2025 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 01.01.2026 | 01.01.2026 | 01.01.2026 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 03.02.2025 | – |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 01.03.2025 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 01.09.2025 | – | 01.09.2025 |

| | | | |
|-----------------------------|------------|---|------------|
| PUDIS a.s. | 01.02.2025 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 03.02.2025 |
| Valbek, spol. s r.o. | 01.01.2026 | – | 01.01.2026 |

Z výše uvedeného vyplývá, že pouze pět subjektů je schopných zahájit činnosti v prvním čtvrtletí roku 2025.

Jaká je dle Vašeho názoru doba potřebná pro detailní seznámení s daným projektem, než budete schopni zahájit komplexní projekční plnění?

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Doba seznámení se před zahájením komplexní činnosti (v měsících) | | |
|--|--|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 6 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 3 | 3 | 3 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 1-2 | – |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 2 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 6 | – | 6 |
| PUDIS a.s. | 1 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 0 |
| Valbek, spol. s r.o. | 6 | – | 6 |

Z uvedeného vyplývá, že pouze společnosti METROPROJEKT Praha a.s., Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. jsou schopny zahájit komplexní projekční činnost na Zadání do dvou měsíců od uzavření smlouvy na veřejnou zakázku.

Jaká je dle Vašeho odborného názoru nezbytná celková doba pro zpracování kompletní projektové dokumentace stavby pro podání žádosti o povolení záměru (viz. specifikace výše). A to vč. doby pro nezbytné aktuální podkladové průzkumy a zaměření.

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Doba pro zpracování kompletní projektové dokumentace (v měsících) | | |
|--|---|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 24 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 20 | 24 | 24 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 14-18 | – |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 22 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 24 | – | 24 |

| | | | |
|-----------------------------|----|---|----|
| PUDIS a.s. | 16 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 15 |
| Valbek, spol. s r.o. | 18 | – | 18 |

Z uvedeného vyplývá, že pouze společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s., SATRA, spol. s r.o. a Valbek, spol. s r.o. deklarují možnost zpracovat projektovou dokumentaci ve lhůtě nižší, než dvacet měsíců.

Jaká je dle Vašeho odborného názoru nezbytná celková doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby.

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby (v měsících) | | |
|--|---|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 12 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 9 | 9 | 9 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 8-12 | – |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 8 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 12 | – | 12 |
| PUDIS a.s. | 10 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 8 |
| Valbek, spol. s r.o. | 9 | – | 9 |

Z výše uvedeného vyplývá, že jednotlivé odpovědi na uvedenou otázku jsou obdobné, když doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby se pohybuje v rozmezí od 8 do 12 měsíců, žádný subjekt v tomto ohledu zásadně nevybočuje.

Jaká je dle Vašeho odborného názoru očekávaná celková doba pro vydání pravomocného povolení záměru.

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:


| Subjekt | Očekávaná celková doba pro vydání pravomocného povolení záměru (v měsících) | | |
|--------------------------------------|---|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 12 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 9 | 9 | 9 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 8-12 | – |

| | | | |
|--|----|---|---|
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 6 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 9 | – | 9 |
| PUDIS a.s. | 10 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 8 |
| Valbek, spol. s r.o. | 6 | – | 6 |

Z výše uvedeného vyplývá, že jednotlivé odpovědi na uvedenou otázku jsou obdobné, když doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby se pohybuje v rozmezí od 6 do 12 měsíců, žádný subjekt v tomto ohledu zásadně nevybočuje, lze však při zohlednění odborných odhadů mít za to, že pravomocné povolení záměru si vyžaduje dobu delší 6 měsíců (až jeden rok).

Uved'te podle Vašeho odborného názoru předpokládanou celkovou cenu projektových prací a inženýrské činnosti pro zajištění povolení záměru stavby. Součástí plnění je i aktualizace nezbytných průzkumných prací a zaměření s výjimkou geotechnického průzkumu. (Platí jenom pro část stavba 0094 MO Balabenka – Rybníčky)

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Celková cena projektových prací a inženýrské činnosti pro zajištění povolení záměru stavby (v mil. Kč bez DPH) | | |
|--|--|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. |  | | |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | | | |
| METROPROJEKT Praha a.s. | | | |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | | | |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | | | |
| PUDIS a.s. | | | |
| SATRA, spol. s r.o. | | | |
| Valbek, spol. s r.o. | | | |

Je zřejmé, že projekční práce na Zadání si vyžadají plnění ve výši stovek mil. Kč, přičemž při komplexním plnění všech tří součástí Zadání toto bude přesahovat částku 1 mld. Kč.

Je možný i jiný postup (varianta) směřující k dosažení cíle než s využitím původní dokumentace DÚR?

Odpovědi na předmětnou otázku, včetně jejích sub-otázek, se v případě jednotlivých subjektů značně odlišují, když některé subjekty tuto otázku ponechaly

bez odpovědi, jiné se vyjádřily k teoretické možnosti, avšak obecně odpověděly na otázku negativně.

Společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. uvedly jako možnost zadání projekčních prací stávajícímu konsorciu dodavatelů, které pracuje na vyhotovení dokumentace pro územní rozhodnutí, a to formou zadání dopracování této dokumentace (DÚR) do dokumentace pro povolení záměru. Jako důvod je uváděna možnost rychlejšího vyhotovení projektové dokumentace a nižší ceny za projekční práce.

V rámci této možnosti pak společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. uvedly i rozdíly jimi navrhované varianty od Zadání, a to jak v časových dopadech na realizaci jednotlivých částí Zadání, tak z hlediska finančních dopadů na části Zadání.

V případě navrhovaném uvedenými společnostmi (tedy zadání dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli – mezi které se řadí i uvedené společnosti) byly časové konsekvence takového postupu společnostmi METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. kvantifikovány následovně:

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná doba v případě postupu dle Zadání (v měsících) – pozn. součet doby z tabulek ad 3.8, 3.9, 3.10 a 3.11 v případě rozmezí kalkulováno s vyšší hodnotou | Předpokládaná doba celkové realizace v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli (v měsících) | Rozdíl (v měsících) |
|---|-------------------------|---|--|----------------------------|
| METROPROJEKT Praha a.s. | Část 2 | 44 | 12 | 32 |
| Možnost dokončení s ohledem na dobu dle tabulky ad 3.7 | | 03.10.2028 | 03.02.2026 | |

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná doba v případě postupu dle Zadání (v měsících) – pozn. součet doby z tabulek ad 3.8, 3.9, 3.10 a 3.11, v případě rozmezí kalkulováno s vyšší hodnotou | Předpokládaná doba celkové realizace v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli (v měsících) | Rozdíl (v měsících) |
|---|-------------------------|--|--|----------------------------|
| PUDIS a.s. | Část 1 | 37 | 11 | 26 |
| Možnost dokončení s ohledem na dobu dle tabulky ad 3.7 | | 01.03.2028 | 01.01.2026 | |

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná doba v případě postupu dle Zadání (v měsících) – pozn. součet doby z tabulek ad 3.8, 3.9, 3.10 a 3.11, v případě rozmezí kalkulováno s vyšší hodnotou | Předpokládaná doba celkové realizace v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli (v měsících) | Rozdíl (v měsících) |
|---|-------------------------|--|--|----------------------------|
| SATRA, spol.s r.o. | Část 3 | 31 | 12 | 19 |
| Možnost dokončení s ohledem na dobu dle tabulky ad 3.7 | | 03.09.2027 | 03.02.2026 | |

V případě navrhovaném uvedenými společnostmi (tedy zadání dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli – mezi které se řadí i uvedené společnosti) byly finanční konsekvence takového postupu společnostmi METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. kvantifikovány následovně:

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná cena projektovaných prací de Zadání (viz tabulka ad 3.12) v mil. Kč | Předpokládaná cena v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli v mil. Kč | Rozdíl v mil. Kč |
|-------------------------|------------------|---|--|------------------|
| METROPROJEKT Praha a.s. | Část 2 | | | |

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná cena projektovaných prací de Zadání (viz tabulka ad 3.12) v mil. Kč | Předpokládaná cena v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli v mil. Kč | Rozdíl v mil. Kč |
|------------|------------------|---|--|------------------|
| PUDIS a.s. | Část 1 | | | |

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná cena projektovaných prací de Zadání (viz tabulka ad 3.12) v mil. Kč | Předpokládaná cena v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli v mil. Kč | Rozdíl v mil. Kč |
|---------------------|------------------|---|--|------------------|
| SATRA, spol. s r.o. | Část 3 | | | |

Z výše uvedených skutečností lze dovodit, že společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol.s r.o. předpokládají v případě využití jejich alternativního způsobu realizace Zadání značnou časovou úsporu a značnou finanční úsporu, která bude dosahovat řádu měsíců, resp. stovek mil. Kč.

ZÁVĚR

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že v případě Zadání se jedná o značně komplexní plnění ze strany potencionálních dodavatelů, které si vyžaduje značné personální i časové dispozice.

Je zřejmé, že v případě Zadání doba celkové realizace bude (společně s inženýrskou činností) přesahovat dva roky, a i v případě, že vývoj bude probíhat dle ideálních

představ oslovených subjektů, lze očekávat, že vydání povolení záměru nenastane dříve, než v roce 2028.

Jako možná alternativa Zadání byla některými subjekty (které se již podílejí na přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí) zmíněna možnost zadání předmětných projekčních prací přímo těmto subjektům, když lze v takovém případě očekávat významnou časovou i finanční úsporu.

Ing. Miroslav Dvořák

Ředitel odboru investičního

Magistrátu hlavního města Prahy



HARTMANN
JELÍNEK
FRÁŇA
a partneři

PRÁVNÍ STANOVISKO

Posouzení naplnění podmínek pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona č. 134/2016 o zadávání veřejných zakázek

2024



HARTMANN
JELÍNEK
FRÁŇA
a partneři



OBSAH

| | |
|---|-----------|
| OBSAH..... | 2 |
| 1 PŘEDMĚT..... | 3 |
| 2 PODKLADY..... | 3 |
| 3 PRÁVNÍ POSOUZENÍ PŘÍPADU | 5 |
| 3.1 Skutkový stav posuzovaného případu | 5 |
| 3.1.1 K významu Městského okruhu a nezbytnosti jeho včasného dokončení..... | 7 |
| 3.2 Právní úprava jednacího řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek | 12 |
| 3.2.1 Ke krajně naléhavé okolnosti | 14 |
| 3.2.2 K nemožnosti dodržet lhůty pro realizaci otevřeného řízení, užšího řízení či jednacího řízení s uveřejněním | 19 |
| 3.3 Možnost zadání veřejné zakázky formou jednacího řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek – naplnění podmínek v posuzovaném případě | 24 |
| 3.3.1 Krajně naléhavé okolnosti..... | 24 |
| 3.3.1.1 Omezení platnosti Stanoviska EIA | 25 |
| 3.3.1.2 Nutnost koordinace stavby Městského okruhu již ve fázi projektu se záměry Správy železnic | 29 |
| 3.3.1.3 Následky nemožnosti realizace dokončení Městského okruhu | 31 |
| 3.3.2 K nemožnosti zadat veřejnou zakázku ve lhůtách pro otevření řízení a užší řízení 33 | |
| 3.3.2.1 Poznatky získané HMP v rámci předběžné tržní konzultace (PTK)..... | 39 |
| 3.4 Možné sankce v případě postihu za neoprávněné zadávání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění..... | 41 |
| 4 ZÁVĚR..... | 44 |
| 5 ZÁVĚREČNÁ PROHLÁŠENÍ..... | 47 |
| 6 SEZNAM PŘÍLOH..... | 47 |



1 PŘEDMĚT

- 1 Předmětem tohoto právního stanoviska je posouzení naplnění podmínek pro zadání veřejné zakázky na přepracování projektové dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR), která je ve fázi konceptu na projektovou dokumentaci pro povolení záměru stavby dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon v jednacím řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

2 PODKLADY

Dotčené právní předpisy:

- Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „**zákon o zadávání veřejných zakázek**“)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek (dále jen „**směrnice o zadávání veřejných zakázek**“)
- Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon (dále jen „**stavební zákon**“)
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „**zákon o územním plánování**“)
- Zákon č. 100/2021 Sb., o posouzení vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „**zákon o posuzování vlivů na životní prostředí**“)

Podklady poskytnuté klientem

- Zadávací dokumentace
- Shrnutí skutkového stavu Klientem
- Přehled doby trvání zadávacích řízení vypsanych klientem pro veřejné zakázky obdobného typu a rozsahu
- Vyhodnocení předběžné tržní konzultace ze dne 6. prosince 2024



Použitá literatura

- ŠEBESTA, Milan, NOVOTNÝ, Petr, MACHUREK, Tomáš, DVOŘÁK, David a kol. *Zákon o zadávání veřejných zakázek*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 503.
- PODEŠVA, Vilém. *Zákon o zadávání veřejných zakázek: Zákon o registru smluv: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016
- DVOŘÁK, David, MACHUREK, Tomáš, NOVOTNÝ, Petr, ŠEBESTA, Milan a kol. *Zákon o zadávání veřejných zakázek*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 395.

Další podklady zmíněné v textu stanoviska



3 PRÁVNÍ POSOUZENÍ PŘÍPADU

3.1 SKUTKOVÝ STAV POSUZOVANÉHO PŘÍPADU

- 2 Hlavní město Praha zadalo postupem dle zákona o zadávání veřejných zakázek v rámci celkem tří zadávacích řízení vypracování dokumentace pro územní rozhodnutí, včetně zajištění inženýrských činností k získání územního rozhodnutí, pro soubor staveb MO st. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, st. č. 0094 MO Balabenka – Šterboholská radiála spojka (dále jen „**Městský okruh**“), st. č. 8313 Libeňská spojka (dále jen „**Libeňská spojka**“). V rámci plnění předmětných veřejných zakázek je dle informací poskytnutých klientem ke dni zpracování tohoto právního stanoviska dokončována projektová dokumentace pro získání územního rozhodnutí příslušných staveb Městského okruhu, když s ohledem na dosavadní právní úpravu obsaženou v zákonu o územním plánování nebylo dosud žádnému zhotoviteli zadáno zpracování projektové dokumentace pro tyto stavby v podrobnosti odpovídající dokumentaci pro stavební povolení.
- 3 V současné době s ohledem na změny v právních předpisech související s přípravami staveb – zejména nabytí účinnosti stavebního zákona a změna zákona o posuzování vlivů na životní prostředí – vyvstala naléhavá potřeba dopracování projektové dokumentace k připravovaným stavbám Městského okruhu a Libeňské spojky, a to ze stupně projektové dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (DÚR podle zákona o územním plánování) do stupně projektové dokumentace pro povolení záměru (dle stavebního zákona). Fakticky tak je potřeba přepracovat, resp. upravit dokumentaci pro územní rozhodnutí zpracovanou v roce 2022 tak, aby ji bylo možné použít jako dokumentaci pro povolení záměru dle ustanovení § 182 a následujících stavebního zákona, jinými slovy vyvstala naléhavá potřeba (srov. dále v tomto stanovisku) významně dopracovat projektovou dokumentaci pro příslušné stavby Městského okruhu a Libeňské spojky do značně podrobnější projektové dokumentace pro povolení záměru.
- 4 Zároveň s ohledem na nepředvídatelnou (srov. dále v tomto stanovisku) změnu právních předpisů vyvstalo značné riziko, že zanikne platnost stanovisek k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „**Stanovisko EIA**“), která byla vydána dne 11. října 2012 a která byla platná do října 2017, přičemž jejich platnost byla následně prodloužena do října 2022. V současné době bylo požádáno o opětovné prodloužení jejich platnosti do října 2027, a to ještě před uplynutím platnosti Stanovisek EIA v říjnu 2022.



Takto prodloužená platnost Stanovisek EIA však již nepůjde v budoucnu opětovně prodloužit, jelikož po novelizaci ustanovení § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zákonem č. 465/2023Sb., platí, že platnost Stanovisko EIA nadále nelze prodlužovat opakovaně. **Z tohoto důvodu je nezbytné získat prvoinstanční rozhodnutí stavebního úřadu o povolení záměru pro příslušné stavby Městského okruhu a Libeňské spojky nejpozději do října 2027 tak, aby nezanikla platnost Stanovisek EIA vydaných pro stavbu Městského okruhu a Libeňské spojky a nebylo nutné zadat vypracování nového stanoviska EIA, jehož opatření jednak nelze garantovat, nadto se jedná o proces značně zdlouhavý a nákladný, který by ve výsledku (i v případě jeho vydání) znamenal mnohaleté prodloužení s výstavbou Městského okruhu a Libeňské spojky.**

- 5 Zároveň v souvislosti s nutností realizovat stavby Městského okruhu v co možná krátké (resp. původně plánované) době souvisí i nezbytná potřeba zahájit koordinační jednání se Správou železnic, které plánuje v oblasti trasy Městského okruhu vybudovat vysokorychlostní dráhu. Vzhledem ke střetu obou těchto záměrů, jejichž význam je značný a nadregionální, je třeba vést koordinační jednání se Správou železnic, jelikož bez této koordinace nelze zaručit, že se v oblasti podaří vybudovat obě zmiňované stavby – tedy stavbu Městského okruhu a vysokorychlostní dráhy, a to zejména s ohledem na omezený prostor pro výstavbu a na nutnost technologické provázanosti obou záměrů.
- 6 Správa železnic již v současné době disponuje finálním konceptem projektové dokumentace na výstavbu vysokorychlostní tratě a stavba vysokorychlostní tratě je tak v pokročilejším stádiu než výstavba Městského okruhu. Dopracování dokumentace pro stavbu Městského okruhu je tak nezbytné pro vedené koordinačních jednání se Správou železnic, a to v souvislosti s naplánováním výstavby obou výše uvedených staveb, jelikož v případě zahájení výstavby ze strany Správy železnic bez předchozí koordinace s hlavním městem Prahou hrozí, že stavbu Městského okruhu nebude možné v oblasti dotčené vysokorychlostní tratí realizovat vůbec. V této souvislosti je nutné upozornit na skutečnost, že Správa železnic by měla započít s realizací vysokorychlostní trati v letech 2026 až 2027, a to na základě usnesení vlády ČR č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice ze dne 22. května 2017.
- 7 S ohledem na shora uvedené je nezbytné zadat veřejnou zakázku na dopracování – přepracování DUR tak, aby bylo možné vypracovanou projektovou dokumentaci využít jako podklad pro řízení o povolení záměru dle stavebního zákona. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že stavba Městského okruhu a Libeňské spojky představuje jednu z největších (ne-li největší) investic do dopravní infrastruktury nejen v Praze, ale v celé České republice. Její hodnota přesahuje 100 mld. Kč, a to při celkové délce trasy



komunikace cca 11 km, přičemž soubor tří bezprostředně na sebe navazujících staveb pro dokončení Městského okruhu rozvíjí požadavky nové koncepce pro dopravu z roku 2019. **Trasa je vedena v délce cca 8,5 km v tunelech různého technického řešení s ohledem co možná nejmenších dopadů do území po zprovoznění.** Součástí projektu je kromě hlavní podzemní trasy Městského okruhu rovněž rozsáhlá úprava koridoru stavby v podobě upravených stávajících uličních koridorů do moderní a zklidněné podoby, realizace cca 45 km nových cyklotras, cca 7 ha nových ploch městské zeleně, revitalizace 25 ha stávající zeleně, přes 3 km vyhrazených pruhů pro autobusy, 450 parkovacích stání v nově postavených garážových objektech a celá řada dalších, pro rozvoj Prahy významných přínosů.

- 8 Zároveň je nutné konstatovat, že změně a dopracování projektové dokumentace dle stavebního zákona se hlavní město Praha v žádném případě nevyhne, a to ani, pokud dopracuje dokumentaci pro územní rozhodnutí dle zákona o územním plánování, když následně po vydání územního rozhodnutí bude nezbytné podat žádost o povolení záměru dle stavebního zákona.

3.1.1 K významu Městského okruhu a nezbytnosti jeho včasného dokončení

- 9 Soubor staveb Městského okruhu je projektován dle platné územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy, přičemž na úrovni Prahy jako kraje jsou to Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, ve znění pozdějších aktualizací, naposledy ve znění Aktualizace č. 5 vydané opatřením obecné povahy č. 208/2024 schválené usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 23. května 2024. Na úrovni Prahy jako obce podle platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, vydaného vyhláškou č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy usnesením č. 1156 Rady Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 26.10.1999, ve znění pozdějších změn, zejména Z 2832/00, která byla vydána formou opatření obecné povahy č. 55 z roku 2018 (dále jen „**Územní plán**“). Koridor Městského okruhu je rovněž vymezen i v pořizovaném novém územním plánu hl. m. Prahy – Metropolitním plánu Prahy (MPP). **Ve všech výše uvedených dokumentacích je veden jako veřejně prospěšná stavba a součást priorit.**
- 10 Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR) vymezují stavbu Městského okruhu jako součást nadřazeného systému komunikační sítě města, a tedy definují Městský okruh jako součást infrastruktury nadmístního významu, přesahující svým významem nejen hranice městských částí hl. m. Prahy, ale i hranice Prahy. Současně v kapitole 6 – Dopravní infrastruktura definují pod bodem „d) *dostavbu komunikační sítě se zaměřením na doplnění chybějících tangenciálních vazeb, s prioritou výstavby Městského a Pražského okruhu, a vybudování nových propojení, aby došlo ke snížení citlivosti a zmírnění*



kapacitních problémů sítě,“. Rovněž v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území pod bodem e) potvrzují tuto prioritu „e) prioritou výstavby vnějšího Pražského okruhu a vnitřního Městského okruhu“, přičemž ZUR jsou nadřazenou dokumentací pro územní plán ve smyslu platného stavebního zákona.

- 11 V Územním plánu se ohledně Městského okruhu uvádí, cit.: „***Stávající komunikační síť není schopna v potřebném rozsahu uspokojit dopravní potřeby města, a proto automobilový provoz na mnoha místech negativně ovlivňuje životní prostředí. Úseky značně zatížené průjezdnou dopravou jsou vedeny po komunikacích, které k tomu nejsou (vzhledem k době, kdy byly realizovány, ani být nemohou) řádně vybaveny. Jsou často vedeny uvnitř obytné zástavby a územími obchodní vybavenosti, kde je velký podíl zásobovací dopravy, hustý pěší provoz a velký počet parkujících vozidel. To způsobuje nízkou cestovní rychlost, kongesce a vysokou nehodovost.***

Současné dopravní okruhy, vyznačené na stávajících často nekapacitních komunikacích, neumožňují plynulou dopravu. Nové kapacitní komunikace, vybudované v uplynulých letech, jsou jen malou částí komunikační sítě a dosud netvoří ucelený komunikační systém.

Nejdůležitější součástí nadřazeného dopravního systému jsou silniční a Městský okruh.

Městský okruh (MO) je navržen tak, aby svou kapacitou a atraktivitou na sebe soustředil většinu diametrálních dopravních vztahů. Umožňuje co nejvyšší plynulost dopravy v centrální oblasti města, nezbytnou pro minimalizaci nepříznivých důsledků dopravy na životní prostředí. MO je také navrhován jako regulační okruh automobilové dopravy prioritního významu. Jeho urychlená výstavba hlavně v západním a severozápadním sektoru města má pro život města zásadní význam. Uvnitř něho jsou podle charakteru zástavby uplatňována i další regulační opatření pro automobilovou dopravu (režim parkování, neprůjezdné oblasti, zklidněné ulice apod.).“

- 12 Již z vymezení předmětné stavby Městského okruhu je zjevný zásadní (a nadregionální) význam Městského okruhu pro rozvoj města, ale i pro zajištění ochrany životního prostředí, ochrany zdraví a plynulost dopravy v hlavním městě Praze.
- 13 Městský okruh a Libeňská spojka jsou v územním plánu vymezeny jako veřejně prospěšné stavby celoměstského až regionálního významu. Jde o nezbytné strategické stavby, se kterými jsou spojeny významné možnosti, jak omezit negativní dopady stoupající dopravní poptávky související s rozvojem Prahy a metropolitního regionu. Městský okruh a Libeňská spojka se tedy významně podílejí na celkovém plánu rozvoje hl. m. Prahy jako metropole nejenom střeoevropského významu.



- 14 O to naléhavější je bohužel aktuální stav v roce 2024, kdy i již historicky dokončené stavby Městského okruhu (jako např. Strahovský tunel, uveden do provozu v roce 1997, ale nejen on) si v současné době vyžadují modernizace a rekonstrukce. Oproti původním předpokladům a logice dokončeného okruhu, kdy zbylá část Městského okruhu měla převzít dopravní zátěže po dobu omezení, však budou práce prováděny za stavu, kdy veškerá omezení dopravy Městského okruhu budou muset být kompenzována v rámci komunikační sítě původní, tedy povrchové uliční sítě uvnitř Prahy. Té sítě, která právě trasou dokončené části Městského okruhu měla být ochráněna. Uliční sítě, která již dávno není dispozičně i bezpečnostně připravena převzít denní dopravní intenzity kolem cca 80 000 vozů, které využívají tuto část Městského okruhu.
- 15 Dokončení Městského okruhu je proto klíčové nejen pro ochranu částí města, které ještě nejsou zastavěny, ale i pro ty části, kde již Městský okruh byl v příslušných částech dokončen.
- 16 Z hlediska rozvoje území předpokládal platný Územní plán postupné naplňování vymezených ploch společně s budováním dopravní infrastruktury. Bohužel, rozvoj většinou soukromých developerských aktivit využívá všech možných ploch k zastavění, zatímco budování potřebné technické infrastruktury už roky zaostává. Rozvojové plochy stanovené v platném Územním plánu se tak postupně zaplňují komerčními, obchodními, administrativními či obytnými soubory bez návazné dopravní sítě, čímž se stále zvyšuje deficit potřebných komunikací pro všechny složky dopravy. Nové záměry často budování infrastruktury znemožňují nebo významně komplikují a prodražují. Tento trend je dán mj. historickým legislativním nastavením projednávání významných dopravních staveb, resp. důvody na straně politické reprezentace, přičemž uvedené vedlo k tomu, že nejvíce dotčená veřejnost byla v rámci historického vývoje opomenuta, ačkoliv se jedná o tzv. „tichou většinu“.
- 17 Trasa Městského okruhu včetně dosud nerealizovaného východního a severního úseku Městského okruhu s Libeňskou spojkou je součástí plánu rozvoje hlavního města Prahy od počátku 90. let, kdy došlo k zafixování dvou okruhů (Pražský dálniční a Městský okruh) a sedmi radiál, vytvářejících systém nadřazených komunikací umožňujících uvolnění stávající dopravní infrastruktury a urbanizaci vnitroměstských ploch brownfieldů pro zastavení rozpínání zástavby do volné krajiny, v reakci na plánovaný nárůst počtu obyvatel a potřebu nové výstavby.
- 18 Postupně se podařilo realizovat komplikovaný systém tunelů od Barrandovského mostu až na Pelc Tyrolku na severu a spojení do oblasti Rybníčků na jihovýchodě města. Neuzavřený Městský okruh však neumožňuje plánovanou redukci automobilové dopravy



v kompaktním městě uvnitř Městského okruhu. Úspora času, snížení imisí a hluku i zvýšení bezpečnosti na trase Městského okruhu se po zprovoznění předchozích úseků jednoznačně prokázaly. Bez uzavření okruhu – tedy bez realizace zbývajících cca 8 km mezi Rybníčky – Pelc Tyrolkou, spolu s napojením severního města Libeňskou spojkou – je tento efekt pro město omezený a zásadně nedostačující. Dlouhodobě pak takový stav vede nejenom k celkovému zhoršování dopravní (ale i enviromentální) situace na území hlavního města a jeho bezprostředního okolí, ale rovněž i nemožnosti dalšího rozvoje Prahy jako metropole středoevropského významu nejenom kulturního, ale i ekonomického.

- 19 Transformační plochy města – brownfieldy všeho typu (plochy opuštěných nádraží, výrobních areálů i málo urbanizované přestavbové plochy) umožní naplnit očekávaný růst potřeb Prahy (z bilancí vychází potenciálních až 400 000 obyvatel, aniž by došlo k extrémnímu zahuštění zástavby, protože transformační a rozvojové plochy v územním plánu počítají i s plochami veřejné zeleně a občanského vybavení). V posledních letech dosahuje přírůstek trvalých obyvatel Prahy až 15 000 ročně a bez odpovídajícího tempa bytové a občanské výstavby se prohlubuje její kritický nedostatek. Atraktivita hlavního města jako centra ekonomických aktivit státu neklesá, což je trend obdobný všem hlavním evropským metropolím, avšak pro obsluhu transformačních ploch je nezbytné vybudování základní dopravní infrastruktury včetně sítě veřejné městské dopravy. V důsledku její neexistence se posilují suburbanizační trendy a „pražští zaměstnanci“ se stěhují za hranice města a za prací denně dojíždějí, čímž dále zvyšují současný neudržitelný stav dopravy ve městě a s tím související negativní dopady na život obyvatel města.
- 20 Dynamika rozvoje úspěšných evropských metropolí vyžaduje adekvátní rozvojovou politiku Prahy s cílem neztratit konkurenceschopnost na trhu evropských měst.
- 21 Aktualizovaná podoba souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky, která pojala koridor jako komplexní rozvojový úkol, řeší vztah významné dopravní stavby a města maximálně citlivou formou tunelových tras a redukce dopadu křižovatek na parter města, přičemž trasa Městského okruhu se vlivem dlouhotrvající stavební uzávěry těsně dotýká řady stávajících brownfieldů.
- 22 Uvažované řešení Městského okruhu a Libeňské spojky bylo kladně přijato všemi orgány i městskou samosprávou. Navržené řešení umožní scelit dosud patrné nedostatky v území v trase rezervované územním plánem a chráněné stavební uzávěrou, realizovat výstavbu i městské parky na povrchu a zajistit obsluhu nově urbanizovaných ploch i provést zamýšlenou redukci individuální automobilové dopravy uvnitř Městského okruhu.



- 23 Přínos pro rozvoj města byl hrubě vypočten na cca až 1 milion m² hrubé podlažní plochy (HPP) nové výstavby všeho typu a také mnoha hektarů zeleně. Současně by se tak podařilo uvolnit místní komunikace pro městskou hromadnou dopravu a bezmotorovou dopravu (vyhrazené pruhy, preference v křižovatkách, cyklopruhy, cyklotrasy), když bez snížení podílu individuální automobilové dopravy z uličních koridorů v nich nevznikne prostor pro větší využití preferované městské hromadné dopravy a bezmotorové dopravy. Zároveň však dokončení Městského okruhu vede ke zlepšení situace i v rámci individuální automobilové dopravy, když realisticky není možné v dohledné budoucnosti počítat s jejím zásadním poklesem, s to z mnoha složitých důvodů.
- 24 **Bez dokončení Městského okruhu tak nelze dosáhnout předpokládaného snížení dopravních intenzit na povrchových komunikacích. Nebude možná realizace dalších, pro městskou hromadnou dopravu nezbytných, staveb dopravní infrastruktury, jako jsou například Jarovská třída, Jižní obchvat Libně, železniční zastávka U Kříže, II. etapa Vysočanské radiály, zemní val Běchovice, úprava ulice V Holešovičkách, tramvajová trať do Malešic, cyklostezka A9 atd. Všechny tyto stavby včetně Městského okruhu a Libeňské spojky jsou podstatnou součástí územního plánu již od počátku jeho platnosti. Jejich realizace podmiňuje urbanizaci nevyužitých transformačních území, jak brownfieldů, tak přestavbových území, zakonzervovaných časovou nejistotou v souvislosti s realizací Městského okruhu, jak uvedeno výše.**
- 25 Městský okruh je i součástí nové dopravní politiky Prahy, která byla přijata v souvislosti se schválením Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí v roce 2019. Čerstvě schválený Akční plán tohoto plánu mobility pro období 2024-2026 počítá s projekční přípravou Městského okruhu a Libeňské spojky, jako kartou opatření č. 26. Tento Plán mobility přitom předpokládá současné uplatnění významných regulačních opatření ve vazbě na dokončení Městského okruhu.
- 26 Navíc nelze přehlédnout, že rozvoj území (především obytných souborů) a existence dopravní a technické infrastruktury jsou spojené nádoby. S ohledem na potřebnou dobu přípravy a výstavby je mezi oběma nádobami „špunt“ v podobě desetitisíců vozidel v městské uliční síti, který by po svém odstranění mohl uvolnit prostor jak další urbanizaci, tak i zklidnění stávajících částí Prahy. Vše v souladu s požadavky Územního plánu. Platí však bohužel, že pokud nebude dokončena příprava a povolení záměru Městského okruhu a Libeňské spojky ve stanovené koncepci a časové ose, tak jak bylo předpokládáno a zahájeno před zavedením změny stavební legislativy, ale mj. legislativy environmentální, konkrétně změny zákona 100/2001 Sb. ve znění zákona 465/2023 Sb., tak oproti očekávání dokončení stavby mezi lety 2030-2040, dojde jistě



ke značnému časovému posunu až na období roků 2040-2050. Taková prodleva je (i s ohledem na výše uvedené konsekvence a spojitosti) ve své podstatě pro rozvoj hlavního města Prahy katastrofální.

3.2 PRÁVNÍ ÚPRAVA JEDNACÍHO ŘÍZENÍ BEZ UVEŘEJNĚNÍ DLE USTANOVENÍ § 63 ODS. 5 ZÁKONA O ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK

- 27 S ohledem na výše uvedené skutečnosti – tedy zejména s ohledem na okolnosti, které nastaly v rámci přípravy realizace dostavby Městského okruhu (srov. část 3.1 tohoto stanoviska) a na zásadní význam této stavby, vyvstala potřeba co možná rychlého dopracování projektové dokumentace do stupně dokumentace pro povolení záměru. S ohledem na tyto skutečnosti a na časové okolnosti je záměrem klienta prověřit možnost aplikace zadání veřejné zakázky na dopracování předmětné projektové dokumentace do stupně dokumentace pro povolení záměru v rámci jednacího řízení bez uveřejnění jako nejrychlejšího způsobu zadání veřejné zakázky.
- 28 S ohledem na skutečnost, že možnost zadat veřejnou zakázku v zadávacím řízení v režimu jednacího řízení bez uveřejnění je upravena striktně ustanoveními § 63 až 67 zákona o zadávání veřejných zakázek a s ohledem na skutečnost, že po předběžném prověření nelez v daném případě uvažovat o aplikaci jiných důvodů pro využití jednacího řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek, je nadále v rámci zadání tohoto stanoviska analyzována pouze aplikovatelnost důvodů pro využití jednacího řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek.
- 29 Z ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek vyplývá, že zadat veřejnou zakázku v jednacím řízení bez uveřejnění, je možné pouze tehdy pokud je to nezbytné v důsledku krajně naléhavé okolnosti, kterou zadavatel nemohl předvídat a ani ji nezpůsobil, a nelze dodržet lhůty pro otevřené řízení, užší řízení nebo jednací řízení bez uveřejnění.
- 30 V úvodu je nutné uvést, že dle ustálené rozhodovací praxe je třeba aplikovatelnost zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění vykládat značně restriktivně, a to z důvodu zásadních omezení hospodářské soutěže jako i dalších zásad zadávání veřejných zakázek. Uvedené vodítko je ostatně obsaženo již v bodě 50 Směrnice o zadávání veřejných zakázek, cit.: „*S ohledem na škodlivé účinky na hospodářskou soutěž by jednací řízení bez uveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení mělo být používáno pouze ve zcela výjimečných případech. Tato výjimka by měla být omezena na případy, kdy buď uveřejnění není možné z mimořádně naléhavých důvodů, které veřejný*



zadavatel nemohl předvídat a které mu nelze přičítat, nebo pokud je od začátku jasné, že by uveřejnění nepřineslo větší hospodářskou soutěž nebo lepší výsledky zadávání veřejných zakázek, především v případech, kdy objektivně existuje pouze jeden hospodářský subjekt, který může veřejnou zakázku provést. To je případ uměleckých děl, u nichž totožnost umělce ze své podstaty určuje jedinečný charakter a hodnotu samotného uměleckého předmětu. Výjimečnost může vyplývat i z jiných skutečností, avšak k použití jednacího řízení bez uveřejnění může opravňovat jen situace objektivní vylučnosti, pokud situaci vylučnosti nevytvořil sám veřejný zadavatel s ohledem na budoucí zadávací řízení.“

- 31 Poukázat lze v tomto ohledu i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. března 2023, č. j. 4 As 31/2023-26, který stanovuje, cit.:

„S žalovaným i krajským soudem se lze ztotožnit v tom, že JŘBU představuje výjimku z otevřenějších forem zadávacího řízení, u něž z povahy věci dochází k omezení či úplnému vyloučení hospodářské soutěže; lze je tedy použít pouze výjimečně a jen za zákonem stanovených podmínek, které je třeba vykládat přísně restriktivně s tím, že důkazní břemeno k prokázání naplnění těchto podmínek tíží zadavatele (viz rozsudek NSS ze dne 31. 8. 2020, č. j. 2 As 126/2019-78). Dále jim lze přisvědčit v tom, že zadavatel musí před zadáním veřejné zakázky pečlivě zvážit, zda existují po skutkové i právní stránce důvody, které umožňují zadat veřejnou zakázku v JŘBU (viz rozsudky NSS ze dne 12. 3. 2020, č. j. [10 As 372/2019-56](#), a ze dne 24. 2. 2021, č. j. [2 As 251/2019-52](#)). Tato úvaha tedy musí předcházet samotnému zadání veřejné zakázky (resp. zahájení zadávacího řízení), z čehož plyne, že využití JŘBU nelze odůvodňovat skutečnostmi, které nastaly až po zadání veřejné zakázky.

Důvody využití JŘBU musí být obsaženy v písemné zprávě o zadávacím řízení [§ 217 odst. 2 písm. h) ZZVZ]. Toto ustanovení je transpozicí čl. 84 odst. 1 písm. f) směrnice Evropského parlamentu a Rady [2014/24/EU](#) ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice [2004/18/ES](#), podle něž musí zpráva o zadávacím řízení obsahovat v případě jednacího řízení bez uveřejnění okolnosti uvedené v čl. 32, které odůvodňují použití tohoto řízení. Ačkoliv ustanovení § 217 odst. 2 písm. h) ZZVZ užívá poněkud nepřesný termín „odůvodnění použití jednacího řízení bez uveřejnění“, je z tomu odpovídajícího ustanovení směrnice patrné, že podstatou tohoto odůvodnění je uvedení skutečností (okolností), které zadavatele vedly k použití JŘBU. Judikatura nad rámec toho dovodila, že důvody vedoucí zadavatele k zadání veřejné zakázky v JŘBU by měly být s ohledem na zásadu transparentnosti náležitým způsobem doloženy v dokumentaci o zadání veřejné zakázky (viz rozsudky NSS ze dne



28. 3. 2018, č. j. [2 As 292/2017-34](#), a ze dne 24. 2. 2021, č. j. [2 As 251/2019-52](#)). Současně však i tyto rozsudky připouští, že v řízení mohou být provedeny další důkazy k prokázání důvodu použití JŘBU. Judikatura ostatně předpokládá, že důvody použití JŘBU jsou dokazovány v řízení o přestupku (viz rozsudek NSS ze dne 10. 12. 2020, č. j. [4 As 207/2020-40](#), bod 21).“

- 32 Pro zadání veřejné zakázky formou jednacího řízení bez uveřejnění tak musí být velmi podrobně zkoumáno naplnění podmínek pro jeho využití, přičemž **k možnosti zadání veřejné zakázky formou jednacího řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek musí být kumulativně splněny následující podmínky:**

- I. existuje krajně naléhavá okolnost, kterou zadavatel nemohl předvídat a jenž vznikla z objektivních důvodů, nikoliv v důsledku činnosti či naopak nečinnosti zadavatele;
- II. nelze dodržet lhůty stanové zákonem pro realizaci otevřeného řízení, užšího řízení či jednacího řízení s uveřejněním.

- 33 Zároveň je nutné upozornit, že **naplnění podmínek pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění musí být obsaženo již ve zprávě o zadávacím řízení, ve které musí být skutečnosti odůvodňující zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění podrobně rozvedeny a odůvodněny.**

- 34 V následujících částech tohoto stanoviska budou podrobně analyzovány v obecné rovině podmínky pro aplikaci ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek.

3.2.1 Ke krajně naléhavé okolnosti

- 35 První podmínkou pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek je, že z objektivních důvodů existuje krajně naléhavá okolnost, jejíž řešení vyžaduje získání plnění zadaného formou veřejné zakázky.

- 36 Za krajně naléhavou okolnost komentářová literatura¹ považuje situaci výjimečné povahy, která ve svém důsledku vyvolává mimořádné řešení vzniklé situace, odchylovající se od obecných či standardních postupů souvisejících se zadáním veřejné zakázky. Jedná se přitom o situace zásadně se vymykající běžnému běhu věcí, cit.: „**krajně naléhavou**

¹ ŠEBESTA, Milan, NOVOTNÝ, Petr, MACHUREK, Tomáš, DVORÁK, David a kol. Zákon o zadávání veřejných zakázek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 503.



okolností je tak třeba rozumět situaci výjimečné povahy, která ve svém důsledku vyvolává mimořádné řešení vzniklé situace, odchylující se od obecných či standardních postupů souvisejících se zadáním veřejné zakázky. Daná situace je svou povahou naléhavá, kterýžto prvek naléhavosti je svou povahou akutní, havarijní či přímo krizový a objektivně dosahuje značné (krajní) intenzity. Vzniklá situace tak vyžaduje okamžité řešení, které nesnese odkladu a dochází při ní k ohrožení života nebo zdraví lidí, vzniku havárie, přírodní katastrofě nebo nebezpečí škody velkého rozsahu, resp. vznik takového ohrožení či nebezpečí bezprostředně hrozí. Obecně sem lze zařadit okolnosti tzv. vyšší moci (vis maior) v podobě přírodních katastrof a živelních pohrom, havárie energetického zařízení apod.“ Dle citované Komentářové literatury tak za krajní naléhavost patrně nelze považovat „pouhé“ komplikace (byť i časově či finančně závažné) při realizaci díla, pokud by tyto komplikace zároveň neznamenaly vznik akutní, havarijní či krizové situace, jejíž řešení nesnese odkladu.

- 37 Tyto závěry přitom potvrzuje i rozhodovací praxe Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, která stanovuje, že krajně naléhavá okolnost je taková okolnost, která vyvolává potřebu okamžitého řešení v důsledku akutní, havarijní nebo krizové situace vzniklé náhle a v důsledku, které hrozí či nastalo ohrožení života, zdraví, havárie nebo nebezpečí velkého rozsahu a, která nemohla být zadavatelem předvídána ani se na ni zadavatel nemohl připravit či ji jinak odvrátit – viz rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0148,0149/2019/VZ-34536/2019/542/MKd Brno ze dne 13. prosince 2019, cit.:

*„226. Základní podmínkou pro použití jednacího řízení bez uveřejnění podle § 63 odst. 5 zákona je tedy existence krajně naléhavé okolnosti. Zákon sice tento pojem přímo nedefinuje, ale z podstaty věci je třeba rozumět takovou okolností situaci výjimečné povahy, která vyvolává potřebu mimořádného okamžitého řešení akutní, havarijní či přímo krizové situace, vzniklé náhle, jež nesnese odkladu, a hrozí či již přímo nastalo ohrožení života nebo zdraví lidí, vznik havárie, nebo nebezpečí velkého rozsahu. V rozsudku Krajského soudu v Brně, č. j. 29 Af 65/2012-89, ze dne 29. 5. 2014, potvrzeného následně rozsudkem Nejvyššího správního soudu, č. j. 8 As 149-2014-68, ze dne 31. 8. 2015, se uvádí, že „[p]okud jde o § 23 odst. 4 písm. b) zákona o veřejných zakázkách, musel žalobce vědět o zastarání jeho zařízení, což znamená, že případný havarijní stav mohl předvídat. Toto ustanovení skutečně směřuje zejména vůči situacím nastalým vis maior, jeho využití není důvodné v případě časové tísne způsobené hrozbou propadnutí dotace.“ **S ohledem na uvedené by tedy k použití jednacího řízení bez uveřejnění z důvodu krajně naléhavé situace mělo být přistupováno pouze v případě nezbytnosti řešení situací způsobených vyšší mocí, když však předmětem***



plnění veřejné zakázky zadané prostřednictvím takového jednacího řízení bez uveřejnění může být pouze plnění bezprostředně související s nápravou vzniklého krajního stavu.

*228. Posouzení, zda se jedná o krajní naléhavost, však nemůže být založeno pouze na subjektivním názoru či domněnce zadavatele, ale musí vycházet z objektivních a doložitelných skutečností nezávislých na vůli zadavatele, tedy krajně naléhavá okolnost **musí nastat výlučně z vnějších příčin bez ohledu na vůli zadavatele a nepostačuje, pokud vzniklou situaci za objektivně nezaviněnou označuje pouze zadavatel.** K naplnění této podmínky zásadně nemůže dojít v případě, kdy nastalou situaci vyžadující naléhavé řešení způsobil zadavatel sám, ať už svým jednáním či naopak opomenutím.*

*229. Další podmínkou pro použití jednacího řízení bez uveřejnění je to, že **krajně naléhavou okolnost nemohl zadavatel předvídat, a nemohl ji tedy ani odvrátit či se na ni připravit.** Za krajně naléhavou nelze považovat situaci, kdy zadavatel o možném ohrožení do budoucna věděl či mohl vědět, a měl dostatek času na odstranění či předejití vzniku vadného stavu pomocí veřejné zakázky zadané ve standardním druhu zadávacího řízení, například za využití zkrácených lhůt.“*

- 38 V souvislosti s výše citovaným rozhodnutím² nelze přehlédnout, že toto se rovněž zabývá i objektivními důvody pro oslovení jediného dodavatele v rámci zadání veřejné zakázky formou jednacího řízení bez uveřejnění a v této souvislosti uvádí, že **nejsou-li splněny objektivní důvody pro oslovení jediného dodavatele, tak je nezbytné i při zadání veřejné zakázky dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek oslovit více dodavatelů, cit.:**

*„Úřad rovněž považuje za důležité zmínit fakt, že **ustanovení § 63 odst. 5 zákona neřeší, zda postačuje, aby zadavatel při použití jednacího řízení bez uveřejnění oslovil pouze jednoho dodavatele, anebo musí oslovit potenciálních dodavatelů více, pokud na relevantním trhu existují. Nicméně zadavatel je i při zadávání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění z důvodu krajní naléhavosti vázán základními zásadami zadávacího řízení definovanými v ustanovení § 6 zákona,** v této souvislosti zejména zásadou zákazu diskriminace. Nejsou-li tedy dány objektivní důvody, pro které by veřejná zakázka musela být plněna pouze jedním konkrétním dodavatelem, a **naopak existuje více potenciálních dodavatelů, přičemž s ohledem na časové hledisko není dán objektivní důvod, proč by oslovení***

² Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0148,0149/2019/VZ-34536/2019/542/MKd Brno ze dne 13. prosince 2019.



dalších dodavatelů mělo být neúčelné, je nanejvýš vhodné, aby zadavatel jednal ne pouze s jedním, ale s více dodavateli.“

- 39 Výše uvedené skutečnosti potvrzuje i rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-23145/2021/500/AIv ze dne 13. července 2021, které stanovuje, cit.:

„K naplnění podmínky existence krajně naléhavé okolnosti Úřad konstatuje, že se musí objektivně jednat o události výjimečné povahy, které ve svém důsledku vyvolají mimořádné řešení vzniklé situace odchyloující se od obecných či standardních postupů souvisejících se zadáním veřejné zakázky. Smyslem ustanovení § 63 odst. 5 zákona je umožnit, aby si zadavatel byl schopen v co nejkratší době zajistit plnění, které nezbytně nutně potřebuje k řešení určitého závažného problému. Obecně půjde o situace, které v sobě zahrnují prvek naléhavosti, tzn. situace, jež jsou svou povahou akutní, havarijní či přímo krizové (tedy zejména případy, kdy může dojít k ohrožení lidského zdraví či života, dochází k možnosti vzniku ekologických katastrof, havárií či hrozí závažné škody), přičemž prvek naléhavosti objektivně dosahuje značné (krajní) intenzity. Úřad tedy dovozuje, že dodávky či služby mohou být prostřednictvím jednacího řízení bez uveřejnění dle § 63 odst. 5 zákona zajištěny pouze po nezbytně nutnou dobu, tedy po dobu, kdy trvá krajně naléhavá situace, resp. než bude zadavatel schopen příslušný předmět plnění zajistit jiným způsobem v souladu se zákonem.

122. *Dalším předpokladem pro užití jednacího řízení bez uveřejnění dle § 63 odst. 5 zákona je, že zadavatel tuto krajně naléhavou okolnost svým jednáním nezpůsobil. Stanovená podmínka předpokládá, že jednání či opomenutí zadavatele není v příčinné souvislosti s existencí krajně naléhavé okolnosti. V tomto smyslu se tedy musí jednat o objektivně nepředvídatelné okolnosti, vzniklé nezávisle na vůli zadavatele, jejichž vznik zadavatel nemohl předpokládat a ani je svým jednáním (případně opomenutím) nezpůsobil. Za nepředvídatelné okolnosti tak nelze považovat situace, které vznikly v důsledku jednání zadavatele, nebo pro jejichž vznik zadavatel připravil podmínky. Nesmí tedy ze strany zadavatele dojít ke konání či opomenutí, které by zapříčinilo vznik tohoto stavu. Zadavatel tedy nemůže tohoto druhu jednacího řízení bez uveřejnění užít například tehdy, pokud nedojde k zadání veřejné zakázky a zadavatel pouze svým opomenutím zapříčinil, že toto plnění vzhledem k časové limitaci nemůže být zadáno prostřednictvím jiného zadávacího řízení.*

123. *Předpokladem pro aplikaci ustanovení § 63 odst. 5 zákona je rovněž situace, kdy zadavatel vznik krajně naléhavého stavu nemohl předvídat. Zákon tímto*



požadavkem po zadavateli požaduje, aby prokázal objektivní nemožnost předvídat vznik takové krajně naléhavé okolnosti. Při výkladu pojmu naléhavost je pak třeba přihlídnout k tomu, zdali zadavatel měl či neměl možnost se na takový stav připravit. Pokud tato možnost byla u zadavatele dána, nelze o naléhavosti v uvedeném smyslu hovořit.

- 40 Totožné závěry přitom vyplývají i z rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-09758/2022/510 ze dne 18. března 2022, které stanovuje následující, cit.:

„131. K naplnění podmínky existence krajně naléhavé okolnosti Úřad konstatuje, že se musí objektivně jednat o události výjimečné povahy, které ve svém důsledku vyvolají mimořádné řešení vzniklé situace odchylojící se od obecných či standardních postupů souvisejících se zadáním veřejné zakázky. Smyslem ustanovení § 63 odst. 5 zákona je umožnit, aby si zadavatel byl schopen v co nejkratší době zajistit plnění, které nezbytně nutně potřebuje k řešení určitého závažného problému. Obecně půjde o situace, které v sobě zahrnují prvek naléhavosti, tzn. situace, jež jsou svou povahou akutní, havarijní či přímo krizové (tedy zejména případy, kdy může dojít k ohrožení lidského zdraví či života, dochází k možnosti vzniku ekologických katastrof, havárií či hrozí závažné škody), přičemž prvek naléhavosti objektivně dosahuje značné (krajní) intenzity. Úřad tedy dovozuje, že dodávky či služby mohou být prostřednictvím jednacého řízení bez uveřejnění dle § 63 odst. 5 zákona zajištěny pouze po nezbytně nutnou dobu, tedy po dobu, kdy trvá krajně naléhavá situace, resp. než bude zadavatel schopen příslušný předmět plnění zajistit jiným způsobem v souladu se zákonem.

133. Dalším předpokladem pro užití jednacého řízení bez uveřejnění dle § 63 odst. 5 zákona je, že zadavatel tuto krajně naléhavou okolnost svým jednáním nezpůsobil. Stanovená podmínka předpokládá, že jednání či opomenutí zadavatele není v příčinné souvislosti s existencí krajně naléhavé okolnosti. V tomto smyslu se tedy musí jednat o objektivně nepředvídatelné okolnosti, vzniklé nezávisle na vůli zadavatele, jejichž vznik zadavatel nemohl předpokládat a ani je svým jednáním (případně opomenutím) nezpůsobil. Za nepředvídatelné okolnosti tak nelze považovat situace, které vznikly v důsledku jednání zadavatele, nebo pro jejichž vznik zadavatel připravil podmínky. Nesmí tedy ze strany zadavatele dojít ke konání či opomenutí, které by zapříčinilo vznik tohoto stavu. Zadavatel tedy nemůže tohoto druhu jednacého řízení bez uveřejnění užít například tehdy, pokud nedojde k zadání veřejné zakázky a zadavatel pouze svým opomenutím zapříčinil, že toto plnění vzhledem k časové limitaci nemůže být zadáno prostřednictvím jiného zadávacího řízení.



134. Předpokladem pro aplikaci ustanovení § 63 odst. 5 zákona je rovněž situace, kdy zadavatel vznik krajně naléhavého stavu nemohl předvídat. Zákon tímto požadavkem po zadavateli požaduje, aby **prokázal objektivní nemožnost předvídat vznik takové krajně naléhavé okolnosti**. Při výkladu pojmu naléhavost je pak třeba přihlídnout k tomu, zdali zadavatel měl či neměl možnost se na takový stav připravit. Pokud tato možnost byla u zadavatele dána, nelze o naléhavosti v uvedeném smyslu hovořit.“

- 41 Veškerá shora citovaná rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže tak zdůrazňují, že zadání veřejné zakázky prostřednictvím jednacím řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek je možné pouze **při existenci mimořádné okolnosti**. Tato mimořádná okolnost musí být navíc **nepředvídatelná**. Požadovaná nepředvídatelnost musí být objektivní bez ohledu na vůli zadavatele a nepostačuje, pokud vzniklou situaci za objektivně nepředvídatelnou označuje pouze zadavatel. Navíc k naplnění podmínek pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění nedojde v případě, jestliže nastalou situaci vyžadující naléhavé řešení způsobil sám zadavatel, ať už svým jednáním či naopak opomenutím (jestliže měl možnost tuto okolnost předvídat či ji odvrátit).³
- 42 Závěrem je nutné zdůraznit, že předmětem plnění zadané veřejné zakázky dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek mohou být pouze dodávky, služby či stavební práce bezprostředně související s nápravou vzniklého stavu krajně naléhavé okolnosti. Pokud by zadavatel předmět plnění rozšířil o další dodávky, služby či stavební práce, které nejsou nezbytné k odvrácení hrozícího stavu, jednalo by se o neoprávněné využití jednacím řízení bez uveřejnění.⁴

3.2.2 K nemožnosti dodržet lhůty pro realizaci otevřeného řízení, užšího řízení či jednacím řízení s uveřejněním

- 43 Druhou podmínkou pro zadání veřejné zakázky formou jednacím řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek je, že veřejnou zakázku nelze zadat v jiném druhu zadávacím řízení, konkrétně v otevřeném řízení, užším řízení nebo jednacím řízení s uveřejněním. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že zadání veřejné zakázky formou jednacím řízení bez uveřejnění dle tohoto ustanovení je možné pouze tehdy, pokud z časových důvodů nelze realizovat veřejnou zakázku

³ DVOŘÁK, David, MACHUREK, Tomáš, NOVOTNÝ, Petr, ŠEBESTA, Milan a kol. *Zákon o zadávání veřejných zakázek*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 395.

⁴ DVOŘÁK, David, MACHUREK, Tomáš, NOVOTNÝ, Petr, ŠEBESTA, Milan a kol. *Zákon o zadávání veřejných zakázek*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 395.



prostřednictvím jiného zadávacího řízení, a to ani při zkrácených lhůtách, které zákon při naléhavých okolnostech u určitých druhů zadávacích řízení, konkrétně u otevřeného řízení, užšího řízení a jednacím řízení s uveřejněním, povoluje.

- 44 Tuto skutečnost potvrzuje např. již výše citované rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0148,0149/2019/VZ-34536/2019/542/MKd Brno ze dne 13. prosince 2019, které vyjma výše uvedeného řeší i časové důvody pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění, když stanovuje, že k zadání veřejné zakázky dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek může dojít pouze tehdy pokud nelze veřejnou zakázku z časových důvodů realizovat v jiném druhu zadávacího řízení, cit.:

„230. V neposlední řadě je podmínkou pro použití jednacím řízení bez uveřejnění z důvodu krajní naléhavosti nemožnost z časových důvodů realizovat veřejnou zakázku prostřednictvím jiného druhu zadávacího řízení, například při využití institutu zkrácení lhůt, který umožňuje zákon v ustanovení § 57 odst. 2 písm. b), § 59 odst. 5 či § 62 odst. 3 právě v případě naléhavých okolností, případně využitím jiných možností zkrácení zadávacího řízení, například možností vzdání se práva pro podání námitek. V tomto ohledu musí zadavatel prokazatelně vyloučit, že z důvodu časové tísně nelze skutečně zadat veřejnou zakázku v jiném druhu zadávacího řízení.“

- 45 Výše uvedené skutečnosti potvrzuje i již dříve citované rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-23145/2021/500/AIv ze dne 13. července 2021, které stanovuje, cit.:

„124. Posledním předpokladem, který musí být kumulativně splněn k tomu, aby mohl zadavatel využít výše specifikované zadávací řízení je časová tíseň, tedy nemožnost zadat zadávací řízení v jiném (transparentnějším) druhu zadávacího řízení. Z povahy věci se tak jedná o okamžité řešení naléhavé situace, kdy nelze čekat na provedení „standardního“ zadávacího řízení, přičemž je zřejmé, že uvedený postup nelze využít pro dlouhodobé zajištění dodávek či služeb.“

- 46 K obdobné závěry jsou přitom uvedeny i ve výše citovaném rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-09758/2022/510 ze dne 18. března 2022, které uvádí následující, cit.:

„135. Posledním předpokladem, který musí být kumulativně splněn k tomu, aby mohl zadavatel využít výše specifikované zadávací řízení je časová tíseň, tedy nemožnost zadat zadávací řízení v jiném (transparentnějším) druhu zadávacího



řízení. Z povahy věci se tak jedná o okamžité řešení naléhavé situace, kdy nelze čekat na provedení „standardního“ zadávacího řízení, přičemž je zřejmé, že uvedený postup nelze využít pro dlouhodobé zajištění dodávek či služeb. V této souvislosti Úřad odkazuje na judikaturu SDEU, konkrétně na rozsudek C-126/03 ze dne 18. 11. 2004 Komise proti Německu, v němž SDEU konstatoval, že předtím, než zadavatel přistoupí k zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění, musí nejprve vyloučit, že z časových důvodů není použití jiného druhu zadávacího řízení možné. V rozsudku ve věci C-24/91 (Komise vs. Španělsko) ze dne 18. 3. 1992 týkajícího se veřejné zakázky na rozšíření a rekonstrukci univerzity v Madridu, SDEU konstatoval, že jednací řízení bez uveřejnění nelze použít, pokud je dostatečný čas zorganizovat zrychlenou proceduru v jiném druhu zadávacího řízení. Zadavatel tudíž i přes existenci krajně naléhavé okolnosti musí použít jiný druh zadávacího řízení, pokud není splněna zákonná podmínka časové tísně.“

- 47 Všechna shora citovaná rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže tak potvrzují, že zadání veřejné zakázky formou jednacího řízení bez uveřejnění je možné pouze za předpokladu, že z časových důvodů **nelze zadat veřejnou zakázku prostřednictvím jiného zadávacího řízení, a to ani při zkrácených lhůtách, které zákon o zadávání veřejných zakázkách při naléhavých okolnostech u jednotlivých druhů zadávacích řízení povoluje.**
- 48 Lhůty pro jednotlivá zadávací řízení jsou následující:
- V otevřeném řízení musí být lhůta pro podání nabídek stanovena nejméně třicet dnů od zahájení zadávacího řízení⁵, přičemž tato lhůta může být dle ustanovení § 57 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek zkrácena na patnáct dnů, avšak pouze tehdy pokud:
 - zadavatel uveřejnil předběžné oznámení, které bylo odesláno k uveřejnění nejméně 35 dnů a nejvýše 12 měsíců přede dnem, kdy bylo odesláno oznámení o zahájení zadávacího řízení, nebo jsou zde naléhavé okolnosti znemožňující použití lhůty třiceti dnů pro podání nabídek; naléhavost okolností zadavatel odůvodní v zadávací dokumentaci. Naléhavé okolnosti, díky kterým mohou být zkráceny zákonem stanovené lhůty pro podání nabídky musí být takové okolnosti, které nemohl zadavatel předvídat a ani je svým jednáním nezpůsobil. Uvedené přitom potvrzuje

⁵ Ustanovení § 57 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek



i Komentářová literatura⁶, která vymezuje naléhavou situaci, která odůvodňuje zkrácení lhůt následovně, cit.: „(...) ZVZ k tomu přidává další dvě podmínky, které musí být v případě zkrácení lhůty z důvodu naléhavých okolností splněny nad rámec směrnicové úpravy, a to skutečnosti: zadavatel nemohl tyto naléhavé okolnosti předvidat a zadavatel tyto naléhavé okolnosti nezpůsobil svým jednáním, přičemž opět je zadavatel povinen naléhavost okolností zdůvodnit“.

- V užším řízení je stanovena lhůta pro podání žádosti o účast nejméně na 30 dnů od zahájení užšího řízení⁷, přičemž následná lhůta pro podání nabídek je stanovena nejméně na 25 dnů od odeslání výzvy k podání nabídky⁸. Obě tyto lhůty mohou být dle ustanovení § 59 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek zkráceny, a to tak, aby lhůta pro podání žádosti o účast činila nejméně 15 dnů od zahájení zadávacího řízení a lhůta pro podání nabídek tak, aby činila nejméně 10 dnů od odeslání výzvy k podání nabídky, přičemž naléhavost okolností musí zadavatel odůvodnit v zadávací dokumentaci, ve výzvě k podání žádosti o účast nebo ve výzvě k podání nabídek.
- Lhůty stanovené pro zadání veřejné zakázky formou jednacího řízení s uveřejněním jsou pro projednávanou věc nerozhodné, jelikož zadat veřejnou zakázku v jednacím řízení s uveřejněním je možné pouze za předem stanovených podmínek stanovených v ustanovení § 60 zákona o zadávání veřejných zakázek, které v projednávané případě nejsou naplněny, když se jedná o následující skutečnosti:
 - potřeby zadavatele nelze uspokojit bez úpravy na trhu dostupných plnění;
 - součástí plnění veřejné zakázky je návrh řešení nebo inovativní řešení;
 - veřejná zakázka nemůže být zadána bez předchozího jednání z důvodu zvláštních okolností vyplývajících z povahy, složitosti nebo právních a finančních podmínek spojených s předmětem veřejné zakázky, tedy je-li nezbytné vydefinovat rozhodující skutečnosti pro následné plnění;

⁶ ŠEBESTA, Milan, NOVOTNÝ, Petr, MACHUREK, Tomáš, DVOŘÁK, David a kol. Zákon o zadávání veřejných zakázek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 503. PODEŠVA, Vilém. Zákon o zadávání veřejných zakázek: Zákon o registru smluv: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2016

⁷ Ustanovení § 59 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek

⁸ Ustanovení § 59 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek



- o nelze stanovit technické podmínky odkazem na technické dokumenty podle § 90 odst. 1 a 2.
- 49 Výše uvedené lhůty však nejsou jediné lhůty, které je nezbytné zohlednit pro možnost zadání veřejné zakázky v jiném zadávacím řízení, než je jednací řízení bez uveřejnění. K uvedeným lhůtám je nezbytné připočítat další lhůty se kterými je nutné při zadání veřejné zakázky počítat a které mají dopad na celkovou dobu, která uplyne ode dne zahájení zadávacího řízení do dne zadání veřejné zakázky vybranému dodavateli. Jedná se zejména o lhůty na rozhodnutí o podaných námitkách a lhůty na rozhodnutí v řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, když vzhledem na rozsah veřejné zakázky a počet osob, které budou stavbou Městského okruhu dotčeny, lze poměrně s jistotou předpokládat, že se najdou osoby, které budou realizaci veřejné zakázky související s výstavbou Městského okruhu bránit, popř. se ji pokoušet zdržet právě podáním námitek a následným návrhem na přezkoumání úkonů zadavatele.
- 50 Lhůta pro podání námitek ji přitom zpravidla patnáct dnů ode dne, kdy se stěžovatel dozvěděl o domnělém porušení zákona⁹. Zákon o zadávání veřejných zakázek sice v ustanovení § 245 odst. 1 stanovuje lhůtu pro vyřízení námitek, a to ve lhůtě patnácti dnů od jejich doručení a lhůty na vyřízení námitek jsou tak relativně krátké, avšak při opakovaném podání námitek proti různým úkonům zadavatele v průběhu zadávacího řízení může v důsledku postupu potenciálních stěžovatelů dojít ke zdržení veřejné zakázky až o několik měsíců (uvedené koresponduje i s předchozími zkušenostmi klienta v rámci jiných zadávacích řízeních na zakázky podobného významu a typu).
- 51 Navíc je v tomto ohledu nutno počítat i se skutečností, že proti rozhodnutí o odmítnutí námitek je možné podat návrh na přezkoumání úkonů zadavatele dle ustanovení § 249 a následujících zákona o zadávání veřejných zakázek, a to ve lhůtě deseti dnů ode dne, kdy stěžovatel získal rozhodnutí o odmítnutí námitek¹⁰. Dle ustanovení § 246 odst. 1 písm. d) zákona o zadávání veřejných zakázek přitom platí, že, cit.: „*zadavatel nesmí uzavřít smlouvu s dodavatelem ve lhůtě 60 dnů ode dne zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, pokud byl návrh na zahájení řízení podán včas; zadavatel však může i v této lhůtě smlouvu uzavřít, pokud Úřad návrh zamítl nebo bylo správní řízení vedené o návrhu zastaveno a takové rozhodnutí nabylo právní moci*“.
- 52 Z výše uvedeného tak vyplývá, že pokud by se našla, byť jen jediná osoba, která podá v rámci nově zadané veřejné zakázky námitku a následně v případě odmítnutí námitek

⁹ Ustanovení § 242 zákona o zadávání veřejných zakázek

¹⁰ Ustanovení § 251 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek



podá návrh na přezkum úkonů zadavatele, dojde k prodloužení zadávacího řízení minimálně o tři měsíce. Uvedené přitom platí pro případ jediné námítky, když v rámci zadávacího řízení může být takových námitek vícero a tyto mohou být podávány v průběhu řízení proti různým úkonům zadavatele.

- 53 Navíc nelze opomenout, že k výše uvedeným lhůtám je nezbytné připočítat dobu, kterou si vyžádá celá řada dalších úkolů nezbytných pro zadání veřejné zakázky, jako je doba pro přípravu nové veřejné zakázky, doba pro hodnocení podaných nabídek, ale i doba realizace požadovaného plnění. Nadto v daném případě platí, že hlavní město Praha není omezeno toliko dobou zadávacího řízení a realizace zakázky (dopracování projektové dokumentace), ale rovněž i dobou, po kterou bude následně probíhat řízení o povolení stavebního záměru u věcně a místně příslušného správního orgánu, přičemž tato doba může být značná a není v možnostech hlavního města Prahy tuto jakkoli ovlivnit – je ovšem nutno s touto dobou počítat v celkovém posouzení toho, zda je možné v dané situaci použít jiný druh zadávacího řízení, byť se zkrácením zákonných lhůt.
- 54 Pokud při zohlednění všech výše uvedených skutečností bude uzavřeno, že není možné získat požadované plnění včas při využití otevřeného nebo užšího řízení, bude moci být učiněn závěr o naplnění druhé podmínky pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění dle ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek.

3.3 MOŽNOST ZADÁNÍ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY FORMOU JEDNACÍHO ŘÍZENÍ BEZ UVEŘEJNĚNÍ DLE USTANOVENÍ § 63 ODS. 5 ZÁKONA O ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK – NAPLNĚNÍ PODMÍNEK V POSUZOVANÉM PŘÍPADĚ

- 55 Po podřazení skutkového stavu posuzovaného případu pod právní úpravu vytyčující podmínky pro využití jednacího řízení bez uveřejnění lze dospět k závěru, že v daném případě je možné shledat mimořádné důvody pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění z krajně naléhavých okolností i nemožnost zadat veřejnou zakázku v zadávacím řízení otevřeném, užším nebo jednacím řízení s uveřejněním.

3.3.1 Krajně naléhavé okolnosti

- 56 V rámci posouzení toho, zda okolnosti posuzovaného případu (podrobně popsány jednak k části 3.1 tohoto stanoviska a dále konkretizovány níže) mohou naplnit zákonnou definici krajně naléhavé okolnosti ve smyslu ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek, je třeba již v úvodu uvést, že nelze dopředu predikovat konečné rozhodnutí příslušných orgánů (zejména Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže)



v konkrétním případě. Je však možné uvést, že okolnosti posuzovaného případu jsou natolik specifické a v konečném důsledku mohou vést k tak zásadním následkům, že zejména z následujících důvodů lze mít za důvodný závěr, nastalé okolnosti případu byly pro hlavní město Prahu objektivně nepředvídatelné a tyto mohou vést k velmi závažným následkům, které svou povahou mohou mít natolik zásadní dopad, že bude ohrožen další ekonomický a sociální rozvoj hlavního města Prahy jako metropole středoevropského významu.

3.3.1.1 Omezení platnosti Stanoviska EIA

- 57 V projednávaném případě lze za krajně naléhavou okolnost vedoucí k akutní nutnosti zadat dopracování projektové dokumentace považovat skutečnost, že s ohledem na změnu právních předpisů je podmínkou *sine qua non* pro realizaci dostavby Městského okruhu a Libeňské spojky v původním časovém předpokladu (tj. bez zdržení mnoha let) **získat povolení záměru stavby Městského okruhu a Libeňské spojky do října 2027.** Tato potřeba je přitom odůvodněna zejména tím, že v říjnu roku 2027 zanikne platnost Stanoviska EIA, a to bez možnosti jeho opětovného prodloužení. Platné Stanovisko EIA je přitom nezbytným předpokladem pro získání povolení záměru pro výstavbu Městského okruhu, když se jedná o výstavu místní komunikace, která je dle ustanovení § 4 odst. 1 předmětem posuzování podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, jelikož se jedná o místní komunikaci o čtyřech a více jízdních pružích o souvislé délce více než deset kilometrů.
- 58 Proces získání stanoviska EIA je přitom časově i administrativně značně náročným, přičemž v souvislosti s postupně narůstajícími nároky na posuzované záměry je třeba vyzdvihnout skutečnost, že nelze zaručit opětovné vydání tohoto stanoviska pro stavbu Městského okruhu v současně zamýšlené podobě. Nemožnost prodloužení stanoviska EIA po říjnu 2027 (do kdy je nutné získat alespoň nepravomocně povolení záměru ke stavbám Městského okruhu ve smyslu ustanovení § 9a odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) nutno jest považovat za zcela zásadní okolnost, která může vést (v extrémním případě) až k tomu, že dostavbu Městského okruhu nebude možno realizovat vůbec, popř. (se značnou pravděpodobností hraničící s jistotou) se zpožděním mnoha let (až desetiletí).
- 59 V této souvislosti je nutné poukázat na skutečnost, že **zadavatel nemohl předpokládat, že platnost Stanoviska EIA nebude možné dlouhodobě opakovaně prodlužovat, když do novelizace ustanovení § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, zákonem č. 465/2023 Sb., jenž nabyl účinnosti dne 1. ledna 2024 bylo možné prodlužovat Stanovisko EIA opakovaně bez jakéhokoliv omezení.** Nové znění



ustanovení § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí tak zcela nově tato opakované prodlužování výslovně vylučuje, když stanovuje, cit.: „*platnost stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání. Platnost stanoviska příslušný úřad na žádost oznamovatele prodlouží závazným stanoviskem o 5 let, pokud nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Opakované prodloužení platnosti stanoviska je vyloučeno*“. V důsledku této novely tak došlo ke zcela zásadní změně v právní úpravě platnosti stanovisek EIA, kterou nemohl zadavatel předpokládat, když naopak dlouhodobě bylo možné platnost stanoviska EIA prodlužovat opakovaně, z čehož zadavatel při zadání veřejné zakázky na vypracování dokumentace pro územní rozhodnutí pro Městský okruh a Libeňskou spojku zcela oprávněně vycházel.

- 60 Přechodná ustanovení vydaná k novele ustanovení § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí sice v části páté, čl. VIII odst. 1 zákona č. 465/2023 Sb., v některých případech umožňují opakované prodlužování platností stanoviska EIA, avšak pouze u vyhrazených staveb, když výslovně stanovuje, že „*stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění účinném do 31. března 2015, nebo závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb., ve znění účinném od 1. dubna 2015 do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, vydaného pro záměr nového jaderného zdroje, dálnice, silnice I. třídy, celostátní dráhy, regionální dráhy nebo vzletové a přistávací dráhy letiště přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona lze prodloužit opakovaně*“. Stavba Městského okruhu však mezi zákonem č. 465/2023 Sb. vyjmenované vyhrazené stavby nepatří, jelikož se jedná o místní komunikaci, a nikoliv dálnici nebo silnici první třídy, u kterých je nadále možné platnost stanovisek EIA opakovaně prodlužovat.
- 61 Z výše uvedených skutečností vyplývá, že zadavatel až do účinnosti nového znění ustanovení § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nemohl nijak předpokládat, že v budoucnu pozbyde Stanovisko EIA své platnosti, kterou nebude možné opětovně prodloužit. **Změna ustanovení § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí tak zcela nepředvídatelně vyloučila možnost využít Stanovisko EIA i po říjnu roku 2027, čímž vznikla potřeba získat povolení záměru nejpozději do října 2027 v souladu s ustanovením § 9a odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Tuto potřebu přitom zadavatel nemohl předpokládat ani ji nijak ovlivnit, když až do 1. ledna 2024 mohl vycházet z předpokladu, že platnost Stanoviska EIA bude možné opakovaně prodlužovat.** V daném případě se tak jedná o krajní naléhavost objektivního charakteru, kterou zadavatel nemohl předem



předpokládat a ani ji nijak ovlivnit, když tato naléhavá okolnost nastala v důsledku změny zákona.

- 62 Nepředvídatelnost legislativní změny je nadto dána i samotným legislativním procesem, který přijetí změny ustanovení § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí předcházela. Oproti běžnému procesu v rámci přijímání takto zásadních novel právních předpisů, kterým předchází mnohdy mnohaměsíční připomínková řízení (a tedy i možnost se na tyto legislativní změny s dostatečným předstihem připravit), byl návrh na novelizaci uvedeného ustanovení do legislativního procesu včleněn na poslední chvíli v rámci projednávání zákona v poslanecké sněmovně, nadto jako tzv. poslanecký „přílepek“ při projednávání zcela nesouvisejícího právního předpisu.
- 63 První návrh zákona 465/2023 Sb., byl rozeslán jako sněmovní tisk 410/0 dne 29. března 2023. **Tento návrh přitom vůbec zákon 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí novelizoval – novelizovaným zákonem měl být *a priori* zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury¹¹.**
- 64 Poprvé se návrh na změnu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v rámci návrhu zákona č. 465/2023 Sb., objevil v pozměňovacím návrhu č. 2986 poslance Roberta Telekyho a dalších, z 24. srpna 2024 (tento návrh byl podán jako druhý v pořadí)¹². Ve svém pozměňovacím návrhu jsou tyto změny mimo jiné odůvodněné důrazem na zrychlení povolování staveb, což dokládá tím, že v případě prodloužení se prodloužená stanoviska EIA s každým prodloužením kvalitou blíží novému stanovisku a také, že se čím dál častěji stávají předmětem správních a soudních přezkumů.
- 65 Následně, byly změny zahrnuté v pozměňovacím návrhu výše uvedeném, tentokrát rozšířené o další návrhy změn projednávaného zákona č. 465/2023 Sb., doporučeny k přijetí usnesením hospodářského výboru ze dne 25. září 2023.¹³ Finálně se tato změna objevila v dalším pozměňovacím návrhu poslance Roberta Telekyho a dalších č. 3383 z 12. října 2023, který měl více méně stejnou formu jako v usnesení hospodářského výboru. Tento návrh byl přijat hlasy 85 pro a 66 proti. Návrh zákona byl Poslaneckou sněmovnou

¹¹ Sněmovní tisk 410/0, dostupný z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=410&CT1=0>.

¹² Tento pozměňovací návrh zahrnuje i další změny – zejména týkající se přílohy zákona 100/2001 Sb. Nicméně tyto změny nebyly ve většině reflektovány v přijatém znění ani v usnesení hospodářského výboru. Dále jsou zde navrhovány změny v podobě přechodných ustanovení, které mimo jiné zahrnují výjimku pro jaderné reaktory – toto je zohledněno v pozdějších návrzích. Pozměňovací návrh č. 2986 dostupný: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=231169>.

¹³ Sněmovní tisk 410/3, Usnesení HV k tisku 410/0 dostupné na: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?o=9&ct=410&ct1=3>.



3. listopadu 2023 schválen, a to včetně novelizace ustanovení § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

- 66 **Z výše uvedeného přehledu legislativního procesu, který předcházel novele ustanovení § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že tyto okolnosti nemohla být pro hlavní město Prahu jakkoli předvídatelná, a to i přes skutečnost, že ve výsledku má pro tak významnou stavbu, jakou je dostavba Městského okruhu a Libeňské spojky, fatální následky.**
- 67 Je nutné zdůraznit, že zánik platnosti Stanoviska EIA by měl na výstavbu Městského okruhu značné negativní dopady, když v důsledku zániku jeho platnosti a s tím související potřeby získat nové stanovisko EIA by došlo ke značnému oddálení získání povolení záměru a samotného zahájení výstavby Městského okruhu. Navíc nelze zaručit, že by nové stanovisko EIA bylo opětovně vydáno ve stejném rozsahu jako stávající Stanovisko EIA, a to zejména s ohledem na existenci řady zájmových skupin, které se stavbou Městského okruhu nesouhlasí a budou využívat všech prostředků pro její eliminaci. **Se zánikem platnosti Stanovisek EIA je tak spojeno zcela zásadní riziko zdržení realizace Městského okruhu a Libeňské spojky**. Navíc v možnosti získání nového stanoviska EIA spočívá značná nejistota, kdy a zda vůbec takové pozitivní stanovisko bude v budoucnu reálně zajistit, či s jakými případnými podmínkami. Existuje tak značné riziko zcela zásadního zdržení při realizaci Městského okruhu, ale i vysoké riziko nezískání nového stanoviska EIA, a to s ohledem na vysoký okruh dotčených osob.
- 68 Zároveň nelze opomenout ani skutečnost, že v současnosti je na evropské úrovni projednávána změna Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále jen „**Směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší**“). Přípravovaná novela této Směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší (která musí být následně transponována do národní legislativy)¹⁴ přitom bude s jistotou zavádět nové, výrazně přísnější limity pro znečištění venkovního ovzduší. Plánovaná účinnost změn těchto limitů (tedy jejich transpozice do národní legislativy) je přitom plánována již na rok 2030. S ohledem na tuto skutečnost lze již nyní postavit na jisto, že nové limity nebude stávající návrh souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky schopen splnit. Pokud vůbec bude návrhem řešení Městského okruhu a Libeňské spojky možné nové limity v pražském prostředí splnit a projít procesem schvalování, tak pouze za významných technických úprav vzduchotechniky s řadou lokálních provozních výdechů, omezením výnosů z portálů tunelů a zřejmě při využití filtrů u výdechových objektů. Toto

¹⁴ Dostupné na [https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2024/04-24/0319/P9_TA\(2024\)0319_CS.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2024/04-24/0319/P9_TA(2024)0319_CS.pdf)



představuje kromě potřeby zcela zásadní změny projektu a parametrů staveb. I z tohoto důvodu je přitom nezbytné, aby platnost Stanoviska EIA nezanikla a tento komplex staveb mohl být realizován na základě aktuálního stanoviska EIA.

- 69 Jak vyplývá z výše uvedeného, zánik platnosti Stanoviska EIA by mohl vést k tomu, že možnost realizace stavby Městského okruhu by se zásadním způsobem ztížila, když v extrémním (avšak nikoliv nepravděpodobném) případě by nemusela být tato stavba realizována vůbec, resp. její realizace by mohla nastat se zpožděním mnoha let. Takové zpoždění, resp. i případná možnost stavbu nerealizovat by měla zásadní negativní následky na rozvoj hlavního města Prahy. Zároveň by vedla k faktickému zmaření značných nákladů, které doposud byly na realizaci této stavby účelně vynaloženy v horizontu mnoha let, když na stavbu Městského okruhu byly vynaloženy vyšší stovky milionů korun českých, když doposud v souvislosti se stavbou Městského okruhu proběhla celá řada přípravných prací, studií, celý proces získání Stanoviska EIA a byly provedeny projektové práce pro dokumentaci pro územní rozhodnutí včetně projednání, předběžný geotechnický průzkum, změna územního plánu a zásad územního rozvoje, ale i část přípravy majetkoprávní přípravy.
- 70 Ze všech shora uvedených skutečností tak vyplývá, že případný zánik platnosti Stanovisko EIA by vedl ke značnému zpoždění až případné nemožnosti stavbu Městského okruhu realizovat, když nelze předpokládat, že by se podařilo získat nové stanovisko EIA v totožném rozsahu. Taková situace by přitom měla zcela zásadní negativní následky pro možnost rozvoje hlavního města Prahy, což vyplývá např. z následujících skutečností uvedených v části 3.3.1.3 tohoto právního stanoviska. Zároveň by došlo ke zmaření výsledků dosavadní mnohaleté přípravy.

3.3.1.2 Nutnost koordinace stavby Městského okruhu již ve fázi projektu se záměry Správy železnic

- 71 Krajně naléhavá okolnost pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění může být rovněž dána potřebou koordinace stavby Městského okruhu se Správou železnic, která představila návrh řešení přestavby Železničního uzlu Praha (dále jen „ŽUP“) související s výstavbou vysokorychlostní tratě (dále jen „VRT“), která se dotýká i oblasti řešeného území v rámci Městského okruhu a Libeňské spojky. Jedná se tedy o kolizi dvou projektů zcela zásadního významu.
- 72 Správa železnic, která je státní organizací, v tomto ohledu realizuje strategicky významnou celostátní investici, která je ve střetu s projektem Městského okruhu a Libeňské spojky a pokud nebude neprodleně koordinována s projektem Městského okruhu a Libeňské spojky, tak může dojít k zabránění městské investice v zájmu



- celostátní strategické stavby ŽUP, tak v lepším případě k takové změně Městského okruhu a Libeňské spojky, která nebude schopna plnit původní cíle zadání.
- 73 V této souvislosti je nutné zdůraznit, že Správa železnic již připravuje projekty svých záměrů v dotčeném území (výstavby VRT a ŽUP) a pokud mají být projekty realizovány ve vzájemném souladu, je nezbytně nutná již nyní koordinace záměru Správy železnic s hlavním městem Prahou. Správa železnic přitom již nyní disponuje konceptem finálního řešení stavby VRT, který získala v roce 2023 a zároveň jí byl strategickým dokumentem vlády udělen úkol zahájit výstavbu vysokorychlostní tratě v letech 2026-2027.
- 74 Navíc je nutné upozornit, že s ohledem na zatížení dotčené oblasti a její celkové zastavění, které je již dnes ve zcela abnormálním rozsahu, je **při výstavbě nových staveb Městského okruhu a Libeňské spojky a vysokorychlostní tratě koordinace obou záměrů nezbytně nutná. V případě, že ke koordinaci těchto staveb nedojde totiž hrozí, že dříve realizovaná stavba významně zkomplikuje až zcela znemožní realizaci druhé stavby. S ohledem na skutečnost, že Správa železnic již v současné době disponuje finálním konceptem řešení stavby lze předpokládat, že tato stavbu bude zahájena dříve než stavba Městského okruhu a Libeňské spojky.** Existuje tak důvodná obava, že v případě zahájení výstavby vysokorychlostní tratě bez předchozí koordinace vedené mezi Správou železnic a hlavním městem Prahou nebude realizace výstavby Městského okruhu vůbec možná.
- 75 Zároveň přitom platí, že jakmile své záměry Správa železnic zrealizuje (za finance z fondů Evropské unie), s ohledem na vyžadovanou udržitelnost nebude hlavnímu městu Praha vůbec umožněno do Správou železnic realizované stavby ŽUP a VRT zasáhnout. Uvedené přitom nejenom znesnadní realizaci stavby Městského okruhu a Libeňské spojky, když v případě nemožnosti zasáhnout do staveb Správy železnic, které „protínají“ stavby Městského okruhu a Libeňské spojky, nebude možné toto protnutí realizovat. **Bez předchozí vzájemní koordinace těchto projektů tak stavby Městského okruhu a Libeňské spojky nebude možné vůbec realizovat.** Tato koordinace přitom není možná bez toho, aby byla dopracována projektová dokumentace pro Městský okruh a Libeňskou spojku tak, jak je specifikováno výše v části 3.1. tohoto stanoviska.
- 76 Správa železnic je tak při koordinaci výstavby v dané oblasti velmi významným subjektem, když za předpokladu, že nedojde ke koordinaci plánovaných projektů může zabránit realizaci stavby Městského okruhu, a to v důsledku konfliktu záměrů Správy železnic na výstavbu vysokorychlostní tratě a hlavního města Prahy na výstavbu Městského okruhu. Navíc pokud nebude hlavní město Praha disponovat projektovou dokumentací může Správa železnic trvat na stavbě městského okruhu v podobě, která



nebude schopna plnit původní cíle zadání a značně zkomplikuje výstavbu Městského okruhu.

- 77 Zároveň je nutné uvést, že v případě nemožnosti okamžitě koordinovat stavební záměry Správy železnic a hlavního města Prahy, (která fakticky je podmíněna neprodleným zahájením projekčních prací, které jsou předmětem posouzení), nebude možné ze strany Správy železnic v rámci realizace staveb ŽUP A VRT realizovat zároveň objekty, které po Správě železnic hlavní město Praha vyžaduje realizovat (jako jsou potřebná cyklospojení apod.), které úzce souvisí se stavbami Městského okruhu a Libeňské spojky. V současné době je již technicky prokázáno, že pokud tyto záměry Správa železnic nezohlední a nerealizuje je současně se svými stavbami ŽUP a VRT, hlavní město Praha je již nebude moct v předmětném území realizovat vůbec. S ohledem na nadřazenost provozu mezinárodního a nadregionálního železničního spojení (včetně plánované vysokorychlostní trati) nebude možné na nově Správou železnic realizovaných stavbách zajistit potřebné (a s ohledem na povahu staveb hlavního města Prahy dlouhodobé) výluky, čímž dojde k faktické nemožnosti tyto stavby realizovat.
- 78 Jak bylo výše uvedeno Správa železnic již v současné době disponuje finálním technickým řešením stavby ŽUP a VRT a s ohledem na tuto skutečnost i mezinárodní význam staveb ŽUP a VRT lze předpokládat, že Správa železnic nebude vyčkávat na vyhotovení projektové dokumentace ke stavbě Městského okruhu a v případě nevyhotovení této dokumentace v blízké době, zahájí v roce 2026 výstavbu vysokorychlostní tratě, čímž s velkou pravděpodobností znemožní výstavbu Městského okruhu a Libeňské spojky. **V případě nedopracování finálního konceptu dokumentace pro stavbu městského okruhu v blízké době tak lze předpokládat, že stavba vysokorychlostní tratě bude realizována bez předchozí koordinace s hlavním městem Prahou.** Taková situace by mohla mít fatální důsledky pro výstavbu Městského okruhu, když v nejzávažnějším případě by mohlo dojít ke zmaření výstavby Městského okruhu v oblasti Balabenky.

3.3.1.3 Následky nemožnosti realizace dokončení Městského okruhu

- 79 Nerealizace výstavby Městského okruhu v plánované trase (a v plánovaném časovém horizontu) by měla zcela zásadní dopad na hlavní město Prahu, když za takové situace by došlo ke zmaření doposud vynaložených finančních prostředků na výstavbu městského okruhu, když k dnešnímu dni hlavní město Praha na tuto stavbu vynaložilo finanční prostředky v hodnotě vyšších stovek milionů korun, jelikož muselo zajistit řadu přípravných prací a studií, směřujících k získání Stanoviska EIA, projektové



dokumentace pro územní rozhodnutí, předběžného geotechnického průzkumu, změny územního plánu a zásad územního rozvoje a zajistit část výkupů majetkoprávní přípravy.

80 Zmaření výstavby městského okruhu však nemá negativní dopad pouze na vynaložené finanční investice, ale i na celou řadu dalších skutečností, když zmaření jeho výstavby znemožní:

- Dourbanizaci širšího území hlavního města Prahy, jelikož nebude existovat dostatečná dopravní infrastruktura pro její realizaci. Z těchto důvodů nebude možné v území dotčeném Městským okruhem vybudovat stovky tisíc metrů čtverečních podlahových ploch, zejména bytů, administrativy, veřejné zeleně a dalšího veřejného vybavení. Z těchto důvodů budou lidé nadále bydlet za Prahou a dojíždět do ní, což stále zvyšuje současný neudržitelný stav dopravy a s tím související negativní vlivy;
- Zavedení efektivního způsobu regulace dopravy v hlavní městě Praze, jelikož nebudou existovat dostatečné objízdné trasy, jelikož městská okruh má být významnou objízdnou trasou;
- Dosažení předpokladů snížení intenzity dopravy v dotčené oblasti např.:
 - v ulici Čuprova ze současných cca 50 000 vozidel za den na cca 20 000 vozidel za den,
 - v ulici Povltavské ze současných cca 35 000 vozidel za den na 0 vozidel za den,
 - v Zenklově ulici ze současných cca 25 000 vozidel za den na cca 3 000 vozidel za den,
 - v ulici Spojovací ze současných cca 32 000 vozidel za den na cca 20 000 vozidel za den,
 - v Úvalské ulici ze současných cca 28 000 vozidel za den na cca 4 000 vozidel za den,
 - v ulici Pod Táborem ze současných cca 18 000 vozidel za den na cca 4 000 vozidel za den,
 - v ulici V Holešovičkách ze současných cca 90 000 vozidel za den na cca 50 000 vozidel za den;



- Zlepšení propustnosti města pro městskou hromadnou dopravu a bezmotorovou dopravu (vyhrazené pruhy, preference v křižovatkách, cyklopruhy, cyklotrasy), jelikož bez odstranění individuální automobilové dopravy z uličních koridorů v nich nevznikne prostor pro možnost většího využití preferované městské hromadné dopravy a bezmotorové dopravy;
 - Realizaci navazujících enviromentálních projektů vedoucích ke zlepšení životního prostředí v hlavním městě Praze např. Povltavské promenády, resp. cca 7 ha nových ozeleněných ploch v rámci městského okruhu.
- 81 Zmaření realizace dostavby Městského okruhu tak fakticky bude mít velmi negativní dopad na dopravu v hlavním městě Praze, ale i život obyvatel hlavního města Prahy, popř. osob pracujících na území hlavního města Prahy, když má značně přispět ke zlepšení dopravy ve městě a tím i ke zlepšení životního prostředí v dotčeném území.
- 82 Nadto je nutné zdůraznit, že skutečnost, že Správa železnic již nyní disponuje finálním konceptem projektové dokumentace nemohlo hlavní město Praha nijak ovlivnit, když na vnitřní procesy Správy železnic nemá žádný vliv. S ohledem na tuto skutečnost, lze uzavřít, že i v dané případě se jedná o naléhavou okolnost objektivního charakteru, kterou zadavatel nezpůsobil a ani ji nemohl předpokládat.
- 83 S ohledem na vše shora uvedené lze uzavřít, že v projednávaném případě jsou dány dvě možné naléhavé okolnosti, které by mohly odůvodňovat zadání veřejné zakázky na dopracování a přepracování dokumentace pro územní rozhodnutí na dokumentaci pro povolení záměru stavby, když první naléhavou okolností je nemožnost prodloužení platnosti Stanoviska EIA, která zanikne v října 2027. Druhou naléhavou okolností je potřeba koordinace stavby Městského okruhu se Správou železnic, která v oblasti dotčené stavbou Městského okruhu plánuje výstavbu vysokorychlostní trati. Uvedené okolnosti, resp. jejich naléhavost je pak dána skutečností, že v případě, že nebudou negativní následky těchto okolností eliminovány v příslušném čase, nastanou závažné následky popsány podrobně zejména v odst. 80 tohoto stanoviska.

3.3.2 K nemožnosti zadat veřejnou zakázku ve lhůtách pro otevření řízení a užší řízení

- 84 Další podmínkou pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění je, že (lapidárně řečeno) není možné získat požadované plnění včas při využití otevřeného nebo užšího řízení, a to ani při zkrácených lhůtách, které zákon o zadávání veřejných zakázek připouští. Pro posouzení naplnění této podmínky pro zadání veřejné zakázky formou jednacím řízení bez uveřejnění je nutné zohlednit i navazující skutečnosti, které musí být splněny pro dosažení stanoveného cíle – vydání povolení záměru stavebním úřadem



prvního stupně do října 2027 v souladu s ustanovením § 9a odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Tedy do doby zániku platnosti Stanoviska EIA, přičemž v době sepsání tohoto právního stanoviska do doby zániku platnosti Stanoviska EIA, tedy do října roku 2027 zbývá **35 měsíců**.

- 85 Navíc pro posouzení možnosti zadat veřejnou zakázku na přepracování konceptu projektové dokumentace ve lhůtách stanovených pro otevřené řízení nebo užší řízení je tak nutné zohlednit i celou řadu souvisejících skutečností, a to zejména zákonné lhůty, dobu nezbytně nutnou pro přípravu nové veřejné zakázky (včetně zadání rozsahu a požadavků na plnění – tedy na projektovou dokumentaci k povolení záměru), dobu, po kterou bude probíhat příprava dopracování projektové dokumentace i dobu, po kterou bude probíhat řízení o povolení záměru.
- 86 V této souvislosti je nutné zdůraznit, že na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí měl dodavatel dle Smlouvy o vytvoření dokumentace k územnímu řízení a poskytnutí souvisejících služeb **čtyřicet dva měsíců**, přičemž s ohledem na náročnost a rozsah stavby Městského okruhu a Libeňské spojky bude rovněž přepracování této dokumentace časově velmi náročné, když i s ohledem na určitou časovou rezervu je nutné předpokládat s realizací veřejné zakázky, alespoň v době odpovídající polovině první veřejné zakázky. Tedy v době minimálně dvaceti jedna měsíců, resp. dle vyhodnocení předběžné tržní konzultace (srov. část 3.3.2.1 tohoto stanoviska) dokonce dvacet osm měsíců.
- 87 Nadto je nezbytné pro možnost realizace veřejné zakázky v otevřeném řízení nebo v užším řízení zohlednit i lhůty pro vydání povolení záměru, když tyto lhůty hrají zcela zásadní roli při posouzení toho, zda je možné povolení záměru získat do října 2017 tak, aby v souladu s ustanovením § 9a odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bylo stanovisko EIA platné v době vydání rozhodnutí v navazujících řízeních v prvním stupni. Lhůty pro vydání povolení záměru jsou v projednávaném případě stanoveny v ustanovení § 196 odst. 1 písm. b) stavebního zákona na šedesát dnů ode dne zahájení řízení, přičemž tato lhůta může být dle ustanovení § 196 odst. 2 písm. b) stavebního zákona prodloužena až o šedesát dnů, když zmiňované ustanovení výslovně uvádí, cit.: *„lhůty podle odstavce 1 může stavební úřad před jejich uplynutím usnesením prodloužit až o 60 dnů v řízení s velkým počtem účastníků, nebo je-li třeba doručovat veřejnou vyhláškou osobám, jimž se prokazatelně nedaří doručovat, nebo je-li třeba doručovat do ciziny.“*
- 88 Vzhledem k rozsahu stavby Městského okruhu a s tím spojené složitostí řízení o povolení záměru je nezbytné předpokládat, že dojde k prodloužení lhůty na maximální možnou



délku a zároveň tyto lhůty budou využity v celém rozsahu. S ohledem na tuto skutečnost je nutné předpokládat, že řízení o povolení záměru budu probíhat v délce sto dvaceti dnů (tedy téměř čtyři měsíce). Pro podání žádosti o povolení záměru bez ponechání jakékoliv časové rezervy je tak nutné podat žádost o povolení záměru nejpozději koncem května 2027.

- 89 Takový postup je však v podstatě nepřijatelný s ohledem na existující praxi v rámci řízení dle stavebního zákona, kdy je, bohužel, notorietou, že zákonné lhůty nejsou dodržovány, resp. jsou mnohdy prodlužovány o dobu, kdy je řízení přerušeno za účelem získání dalších podkladů. Naopak je nutné důrazně doporučit podání žádosti o povolení záměru **nejpozději začátkem roku 2027, aby bylo možné získat povolení záměru i v případě (ne)zákonných průtahů ze strany stavebního úřadu.**
- 90 Pokud bychom počítali s tím, že bude žádost o povolení záměru podána v posledním možném termínu, tedy v květnu 2027, a na dopracování projektové dokumentace bude mít dodavatel dvacet jedna měsíců, znamená to, že na zadání veřejné zakázky zbývá doba jedenáct měsíců. S ohledem na skutečnost, že nelze doporučit podání žádosti o povolení záměru v posledním možném termínu, předpokládejme, že zbývá doba na vypracování veřejné zakázky v délce cca devíti, pravděpodobně i méně měsíců. **To v době, kdy doposud nebyly zahájeny ani práce na zadávací dokumentaci pro veřejnou zakázku na přepracování projektové dokumentace s ohledem na skutečnost, že aktuálně jsou dle dostupných informací intenzivně již od ledna 2024 „teprve“ zpracovávány technické podklady pro dopracování projektové dokumentace, které jsou nezbytné pro to, aby mohla být veřejná zakázka vůbec zadána, tedy aby mohlo být vůbec zadávací řízení zahájeno.** V tomto ohledu přitom teprve v letošním roce dle sdělení Klienta mohla započít vzájemná koordinace se Správou železnic ohledně souběžné realizace vysokorychlostní tratě v dotčené lokalitě (srov. odst. 6 tohoto stanoviska). Tato koordinace a propojení obou projektů je přitom podmínkou *sine qua non* pro možnost zadání dopracování projektové dokumentace do stupně dokumentace pro povolení záměru, jedná se přitom o technicky i odborně složité práce.
- 91 Zákon o zadávání veřejných zakázek přitom stanoví, že lhůta pro podání nabídek v otevřeném řízení musí být stanovena nejméně na třicet dnů od zahájení zadávacího řízení¹⁵, popř. patnáct dnů v případě zkrácené lhůty¹⁶ a v užším řízení stanovuje lhůtu pro podání žádosti o účast nejméně na 30 dnů od zahájení užšího řízení¹⁷, přičemž následná

¹⁵ Ustanovení § 57 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek

¹⁶ Ustanovení § 57 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek

¹⁷ Ustanovení § 59 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek



Lhůta pro podání nabídek je stanovena nejméně na 25 dnů od odeslání výzvy k podání nabídky¹⁸. Obě tyto lhůty mohou být dle ustanovení § 59 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek zkráceny, a to tak, aby lhůta pro podání žádosti o účast činila nejméně 15 dnů od zahájení zadávacího řízení a lhůta pro podání nabídek tak, aby činila nejméně 10 dnů od odeslání výzvy k podání nabídky.

- 92 Dále zákon o zadávání veřejných zakázek stanovuje lhůta pro podání námitek na patnáct dnů ode dne, kdy se stěžovatel dozvěděl o domnělém porušení zákona¹⁹, lhůtu pro vyřízení těchto námitek, a to ve lhůtě patnácti dnů od jejich doručení²⁰. Navíc proti rozhodnutí o odmítnutí námitek je možné podat návrh na přezkum úkonů zadavatele, a to ve lhůtě deseti dnů ode dne, kdy stěžovatel získal rozhodnutí o odmítnutí námitek²¹, přičemž v případě návrhu na přezkum úkonů zadavatele zadavatel nesmí s vybraným dodavatelem zadat veřejnou zakázku ve lhůtě šedesáti dnů od zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele²². Z výše uvedeného tak vyplývá, že pokud by se našel, byť jen jediný subjekt, který podá v rámci nově zadané veřejné zakázky námitku a následně v případě odmítnutí námitek podá návrh na přezkum úkonů zadavatele, tak dojde k prodloužení zadávacího řízení o více jak tři měsíce. S ohledem na podstatu zakázky je přitom takový odhad značně konzervativní, v případě podobných zakázek dle informací sdělených klientem dochází k tomu, že na základě různých důvodů (dodatečné informace, námitky proti postupu zadavatele atp.) není výjimkou, že jednotlivá zadávací řízení trvají až 12 a více měsíců.
- 93 S ohledem na vše shora uvedené lze uzavřít, že v daném případě není možné veřejnou zakázku realizovat v otevřeném řízení, užším řízení ani jednacím řízením s uveřejněním, když v případě zadání veřejné zakázky v jednom z těchto řízení a podání jediné námitek a jediného návrhu na přezkum úkonů zadavatele zbyde na zadání veřejné zakázky doba v délce šesti měsíců, která i s ohledem na předchozí zkušenosti klienta je zcela nedostatečná pro zadání veřejné zakázky – tedy pro uzavření příslušné smlouvy a zahájení plnění dle takové smlouvy. Za takového stavu se jeví zcela nereálné, že by bylo možné získat povolení záměru do zániku platnosti Stanoviska EIA a vyhnout se tak následkům specifikovaným v části 3.3.1 tohoto stanoviska. Navíc je nutné zdůraznit, že požadovaný cíl by nebylo možné stihnout ani za předpokladu, že by došlo k zadání veřejné zakázky již v lednu 2024, tedy ihned po účinnosti nového znění ustanovení § 9a zákona o

¹⁸ Ustanovení § 59 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek

¹⁹ Ustanovení § 242 zákona o zadávání veřejných zakázek

²⁰ Ustanovení § 245 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek

²¹ Ustanovení § 251 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek

²² Ustanovení § 246 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek



posuzování vlivů na životní prostředí, a to s ohledem na skutečnost, že v tu dobu ani nebyl dokončen čistopis projektové dokumentace pro územní rozhodnutí (vzhledem k absenci usazeného technického řešení ŽUP a VRT v oblasti Balabenka), která je nezbytným podkladem pro zahájení prací na projektové dokumentaci pro povolení záměru.

- 94 V daném případě přitom z předchozích zkušeností hlavního města Prahy v rámci zadávání veřejných zakázek obdobného významu (resp. významu dokonce menšího, přičemž v řešeném případě s ohledem na celkovou složitost nelze uvažovat o tom, že by proces zadání veřejné zakázky byl jednodušší a časově méně náročný – lze předpokládat spíše pravý opak) vyplývá, že v podobných případech je proces zadání veřejné zakázky „standardním“ způsobem značně časově náročný, a to i za situace, kdy by došlo ke zkrácení příslušných lhůt dle možností, které nabízí zákon o zadávání veřejných zakázek.
- 95 Hlavní město Praha v tomto ohledu uvádí výčet příkladů zadávacích řízení, které v nedávné minulosti proběhly a jejichž předmět byl srovnatelný s nyní řešeným případem. Z tohoto výčtu je přitom patrné, že zejména využití otevřeného zadávacího řízení (ale ani ostatních druhů zadávacího řízení, přičemž lze pochybovat, resp. ve většině případů dokonce vyloučit, že jiný druh zadávacího řízení by byl pro tento případ aplikovatelný) by nemohlo vést k tomu, aby byla výše uvedená doba pro vydání prvoinstančního rozhodnutí o povolení záměru splněna:

Stavba č. 8262 JM I – ukončení Centrálního parku; stavební práce:

- **28. 2. 2022** Usnesení zastupitelstva o schválení záměru na realizaci zadávacího řízení;
- příprava zadávací dokumentace, **29. 7. 2022** ukončeno připomínkové řízení;
- **6. 9. 2022** zahájeno zadávací řízení;
- **22. 12. 2022** ukončena lhůta pro podání nabídek; otevírání nabídek (v průběhu podány námitky proti zadávací dokumentaci, které vedly k nutnosti prodloužení lhůty pro podání nabídek);
- stěžovatelem podán podnět ÚOHS; ÚOHS vydal zákaz uzavření smlouvy; následně rozhodl ve prospěch zadavatele; stěžovatelem podán rozklad proti rozhodnutí k předsedovi ÚOHS; ten rozhodl o zamítnutí;
- mezitím provedeno hodnocení nabídek, posouzení nabídek a množství opakovaných výzev vybranému dodavateli k doplnění a objasnění nabídky;
- dne **1. 4. 2024** byla ukončena činnost komise a předána technikovi dokumentace k přípravě Usnesení o výběru dodavatele pro RADU hlavního města Prahy;
- zatím nebylo rozhodnuto o výběru dodavatele – zadávací řízení dosud nebylo ukončeno.



Stavba č. 3106 TV Suchdol etapa 0007 Komunikace Výhledy; zhotovitel:

- **6. 6. 2022** Usnesení zastupitelstva o schválení záměru na realizaci zadávacího řízení;
- příprava zadávací dokumentace, 11. 7. 2022 ukončeno připomínkové řízení;
- **9. 8. 2022 zahájeno zadávací řízení;**
- **13. 9. 2022** ukončena lhůta pro podání nabídek; otevírání nabídek
- následovala činnost komise, ukončena 23. 1. 2023;
- vybraný dodavatel opakovaně vyzván k předložení originálů dokumentů;
- 3. 4. 2023 vypracován Zápis o posouzení splnění podmínek účasti vybraného dodavatele;
- 3. 4. 2023 byla technikovi předána dokumentace k přípravě Usnesení o výběru dodavatele pro RADU hlavního města Prahy;
- **6. 11. 2023 schváleno Radou Usnesení o výběru dodavatele;**
- 15. 11. 2023 uveřejněno Oznámení o výběru dodavatele – lhůta pro podání námitek 15 dnů;
- **18. 1. 2024** uzavřena smlouva s vybraným dodavatelem.

Stavba č. 44528 Modernizace základny Letecké záchranné služby, zhotovitel stavby:

- **28. 6. 2021** Usnesení zastupitelstva o schválení záměru na realizaci zadávacího řízení;
- příprava zadávací dokumentace, 22. 9. 2021 ukončeno připomínkové řízení;
- **5. 11. 2021 zahájeno zadávací řízení;**
- 24. 11. 2021 ukončena lhůta pro podání nabídek; otevírání;
- následovala činnost komise, ukončena 28. 4. 2022;
- 28. 4. 2022 předána technikovi dokumentace k přípravě Usnesení o vyloučení účastníka a výběru dodavatele pro RADU hlavního města Prahy;
- 3. 4. 2023 vydáno Usnesení Rady hlavního města Prahy o vyloučení účastníka zadávacího řízení a o výběru dodavatele;
- 6. 4. 2023 uveřejněno Oznámení o vyloučení účastníka a Oznámení o výběru dodavatele – lhůta pro podání námitek 15 dnů;
- **15. 6. 2023 uzavřena smlouva s vybraným dodavatelem.**

Stavba č. 42977 Výstavba has. zbrojnice Zličín; projekt:

- 1. 8. 2022 Usnesení zastupitelstva o schválení záměru na realizaci zadávacího řízení;
- příprava zadávací dokumentace, 15. 9. 2022 ukončeno připomínkové řízení;



- **21. 9. 2022 zahájeno zadávací řízení;**
 - 13. 10. 2022 ukončena lhůta pro podání nabídek; otevírání nabídek;
 - následovala činnost komise, ukončena 18. 1. 2023;
 - na základě připomínek VEZ činnost komise obnovena;
 - 1. 9. 2023 rozhodnuto o výběru dodavatele;
 - 8. 9. 2023 Rozhodnutí o výběru dodavatele uveřejněno v TA – lhůta pro podání námitek 15 dnů;
 - **13. 10. 2023 uzavřena smlouva s vybraným dodavatelem.**
- 96 Z výše uvedených příkladů je přitom zřejmé, že i v **případě veřejných zakázek zadávaných v otevřeném řízení, u kterých nedochází k zásadním komplikacím** (které však v projednávaném případě nelze vyloučit, naopak s ohledem na hodnotu zakázky je lze spíše očekávat) je časový prostor nutný pro zadání veřejné zakázky značný a není výjimkou, že (i s ohledem na nutnost schvalování zásadních rozhodnutí orgány hlavního města Prahy – vyplývající mimo jiné ze zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze) od zahájení zadávacího řízení (resp. předcházejících kroků – rozhodnutí o schválení záměru vypsát veřejnou zakázku) **nezřídka uplyne mnoho měsíců až let.**
- 97 V posuzovaném případě přitom s ohledem na skutečnost, že nově poptávaná projektová dokumentace navazuje na již zpracovanou projektovou dokumentaci, by zadávací řízení bylo s jistotou komplikováno dodatečnými dotazy zejména technického charakteru, které by vedly k prodlužování zadávacího řízení. V tomto ohledu tedy není řešením ani možnost zkrácení jednotlivých lhůt v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek – tato možnost jednak neřeší nutnost vypořádat se s jednotlivými technickými dotazy či námitkami proti zadávací dokumentaci, dále by ani v případě zkrácení těchto lhůt nebyl splněn termín zmíněný výše (tedy nutnost zahájení projekčních prací do 12/2024 tak, aby bylo možné získat prvoinstanční rozhodnutí o povolení záměru do října 2027).
- 98 **Ze shora uvedeného vyplývá, že při využití jiných druhů zadávacího řízení by došlo k takovému zdržení při zadání projektových prací, že by výše popsané termíny nebylo možné stihnout. Lze tedy mít za to, že příslušná podmínka ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek je v daném případě naplněna.**

3.3.2.1 Poznatky získané HMP v rámci předběžné tržní konzultace (PTK)

- 99 V rámci podkladů pro zpracování tohoto stanoviska bylo dále ze strany Klienta poskytnuto i vyhodnocení předběžné tržní konzultace (dále jen „PTK“). Předmětem PTK byla předběžná tržní konzultace k potenciaálnímu zadání veřejné zakázky na zpracování kompletní dokumentace pro povolení záměru stavby (souboru staveb MO+LS) dle zákona 283/2021 Sb. a 284/2021 Sb., vč. zajištění všech nezbytných inženýrských



činností, průzkumných prací (bez GTP) a zaměření, a to za podmínek stanovených v PTK. Předmětem PTK tedy byla předběžná tržní konzultace pro vyhodnocení časového harmonogramu a finančních nákladů na zadání dopracování projektové dokumentace v případě, že by tato byla dopracována ze stupně dokumentace pro územní rozhodnutí na projektovou dokumentaci pro povolení záměru, a to v rámci nového zadávacího řízení (jinými slovy by nedošlo k přímému pokračování v projekčních pracích ze strany současných dodavatelů, ale projektová dokumentace pro územní rozhodnutí by byla pouze podkladem pro přípravu nové dokumentace pro povolení záměru).

- 100 V rámci PTK byly osloveny jak subjekty, které se aktuálně podílí jako dodavatelé na přípravě projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, tak i subjekty, které se na těchto pracích nepodílejí, avšak mohly by být potenciálnímu uchazeči v rámci zadávacího řízení na uzavření smlouvy na přípravu projektové dokumentace pro povolení záměru.
- 101 Z vyhodnocení PTK vyplývá, že v případě, že by byla zvolena varianta zadání zpracování projektové dokumentace pro povolení záměru formou zadání veřejné zakázky na zpracování „nové“ dokumentace pro povolení záměru, **jedná se o variantu časově i finančně náročnější, když z předložených vyjádření k PTK jasně vyplývá, že i v případě, kdy by došlo k uzavření smlouvy na plnění veřejné zakázky do konce roku 2024, v podstatě žádný ze subjektů, který poskytl vyjádření k PTK, by nebyl schopen dokončit projekční práce a zajistit vydání rozhodnutí o povolení záměru do limitního termínu 10/2027.**
- 102 V tomto ohledu lze uvést, že dokonce i subjekty, které jsou aktuálními dodavateli projektové dokumentace pro územní rozhodnutí a které mohou započít s projekčními pracemi mnohem dříve než subjekty, které aktuálně na projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí neparticipují, by **nemohly fakticky stihnout termín pro vydání povolení záměru v říjnu 2027, když odhadovaná doba pro dokončení všech nutných prací se pohybuje v případě dvou subjektů (společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s.) až v průběhu roku 2028, v případě společnosti SATRA, spol. s.r.o. sice v termínu 09/2027, avšak společnost SATRA, spol. s.r.o. (stejně jako předchozí společnosti) je dodavatelem pouze jedné části projekčních prací (toto je aktuálně rozděleno na tři části – srov. str. 2 vyhodnocení PTK).**
- 103 Naopak je z vyhodnocení PTK zřejmé, že jiní potenciální dodavatelé, kteří aktuálně neparticipují na vyhotovení projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, by nemohly termín pro vydání rozhodnutí o povolení záměru 10/2027 stihnout, když tyto subjekty odhadují možnost započítí projekčních prací mnohdy až na rok 2026 (srov. tabulka



k bodu 3.7 PTK), celková doba realizace by pak zabrala několik desítek měsíců (srov. tabulky k bodům 3.8 až 3.11 vyhodnocení PTK).

- 104 **V tomto ohledu je tedy zřejmé, že na základě informací získaných Klientem v rámci PTK aktuálně není možné bez využití jednacího řízení bez uveřejnění stihnout termín pro vydání rozhodnutí o povolení záměru v 10/2027, a tedy zachovat platnost Stanovisek EIA. Zároveň se jeví jako při nejmenším pravděpodobné, že s ohledem na kapacitní možnosti oslovených subjektů nebude možné bez využití jednacího řízení bez uveřejnění stihnout termín pro vydání rozhodnutí o povolení záměru v 10/2027, a tedy zachovat platnost Stanovisek EIA i v případě, že by HMP zahájilo zadávací řízení na vyhotovení projektové dokumentace pro povolení záměru kdykoli v roce 2024. I kdyby byl takový postup možný (*quod non* s ohledem na skutečnost, že zadání této zakázky nebylo dříve s ohledem na nutnost přípravy technických podkladů možné – srov. např. část 3.3.1.2 nebo odst. 90 tohoto stanoviska), je nepravděpodobné, že by jakýkoli potenciální dodavatel (splňující náročné kvalifikační předpoklady) byl schopen projektovou dokumentaci vyhotovit a následně zajistit vydání povolení záměru do 10/2027.**
- 105 **I s ohledem na závěry vyhodnocení PTK, resp. na vyjádření subjektů v rámci PTK se jeví jako nepravděpodobné, že za nastalé situace – zejména z důvodu změny právních předpisů (srov. zejména část 3.3.1.1 tohoto stanoviska) – bude vydáno rozhodnutí o povolení záměru bez využití jednacího řízení bez uveřejnění.**

3.4 MOŽNÉ SANKCE V PŘÍPADĚ POSTIHU ZA NEOPRÁVNĚNÉ ZADÁVÁNÍ VEŘENÉ ZAKÁZKY V JEDNACÍM ŘÍZENÍ BEZ UVEŘEJNĚNÍ

- 106 Vzhledem ke skutečnosti, že naplnění podmínek pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění je zpravidla zkoumáno v přestupkovém řízení, je vhodné v rámci tohoto stanoviska poukázat i na možné přestupky, kterých se zadavatel veřejné zakázky při zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění v rozporu se zákonem o zadávání veřejných zakázek může dopustit.
- 107 Možné přestupky jsou vyjmenovány v ustanovení § 268 zákona o zadávání veřejných zakázek, které stanovuje následující, cit.:

„Zadavatel se dopustí přestupku tím, že

- a) nedodrží pravidla stanovená tímto zákonem pro zadání veřejné zakázky nebo pro zvláštní postupy podle části šesté s výjimkou soutěže o návrh, přičemž tím ovlivní*



nebo může ovlivnit výběr dodavatele, a zadá veřejnou zakázku nebo uzavře rámcovou dohodu,

- b) nedodrží pravidla stanovená tímto zákonem v soutěži o návrh, přičemž tím ovlivní nebo může ovlivnit výběr návrhu,*
- c) stanoví zadávací podmínky v zadávacím řízení nebo při zvláštním postupu podle části šesté s výjimkou soutěže o návrh v rozporu se zákonem a zadá veřejnou zakázku nebo uzavře rámcovou dohodu,*
- d) stanoví zadávací podmínky v soutěži o návrh v rozporu se zákonem,*
- e) nepořídí nebo neuchová dokumentaci o zadávacím řízení podle § 216 odst. 1 nebo 2,*
- f) postupuje při vyřizování námitek v rozporu s § 245 odst. 1, 2, 3 nebo 4, nebo*
- g) nesplní některou z povinností podle § 252 odst. 1, 3 nebo 4, § 254 odst. 5 nebo 6 nebo § 258 odst. 1.“*

108 V případě chybného zadání veřejné zakázky se zadavatel může dopustit přestupku uvedeného v ustanovení § 268 odst. 1 písm. a), b) a c) zákona o zadávání veřejných zakázek, přičemž tyto přestupky směřují na situace, kdy zadavatel nedodrží pravidla pro zadávání veřejných zakázek stanovené zákonem o zadávání veřejných zakázek a současně tím ovlivní nebo mohl ovlivnit výběr dodavatele, když Úřad pro ochranu hospodářské soutěže je povinen v rámci přestupkového řízení zkoumat, zda nesprávný postup zadavatele mohl skutečně ovlivnit výběr dodavatele. Uvedené ovšem neplatí pro přestupek pod písmenem c), kterého se zadavatel dopustí bez ohledu na skutečnost, zda ovlivnil nebo neovlivnil výběr dodavatele. V této souvislosti je však nutné poukázat na Komentářovou literaturu²³, která výslovně stanovuje, cit.: „s ohledem na skutečnost, že řízení o přestupku v daných případech bude probíhat až po uzavření smlouvy s dodavatelem, existenci či alespoň potencialitu újmy na právech jiného, než vybraného dodavatele bude pravidelně možné dovozovat“. S ohledem na tuto skutečnost je nutné předpokládat, že pokud dojde k pochybení při zadání veřejné zakázky, tak s velkou pravděpodobností bude ze strany Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže shledáno, že toto pochybení mohlo ovlivnit výběr dodavatele.

²³ ŠEBESTA, Milan, NOVOTNÝ, Petr, MACHUREK, Tomáš, DVOŘÁK, David a kol. Zákon o zadávání veřejných zakázek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 503. PODEŠVA, Vilém. Zákon o zadávání veřejných zakázek: Zákon o registru smluv: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2016



- 109 Za spáchání přestupku dle zákona o zadávání veřejných zakázek hrozí zadavateli pokuta, jejíž výše je uvedena v ustanovení § 268 odst. 2 písm. a) zákona o zadávání veřejných zakázek, které stanovuje, že za výše uvedené přestupky se uloží pokuta do 10 % ceny veřejné zakázky, nebo do 20.000.000,- Kč, nelze-li celkovou cenu veřejné zakázky zjistit.
- 110 S ohledem na skutečnost, že při zadání veřejné zakázky na přepracování dokumentace je známa její celková hodnota, je nutné uzavřít, že v případě porušení povinností stanovených zákonem o zadávání veřejných zakázek by mohla být zadavateli uložena pokuta až do výše 10 % celkové hodnoty veřejné zakázky.
- 111 V souvislosti s uložením pokuty podle zákona o zadávání veřejných zakázek je přitom nutné upozornit na skutečnost, že zákon o zadávání veřejných zakázek neumožňuje neuložení správního trestu, když výslovně v ustanovení § 270 odst. 7 zákona o zadávání veřejných zakázek stanovuje, cit.: „*v případě přestupků podle tohoto zákona se § 35 písm. d) a § 42 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich nepoužijí.*“ Uvedené přitom potvrzuje i Komentářová literatura²⁴, která výslovně stanovuje cit.: „*Závěrem je potřeba dodat, že ÚOHS je povinen uložit pokutu za spáchání přestupku, neboť komentované ustanovení nepřipouští možnost neuložení pokuty za spáchaný přestupek (...)*“.
- 112 Zároveň je nad rámec výše uvedeného nutno zmínit i možnost uložení zákazu plnění smlouvy uzavřené na veřejnou zakázku v rámci řízení na uložení zákazu plnění smlouvy vedeného Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže dle ustanovení § 254 zákona o zadávání veřejných zakázek. V rámci uvedeného řízení zahájeného na návrh je Úřad pro ochranu hospodářské soutěže oprávněn zadavateli uložit zákaz plnění smlouvy na veřejnou zakázku mimo jiné v případě, že zadavatel uzavřel smlouvu bez předchozího uveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení, předběžného oznámení nebo výzvy k podání nabídek ve zjednodušeném podlimitním řízení, ačkoli byl povinen toto oznámení, předběžné oznámení nebo výzvu k podání nabídek ve zjednodušeném podlimitním řízení uveřejnit, ledaže uveřejnil dobrovolné oznámení o záměru uzavřít smlouvu podle § 212 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek.

²⁴ ŠEBESTA, Milan, NOVOTNÝ, Petr, MACHUREK, Tomáš, DVOŘÁK, David a kol. Zákon o zadávání veřejných zakázek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 503. PODEŠVA, Vilém. Zákon o zadávání veřejných zakázek: Zákon o registru smluv: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2016

4 ZÁVĚR

114 Vzhledem k výše uvedenému lze shrnout, že:

- I. Městský okruh a Libeňská spojka jsou v územním plánu vymezeny jako veřejně prospěšné stavby, celoměstského až regionálního významu. Jde o nezbytné strategické stavby, jejichž realizace představuje základní podmínku pro omezení negativních dopadů stoupající dopravní poptávky související s rozvojem Prahy a metropolitního regionu. Městský okruh a Libeňská spojka se tedy významně podílejí na celkovém plánu rozvoje hl. m. Prahy. Dokončení Městského okruhu a Libeňské spojky je proto klíčové nejen pro ochranu částí města, které ještě nejsou zastavěny, ale i pro ty části, kde již Městský okruh a Libeňská spojka byly dokončeny. Přínos pro rozvoj města byl hrubě vypočten na cca až 1 milion m² hrubé podlažní plochy (HPP) nové výstavby všeho typu a také mnoha hektarů zeleně. Současně by se tak podařilo uvolnit místní komunikace pro městskou hromadnou dopravu a bezmotorovou dopravu (vyhrazené pruhy, preference v křižovatkách, cyklopruhy, cyklotrasy), když bez snížení podílu individuální automobilové dopravy z uličních koridorů v nich nevznikne prostor pro větší využití preferované městské hromadné dopravy a bezmotorové dopravy.
- II. Pro zadání veřejné zakázky formou jednacího řízení bez uveřejnění musí být kumulativně splněny následující podmínky stanovené v ustanovení § 63 odst. 5 zákona o zadávání veřejných zakázek, které jsou následující:
 - a. existuje krajně naléhavá okolnost, kterou zadavatel nemohl předvídat a ani ji nepředvídal a jenž vznikla z objektivních důvodů, nikoliv v důsledku činnosti či naopak nečinnosti zadavatele;
 - b. nelze dodržet lhůty stanové zákonem pro realizaci otevřeného řízení, užšího řízení či jednacího řízení s uveřejněním,příčemž naplnění těchto podmínek musí být podrobně odůvodněno již ve zprávě o zadávacím řízení.
- III. V projednávaném případě mohou být dány dvě naléhavé okolnosti pro zadání veřejné zakázky na přepracování dokumentace pro územní rozhodnutí na dokumentaci pro povolení záměru stavby dle stavebního zákona, přičemž první naléhavá okolnost může spočívat v nemožnosti prodloužit platnosti Stanovisek EIA, která zaniknou v října 2027. Druhá



naléhavá okolnost může spočívat v nutnosti koordinace stavby Městského okruhu a Libeňské spojky se Správou železnic, která v oblasti dotčené stavbou Městského okruhu a Libeňské spojky plánuje výstavbu vysokorychlostní trati.

IV. V projednávaném případě není možné dosáhnout vydání povolení záměru dle stavebního zákona do října 2027 při zadání veřejné zakázky v otevřeném nebo užším zadávacím řízení a dosáhnout tak požadované cíle. Pro posouzení, zda je možné zadat veřejnou zakázku v otevřeném nebo užším řízení je třeba zohlednit:

- a) dobu nutnou na vypracování veřejné zakázky, která byla odhadnuta na dvacet jedna měsíců;
- b) lhůtu pro vydání povolení záměru, které je dle ustanovení § 196 odst. 1 písm. b) stavebního zákona stanovena na šedesát dnů ode dne zahájení řízení o povolení záměru, přičemž tato lhůta může být dle ustanovení § 196 odst. 2 písm. b) stavebního zákona prodloužena až o dalších šedesát dnů;
- c) lhůtu pro podání námitek v délce patnácti dnů ode dne, kdy se stěžovatel dozvěděl o domnělém porušení zákona²⁵ a lhůtu pro vyřízení těchto námitek v délce patnácti dnů od jejich doručení²⁶;
- d) lhůtu deseti dnů na podání návrhu na přezkum úkonů ode dne, kdy stěžovatel získal rozhodnutí o odmítnutí námitek²⁷ a lhůtu šedesáti dnů od zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, po kterou zadavatel nesmí s vybraným dodavatelem uzavřít smlouvu na plnění veřejné zakázky²⁸.

Při zohlednění výše uvedených lhůt zbyde zadavateli na zadání veřejné zakázky doba méně než osm měsíců. To v době, kdy ještě ani nebyla zahájena příprava zadávací dokumentace.

²⁵ Ustanovení § 242 zákona o zadávání veřejných zakázek

²⁶ Ustanovení § 245 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek

²⁷ Ustanovení § 251 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek

²⁸ Ustanovení § 246 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek



- V. Na základě informací získaných v rámci PTK aktuálně není možné bez využití jednacího řízení bez uveřejnění stihnout termín pro vydání rozhodnutí o povolení záměru v 10/2027 a tedy zachovat platnost Stanovisek EIA. Zároveň se jeví při nejmenším jako pravděpodobné, že s ohledem na kapacitní možnosti oslovených subjektů nebude možné bez využití jednacího řízení bez uveřejnění stihnout termín pro vydání rozhodnutí o povolení záměru v 10/2027, a tedy zachovat platnost Stanovisek EIA i v případě, že by HMP zahájilo zadávací řízení na vyhotovení projektové dokumentace pro povolení záměru kdykoli v roce 2024.
- VI. V případě zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění v rozporu se zákonem o zadávání veřejných zakázek se zadavatel může dopustit zejména následujících přestupků uvedených v ustanovení § 268 zákona o zadávání veřejných zakázek, kterých se dopustí tím, že:
- a) nedodrží pravidla stanovená zákonem pro zadání veřejné zakázky nebo pro zvláštní postupy podle části šesté s výjimkou soutěže o návrh, přičemž tím ovlivní nebo může ovlivnit výběr dodavatele, a zadá veřejnou zakázku nebo uzavře rámcovou dohodu,
 - b) nedodrží pravidla stanovená tímto zákonem o zadávání veřejných zakázek v soutěži o návrh, přičemž tím ovlivní nebo může ovlivnit výběr návrhu,
 - c) stanoví zadávací podmínky v zadávacím řízení v rozporu se zákonem o zadávání veřejných zakázek a zadá veřejnou zakázku nebo uzavře rámcovou dohodu.

Za spáchání výše uvedených přestupků může být zadavateli uložena pokuta dle ustanovení § 268 odst. 2 písm. a) zákona o zadávání veřejných zakázek, a to až do výše do 10 % ceny veřejné zakázky.



V Praze dne 16. prosince 2024



JUDr. Andrea Vejběrová, Ph.D.
advokát

Mgr. Tomáš Sedláček
advokát

Mgr. Petra Durst
advokát

5 ZÁVĚREČNÁ PROHLÁŠENÍ

Toto právní stanovisko bylo vypracováno výhradně pro potřeby klienta a slouží zejména jako podklad pro další jednání, při kterém budou jednotlivé otázky a body zevrubně diskutovány. Jedná se o analýzu vytčených dílčích otázek na základě klientem předaných informací. Předpokládáme, že předkládané stanovisko může být doplněno či v konkrétních otázkách rozvedeno v návaznosti na jednání s klientem a jeho dalšími požadavky.

Závěrem si dovoluujeme upozornit na skutečnost, že v žádném případě nelze spolehlivě předjímat případná budoucí rozhodnutí příslušných soudů či dozorových a/nebo regulačních orgánů, přičemž nelze vyloučit, že tato rozhodnutí mohou obsahovat odlišné právní závěry než ty obsažené v tomto stanovisku.

6 SEZNAM PŘÍLOH

1. Vyhodnocení předběžné tržní konzultace
2. Přehled doby trvání zadávacích řízení vypsanych klientem pro veřejné zakázky obdobného typu a rozsahu



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor investiční
Oddělení dopravních staveb II



Č. j.: MHMP 2033731/2024
Sp. zn.: S-MHMP 1893034/2024

Datum: 12.12.2024

Soubor staveb Městského okruhu a Libeňské spojky (MO + LS) – příprava projektové dokumentace

Vyhodnocení předběžné tržní konzultace

Úvod

Hlavní město Praha (dále jen „HMP“ nebo „zadavatel“) uspořádalo dne 7.11.2024 předběžnou tržní konzultaci (dále jen „PTK“) k zamýšlenému zadání veřejné zakázky na zpracování kompletní dokumentace pro povolení záměrů staveb č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - U Kříže, č. 8313 Libeňská spojka a č. 0094 MO Balabenka - Rybníčky (souboru staveb MO+LS) dle zákona 283/2021 Sb. a 284/2021 Sb., vč. zajištění všech nezbytných inženýrských činností, průzkumných prací (bez GTP) a zaměření, a to za následujících podmínek:

- (a) Zpracování kompletní dokumentace pro povolení záměru stavby (souboru staveb MO+LS) dle zákona č. 283/2021 Sb. a č. 284/2021 Sb., včetně zajištění všech nezbytných inženýrských činností (u 3. část Stavby – viz dále), průzkumných prací (bez GTP) a zaměření. Dokumentace musí být zpracována v rozsahu a podrobnosti dle vyhlášky č. 227/2024 Sb., příloha č. 1 „Obsah projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury“ a zároveň požadavků dotčených DOSS a správců zastižené technické infrastruktury. Dokumentace bude zpracovávána ve třech částech, vždy pro každou z dále uvedených staveb zvlášť s tím, že zpracování dokumentace ke každé části bude zadáváno v rámci jedné veřejné zakázky, avšak bude možné se ucházet vždy pouze o jednu z těchto částí.

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1
Kontaktní centrum: 800 100 000, fax: 236 007 102
E-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

- (b) Výsledkem činností je kompletní projektová dokumentace, včetně dokladové části a projednání a zajištění vydání pravomocného povolení záměru.
- (c) Jako podkladu bude využito konceptu dokumentace pro územní rozhodnutí z roku 2022 zpracované v souladu s požadavky zákona č. 183/2006 Sb. a v podrobnosti vyhlášky č. 499/2006 Sb.
- (d) Do dokumentace budou zapracovány výsledky stanovisek, rozhodnutí a podmínek z projednání uvedené dokumentace z roku 2022 se správci technické infrastruktury, DOSS a dalšími dotčenými subjekty. Do dokumentace musí být zapracovány podmínky změnového stanoviska EIA.
- (e) Součástí plnění je dále celková koordinace souboru staveb spolu s koordinací s návaznými investičními akcemi, Jarovská třída, Jižní obchvat Libně, Vysočanská radiála II. etapa, Severovýchodní cyklomagistrála, územní studie Palmovka, územní studie Pelc-Tyrolka a především projekt Železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (ŽUP) a RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice (VRT4).
- (f) Do dokumentace pro povolení záměru stavby budou dále oproti konceptu DÚR 2022 zapracovány požadavky zadavatele na změny technického, urbanistického a dispozičního řešení, které jsou podrobně vymezeny v PTK.
- (g) Předpokládaná hodnota stavebních nákladů celého souboru staveb MO+LS z konceptu DÚR (tedy před zohledněním změn uvedených výše) byla odhadnuta na cca XXXXXXXXXX
- (h) Standartním požadavkem zadavatele na záruky z plnění je zajištění bankovní záruky 10 % z hodnoty zakázky.
- (i) Součástí požadavků zadavatele, s ohledem na nepřípustná rizika časového posunu termínu přípravy, je nastavení motivačních sankčních smluvních ujednání
(dále jen „Zadání“).

Součástí Zadání je rovněž rozdělení na následující tři součásti plnění, přičemž každý z uchazečů se může účastnit jen jedné části, ale i všech částí současně:

1. část – stavba č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže (dotazník 0081), (dále jen „Část 1“);
2. část – stavba č. 8313 Libeňská spojka (dotazník 8313), (dále jen „Část 2“);
a
3. část – stavba č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky (dotazník 0094), (dále jen „Část 3“).

OBDRŽENÉ REAKCE ZE STRANY OSLOVENÝCH SUBJEKTŮ

HMP obdrželo ve lhůtě pro vyjádření k PTK reakce od následujících subjektů, které byly osloveny (abecedně), když u každého subjektu je rovněž uvedeno, k jakým částem Zadání předložil své vyjádření:

1. AFRY CZ s.r.o., IČO: 453 06 605, se sídlem Magistrů 1275/13, Michle, 140 00 Praha 4 – Část 3;
2. AMBERG Engineering Brno, a.s., IČO: 494 46 703, se sídlem Ptašinského 313/10, Ponava, 602 00 Brno Část 1, Část 2 a Část 3;
3. METROPROJEKT Praha a.s., IČO: 452 71 895; se sídlem Argentinská 1621/36, Holešovice, 170 00 Praha 7 Část 2;
4. Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., IČO: 485 88 733, se sídlem Národní 984/15, Staré Město, 110 00 Praha 1 Část 3;
5. PRAGOPROJEKT, a.s., IČO: 452 72 387, se sídlem Praha 4, K Ryšánce 1668/16, PSČ 14754 Část 1 a Část 3;
6. PUDIS a.s., IČO: 452 72 891, se sídlem Podbabská 1014/20, Bubeneč, 160 00 Praha 6 Část 1;
7. SATRA, spol. s r.o., IČO: 185 84 209, se sídlem Pod pekárny 878/2, Vysočany, 190 00 Praha 9 Část 3;
8. Valbek, spol. s r.o., IČO: 482 66 230, se sídlem Vaňurova 505/17, Liberec III-Jeřáb, 460 07 Liberec Část 1 a Část 3.

Uvedené subjekty byly v rámci PTK dotázány na následující otázky k parametrům Zadání budoucí veřejné zakázky:

1. Máte potenciální zájem se o projekční práce na dokumentaci pro povolení záměru stavby ucházet?
2. Disponujete profesními zkušenostmi s obdobným typem staveb z hlediska využitých technických řešení?
3. Jaká je hodnota investičních nákladů bez DPH největší dopravní stavby, kterou Vaše společnost komplexně vyprojektovala (měla vlastní plnění alespoň 30%) v procesu investorské přípravy (DÚR, DSP, DUSP) a současně zajišťovala inženýrskou činnost pro rozhodnutí či povolení stavby. Uveďte jen stavby za období posledních 15ti let.
4. Jaké personální kapacity předmětné plnění podle Vašeho odborného odhadu vyžaduje?
5. Uveďte, jaké další nezbytné odbornosti (autorizace či jiná oprávnění) jsou podle Vašeho názoru nutné pro plnění předmětné zakázky?

6. Disponujete podle Vašeho názoru všemi nezbytnými odbornými kvalifikacemi a zkušenostmi potřebnými pro projekční a inženýrské práce na uvedeném záměru?
7. K jakému datu jste s ohledem na Vaše aktuální kapacitní možnosti schopni zahájit činnosti na projektových pracích v plném rozsahu.
8. Jaká je dle Vašeho názoru doba potřebná pro detailní seznámení s daným projektem, než budete schopni zahájit komplexní projekční plnění?
9. Jaká je dle Vašeho odborného názoru nezbytná celková doba pro zpracování kompletní projektové dokumentace stavby pro podání žádosti o povolení záměru (viz. specifikace výše). A to vč. doby pro nezbytné aktuální podkladové průzkumy a zaměření.
10. Jaká je dle Vašeho odborného názoru nezbytná celková doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby.
11. Jaká je dle Vašeho odborného názoru očekávaná celková doba pro vydání pravomocného povolení záměru.
12. Uveďte podle Vašeho odborného názoru předpokládanou celkovou cenu projektových prací a inženýrské činnosti pro zajištění povolení záměru stavby. Součástí plnění je i aktualizace nezbytných průzkumných prací a zaměření s výjimkou geotechnického průzkumu. (Platí jenom pro část stavba 0094 MO Balabenka - Rybníčky)
13. Je možný i jiný postup (varianta) směřující k dosažení cíle než s využitím původní dokumentace DÚR?

VYHODNOCENÍ PTK

Otázka 1. – Máte potenciální zájem se o projekční práce na dokumentaci pro povolení záměru stavby ucházet?

V rámci odpovědi na otázku č. 1 všechny subjekty zodpověděly kladně, tedy že mají potenciální zájem účasti v předmětné veřejné zakázce. S výjimkou jediného subjektu (společnosti METROPROJEKT Praha a.s.) všechny subjekty uvedly, že by se případné veřejné zakázky neúčastnily samostatně, ale jako součást konsorcia. Rovněž společnost METROPROJEKT Praha a.s. připustila možnost účasti v zakázce jako součást konsorcia.

Je rovněž nutno uvést, že pouze v případě společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s., společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. a společnosti Valbek, spol. s r.o. byly odpovědi na PTK podány pro více částí Zadání, když ostatní společnosti odpovídaly pouze na jedinou část Zadání.

Z uvedeného je zřejmé, že v podstatě všechny subjekty jsou si vědomy náročnosti Zadání a vycházejí *a priori* (až na jedinou výjimku) z předpokladu, že by Zadání mohly splnit pouze jako součást konsorcia dodavatelů.

Otázka 2. – Disponujete profesními zkušenostmi s obdobným typem staveb z hlediska využitých technických řešení?

Na uvedenou otázku všechny subjekty odpověděly kladně, všechny subjekty s výjimkou společnosti AFRY CZ s.r.o. uvedly rovněž příkladmo některé reference obdobných staveb – v případě některých referencí je otázka, zda plně naplnily rozsah, který byl zadavatelem stanoven (projektování dopravních podzemních staveb v zastavěném městském prostředí), nicméně se v zásadě jednalo o tunelové stavby většího rozsahu.

Lze rovněž uzavřít, že v rámci subjekty uvedených referencí se jedná vždy (snad s výjimkou společnosti METROPROJEKT Praha a.s.) o nižší jednotky obdobných plnění, která subjekty v minulosti realizovaly – lze tedy usuzovat, že Zadání je z hlediska technického značně specifické, když i oslovené subjekty uvedly v zásadě omezené množství obdobných zakázek, jejichž plnění se účastnily.

Otázka 3. – Jaká je hodnota investičních nákladů bez DPH největší dopravní stavby, kterou Vaše společnost komplexně vyprojektovala (měla vlastní plnění alespoň 30%) v procesu investorské přípravy (DÚR, DSP, DUSP) a současně zajišťovala inženýrskou činnost pro rozhodnutí či povolení stavby. Uveďte jen stavby za období posledních 15ti let.?

Odpovědi na tuto otázku byly rozmanité, když jednotlivé subjekty uvedly k jimi poukazovaným stavbám a investičním nákladům na realizaci těchto staveb částky v rozmezí jednotek mld. Kč až v některých případech desítek mld. Kč (nejvyšší plnění uvedla společnost SATRA, spol. s r.o. ve výši 62 mld. Kč za MO v Praze – stavba č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky). Společnost AFRY CZ s.r.o. sice uvedla rozmezí 2,5 až 80 mld. Kč, s ohledem na to, že nebylo specifikováno, o jaké stavby se má jednat, nelze toto tvrzení jakkoli ověřit, když nadto částka 80 mld. Kč se jeví s ohledem na porovnání ostatních odpovědí jednotlivých subjektů jako částka vybočující z PTK.

Lze tedy uzavřít, že oslovené subjekty mají v zásadě zkušenosti s předchozími plněními rozsahu obdobného Zadání.

Otázka 4. – Jaké personální kapacity předmětné plnění podle Vašeho odborného odhadu vyžaduje?

V rámci odpovědí na uvedenou otázku jednotlivé subjekty odhadovaly počet jednotlivých profesí různorodě. V zásadě byly jednotlivé počty uváděny v rozmezích desítky až několika desítek odborných profesí. Krom případu společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s. (která stanovila nejmenší počet odborných profesí, který vybočuje z ostatních odpovědí) a společnosti PUDIS a.s. (která nad rámec jednotlivých odborných profesí vymezila i projekční tým o

velikost 70 pracovníků) a společnosti METROPROJEKT Praha a.s. (která uvedla celkový počet odborných pracovníků přes 100) se počty odborných profesí pohybovaly ve výše uvedeném rozmezí, když v průměru se jedná o více jak dvě desítky odborných profesí.

Je však zřejmé, že s ohledem na značnou fluktuaci počtu odborných profesí, které jednotlivé subjekty uvedly, že Zadání vyžaduje nemalé personální kapacity. Je rovněž nutno uvést, že pouze v případě společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s., společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. a společnosti Valbek, spol. s r.o. byly odpovědi na PTK podány pro více částí Zadání, když ostatní společnosti odpovídaly pouze na jedinou část Zadání.

Všechny subjekty uvedly, že jimi popsanými kapacitami odborných pracovníků disponují.

Otázka 5. – Uved'te, jaké další nezbytné odbornosti (autorizace či jiná oprávnění) jsou podle Vašeho názoru nutné pro plnění předmětné zakázky?

Odpovědi na uvedenou otázku se dle subjektů lišily, zatímco většina subjektů žádné dodatečné profese neuvedla, některé subjekty tak učinily, jednalo se však vždy o jednotky dalších profesí.

V tomto ohledu lze uzavřít, že odpovědi na uvedenou otázku nemění nic na závěru o personální náročnosti Zadání s ohledem na vyhodnocení bodu 0.

Disponujete podle Vašeho názoru všemi nezbytnými odbornými kvalifikacemi a zkušenostmi potřebnými pro projekční a inženýrské práce na uvedeném záměru?

Všechny subjekty zodpověděly tuto otázku kladně, je ovšem nutno zopakovat, že tato odpověď byla poskytnuta v kontextu toho, že pouze v případě společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s., společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. a společnosti Valbek, spol. s r.o. byly odpovědi na PTK podány pro více částí Zadání, když ostatní společnosti odpovídaly pouze na jedinou část Zadání. Rovněž všechny subjekty (s výjimkou společnosti METROPROJEKT Praha a.s.) uvažují o účasti na zakázce pouze jako součást konsorcia.

K jakému datu jste s ohledem na Vaše aktuální kapacitní možnosti schopni zahájit činnosti na projektových pracích v plném rozsahu.

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Termín zahájení činnosti | | |
|---------------------------------|--------------------------|------------|------------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 01.08.2025 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 01.01.2026 | 01.01.2026 | 01.01.2026 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 03.02.2025 | – |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 01.03.2025 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 01.09.2025 | – | 01.09.2025 |

| | | | |
|-----------------------------|------------|---|------------|
| PUDIS a.s. | 01.02.2025 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 03.02.2025 |
| Valbek, spol. s r.o. | 01.01.2026 | – | 01.01.2026 |

Z výše uvedeného vyplývá, že pouze pět subjektů je schopných zahájit činnosti v prvním čtvrtletí roku 2025.

Jaká je dle Vašeho názoru doba potřebná pro detailní seznámení s daným projektem, než budete schopni zahájit komplexní projekční plnění?

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Doba seznámení se před zahájením komplexní činnosti (v měsících) | | |
|--|--|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 6 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 3 | 3 | 3 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 1-2 | – |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 2 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 6 | – | 6 |
| PUDIS a.s. | 1 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 0 |
| Valbek, spol. s r.o. | 6 | – | 6 |

Z uvedeného vyplývá, že pouze společnosti METROPROJEKT Praha a.s., Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. jsou schopny zahájit komplexní projekční činnost na Zadání do dvou měsíců od uzavření smlouvy na veřejnou zakázku.

Jaká je dle Vašeho odborného názoru nezbytná celková doba pro zpracování kompletní projektové dokumentace stavby pro podání žádosti o povolení záměru (viz. specifikace výše). A to vč. doby pro nezbytné aktuální podkladové průzkumy a zaměření.

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Doba pro zpracování kompletní projektové dokumentace (v měsících) | | |
|--|---|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 24 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 20 | 24 | 24 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 14-18 | – |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 22 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 24 | – | 24 |

| | | | |
|----------------------|----|---|----|
| PUDIS a.s. | 16 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 15 |
| Valbek, spol. s r.o. | 18 | – | 18 |

Z uvedeného vyplývá, že pouze společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s., SATRA, spol. s r.o. a Valbek, spol. s r.o. deklarují možnost zpracovat projektovou dokumentaci ve lhůtě nižší, než dvacet měsíců.

Jaká je dle Vašeho odborného názoru nezbytná celková doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby.

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby (v měsících) | | |
|---------------------------------|---|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 12 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 9 | 9 | 9 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 8-12 | – |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 8 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 12 | – | 12 |
| PUDIS a.s. | 10 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 8 |
| Valbek, spol. s r.o. | 9 | – | 9 |

Z výše uvedeného vyplývá, že jednotlivé odpovědi na uvedenou otázku jsou obdobné, když doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby se pohybuje v rozmezí od 8 do 12 měsíců, žádný subjekt v tomto ohledu zásadně nevybočuje.

Jaká je dle Vašeho odborného názoru očekávaná celková doba pro vydání pravomocného povolení záměru.

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:


| Subjekt | Očekávaná celková doba pro vydání pravomocného povolení záměru (v měsících) | | |
|-------------------------------|---|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. | – | – | 12 |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | 9 | 9 | 9 |
| METROPROJEKT Praha a.s. | – | 8-12 | – |

| | | | |
|--|----|---|---|
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | – | – | 6 |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | 9 | – | 9 |
| PUDIS a.s. | 10 | – | – |
| SATRA, spol. s r.o. | – | – | 8 |
| Valbek, spol. s r.o. | 6 | – | 6 |

Z výše uvedeného vyplývá, že jednotlivé odpovědi na uvedenou otázku jsou obdobné, když doba pro zajištění kompletních inženýrských činností pro podání žádosti o povolení záměru stavby se pohybuje v rozmezí od 6 do 12 měsíců, žádný subjekt v tomto ohledu zásadně nevybočuje, lze však při zohlednění odborných odhadů mít za to, že pravomocné povolení záměru si vyžaduje dobu delší 6 měsíců (až jeden rok).

Uveďte podle Vašeho odborného názoru předpokládanou celkovou cenu projektových prací a inženýrské činnosti pro zajištění povolení záměru stavby. Součástí plnění je i aktualizace nezbytných průzkumných prací a zaměření s výjimkou geotechnického průzkumu. (Platí jenom pro část stavba 0094 MO Balabenka – Rybníčky)

Odpovědi lze shrnout v následující tabulce:

| Subjekt | Celková cena projektových prací a inženýrské činnosti pro zajištění povolení záměru stavby (v mil. Kč bez DPH) | | |
|--|--|--------|--------|
| | Část 1 | Část 2 | Část 3 |
| AFRY CZ s.r.o. |  | | |
| AMBERG Engineering Brno, a.s. | | | |
| METROPROJEKT Praha a.s. | | | |
| Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. | | | |
| PRAGOPROJEKT, a.s. | | | |
| PUDIS a.s. | | | |
| SATRA, spol. s r.o. | | | |
| Valbek, spol. s r.o. | | | |

Je zřejmé, že projekční práce na Zadání si vyžadají plnění ve výši stovek mil. Kč, přičemž při komplexním plnění všech tří součástí Zadání toto bude přesahovat částku 1 mld. Kč.

Je možný i jiný postup (varianta) směřující k dosažení cíle než s využitím původní dokumentace DÚR?

Odpovědi na předmětnou otázku, včetně jejích sub-otázek, se v případě jednotlivých subjektů značně odlišují, když některé subjekty tuto otázku ponechaly

bez odpovědi, jiné se vyjádřily k teoretické možnosti, avšak obecně odpověděly na otázku negativně.

Společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. uvedly jako možnost zadání projekčních prací stávajícímu konsorciu dodavatelů, které pracuje na vyhotovení dokumentace pro územní rozhodnutí, a to formou zadání dopracování této dokumentace (DÚR) do dokumentace pro povolení záměru. Jako důvod je uváděna možnost rychlejšího vyhotovení projektové dokumentace a nižší ceny za projekční práce.

V rámci této možnosti pak společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. uvedly i rozdíly jimi navrhované varianty od Zadání, a to jak v časových dopadech na realizaci jednotlivých částí Zadání, tak z hlediska finančních dopadů na části Zadání.

V případě navrhovaném uvedenými společnostmi (tedy zadání dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli – mezi které se řadí i uvedené společnosti) byly časové konsekvence takového postupu společnostmi METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. kvantifikovány následovně:

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná doba v případě postupu dle Zadání (v měsících) – pozn. součet doby z tabulek ad 3.8, 3.9, 3.10 a 3.11 v případě rozmezí kalkulováno s vyšší hodnotou | Předpokládaná doba celkové realizace v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli (v měsících) | Rozdíl (v měsících) |
|---|------------------|--|---|---------------------|
| METROPROJEKT Praha a.s. | Část 2 | 44 | 12 | 32 |
| Možnost dokončení s ohledem na dobu dle tabulky ad 3.7 | | 03.10.2028 | 03.02.2026 | |

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná doba v případě postupu dle Zadání (v měsících) – pozn. součet doby z tabulek ad 3.8, 3.9, 3.10 a 3.11, v případě rozmezí kalkulováno s vyšší hodnotou | Předpokládaná doba celkové realizace v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli (v měsících) | Rozdíl (v měsících) |
|---|-------------------------|--|--|----------------------------|
| PUDIS a.s. | Část 1 | 37 | 11 | 26 |
| Možnost dokončení s ohledem na dobu dle tabulky ad 3.7 | | 01.03.2028 | 01.01.2026 | |

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná doba v případě postupu dle Zadání (v měsících) – pozn. součet doby z tabulek ad 3.8, 3.9, 3.10 a 3.11, v případě rozmezí kalkulováno s vyšší hodnotou | Předpokládaná doba celkové realizace v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli (v měsících) | Rozdíl (v měsících) |
|---|-------------------------|--|--|----------------------------|
| SATRA, spol.s r.o. | Část 3 | 31 | 12 | 19 |
| Možnost dokončení s ohledem na dobu dle tabulky ad 3.7 | | 03.09.2027 | 03.02.2026 | |

V případě navrhovaném uvedenými společnostmi (tedy zadání dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli – mezi které se řadí i uvedené společnosti) byly finanční konsekvence takového postupu společnostmi METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. kvantifikovány následovně:

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná cena projektovaných prací de Zadání (viz tabulka ad 3.12) v mil. Kč | Předpokládaná cena v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli v mil. Kč | Rozdíl v mil. Kč |
|-------------------------|------------------|---|--|------------------|
| METROPROJEKT Praha a.s. | Část 2 | | | |

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná cena projektovaných prací de Zadání (viz tabulka ad 3.12) v mil. Kč | Předpokládaná cena v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli v mil. Kč | Rozdíl v mil. Kč |
|------------|------------------|---|--|------------------|
| PUDIS a.s. | Část 1 | | | |

| Subjekt | Realizovaná část | Předpokládaná cena projektovaných prací de Zadání (viz tabulka ad 3.12) v mil. Kč | Předpokládaná cena v případě dopracování projektové dokumentace stávajícími dodavateli v mil. Kč | Rozdíl v mil. Kč |
|---------------------|------------------|---|--|------------------|
| SATRA, spol. s r.o. | Část 3 | | | |

Z výše uvedených skutečností lze dovodit, že společnosti METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol.s r.o. předpokládají v případě využití jejich alternativního způsobu realizace Zadání značnou časovou úsporu a značnou finanční úsporu, která bude dosahovat řádu měsíců, resp. stovek mil. Kč.

ZÁVĚR

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že v případě Zadání se jedná o značně komplexní plnění ze strany potencionálních dodavatelů, které si vyžaduje značné personální i časové dispozice.

Je zřejmé, že v případě Zadání doba celkové realizace bude (společně s inženýrskou činností) přesahovat dva roky, a i v případě, že vývoj bude probíhat dle ideálních

představ oslovených subjektů, lze očekávat, že vydání povolení záměru nenastane dříve, než v roce 2028.

Jako možná alternativa Zadání byla některými subjekty (které se již podílejí na přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí) zmíněna možnost zadání předmětných projekčních prací přímo těmto subjektům, když lze v takovém případě očekávat významnou časovou i finanční úsporu.

Ing. Miroslav Dvořák
Ředitel odboru investičního
Magistrátu hlavního města Prahy

Přehled VZ

Stavba č. 8262 JM I – ukončení Centrálního parku; stavební práce

- **28. 2. 2022** Usnesení zastupitelstva o schválení záměru na realizaci zadávacího řízení
- příprava ZD, **29. 7. 2022** ukončeno připomínkové řízení
- **6. 9. 2022** zahájeno zadávací řízení
- **22. 12. 2022** ukončena lhůta pro podání nabídek; otevírání nabídek (v průběhu podány námitky proti zadávací dokumentaci)
- Stěžovatelem podán podnět ÚOHS; ÚOHS vydal zákaz uzavření smlouvy; následně rozhodl ve prospěch zadavatele; stěžovatelem podán rozklad proti rozhodnutí k předsedovi ÚOHS; ten rozhodl o zamítnutí
- **11/2023** pokračuje činnost komise (po předání dokumentace původním zakázkářem nové zaměstnankyni bylo třeba zajistit nové Jmenování komise)
- Mezitím provedeno hodnocení nabídek, posouzení nabídek a množství opakovaných výzev vybranému dodavateli k doplnění a objasnění nabídky
- Dne **1. 4. 2024** byla ukončena činnost komise a předána technikovi dokumentace k přípravě Usnesení o výběru dodavatele pro RADU HMP
- Zatím nebylo rozhodnuto o výběru dodavatele – zadávací řízení dosud nebylo ukončeno

Stavba č. 3106 TV Suchdol etapa 0007 Komunikace Výhledy; zhotovitel

- **6. 6. 2022** Usnesení zastupitelstva o schválení záměru na realizaci zadávacího řízení
- příprava ZD, **11. 7. 2022** ukončeno připomínkové řízení
- **9. 8. 2022** zahájeno zadávací řízení
- **13. 9. 2022** ukončena lhůta pro podání nabídek; otevírání nabídek
- Následovala činnost komise, ukončena **23. 1. 2023**
- Vybraný dodavatel opakovaně vyzván k předložení originálů dokumentů
- **3. 4. 2023** vypracován Zápis o posouzení splnění podmínek účasti vybraného dodavatele
- **3. 4. 2023** byla technikovi předána dokumentace k přípravě Usnesení o výběru dodavatele pro RADU HMP
- **6. 11. 2023** schváleno Radou Usnesení o výběru dodavatele
- **15. 11. 2023** uveřejněno Oznámení o výběru dodavatele – lhůta pro podání námitek 15 dnů
- **18. 1. 2024** uzavřena smlouva s vybraným dodavatelem

Stavba č. 44528 Modernizace základny Letecké záchranné služby, zhotovitel stavby

- **28. 6. 2021** Usnesení zastupitelstva o schválení záměru na realizaci zadávacího řízení
- příprava ZD, **22. 9. 2021** ukončeno připomínkové řízení
- **5. 11. 2021** zahájeno zadávací řízení
- **24. 11. 2021** ukončena lhůta pro podání nabídek; otevírání
- Následovala činnost komise, ukončena **28. 4. 2022**
- **28. 4. 2022** předána technikovi dokumentace k přípravě Usnesení o vyloučení účastníka a výběru dodavatele pro RADU HMP
- **3. 4. 2023** vydáno Usnesení Rady HMP o vyloučení účastníka zadávacího řízení a o výběru dodavatele

- **6. 4. 2023** uveřejněno Oznámení o vyloučení účastníka a Oznámení o výběru dodavatele – lhůta pro podání námitek 15 dnů
- **15. 6. 2023** uzavřena smlouva s vybraným dodavatelem

Stavba č. 42977 Výstavba has. zbrojnice Zličín; projekt

- **1. 8. 2022** Usnesení zastupitelstva o schválení záměru na realizaci zadávacího řízení
- příprava ZD, **15. 9. 2022** ukončeno připomínkové řízení
- **21. 9. 2022** zahájeno zadávací řízení
- **13. 10. 2022** ukončena lhůta pro podání nabídek; otevírání nabídek
- Následovala činnost komise, ukončena **18. 1. 2023**
- Na základě připomínek VEZ činnost komise obnovena
- **1. 9. 2023** rozhodnuto o výběru dodavatele
- **8. 9. 2023** Rozhodnutí o výběru dodavatele uveřejněno v TA - lhůta pro podání námitek 15 dnů
- **13. 10. 2023** uzavřena smlouva s vybraným dodavatelem

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 7
ze dne 14.01.2025

k záměru odboru INV MHMP na realizaci veřejné zakázky "Soubor staveb MO st č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – U Kříže, stavba č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a stavba č. 8313 Libeňská spojka – vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a vyhl. č. 227/2024 Sb., včetně zajištění inženýrské činnosti"

Rada hlavního města Prahy

I. konstatuje, že

část "Předpokládaná hodnota a datum stanovení" uvedená v příloze č. 1 tohoto usnesení a údaj o předpokládané hodnotě veřejné zakázky v důvodové zprávě, nejsou do doby zahájení zadávacího řízení určeny ke zveřejnění

II. souhlasí

se záměrem realizace nadlimitní veřejné zakázky dle přílohy č. 1 tohoto usnesení

III. rozhoduje

o zahájení zadávacího řízení po splnění zákonných podmínek a po schválení záměru Zastupitelstvem hl.m. Prahy

IV. ukládá

1. I. náměstkovi primátora MUDr. Zdeňkovi Hřibovi

1. předložit záměr veřejné zakázky dle přílohy č. 1 tohoto usnesení Zastupitelstvu hl.m. Prahy ke schválení

Termín: 23.1.2025

2. předložit Radě HMP návrh na rozhodnutí o výběru dodavatele

Termín: 31.5.2025

2. MHMP - INV MHMP

1. realizovat zadávací řízení k veřejné zakázce "Soubor staveb MO st. č. 0081 MOPelc/Tyrolka – U Kříže, st. č. 0094 Balabenka – Rybníčky a st. č. 8313 Libeňská spojka – vypracování dokumentací pro povolení záměrů staveb dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a vyhl. č. 227/2024 Sb., včetně zajištění inženýrské činnosti" dle přílohy č. 1 tohoto usnesení po schválení záměru Zastupitelstvem hl.m. Prahy

Termín: 30.4.2025

doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc. v. r.
primátor hl.m. Prahy

MUDr. Zdeněk Hřib v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: I. náměstek primátora MUDr. Zdeněk Hřib

Tisk: R-53559

Provede: I. náměstek primátora MUDr. Zdeněk Hřib, MHMP - INV MHMP

Na vědomí: odborům MHMP