

V Praze, dne 28. února 2025

## Nesouhlasné stanovisko k procesu zavádění BIM v sektoru dopravy

Cílem tohoto stanoviska je vyjádřit náš **nesouhlas s procesem zavádění BIM v sektoru dopravy**. Reagujeme tímto na situaci, kdy Ministerstvo dopravy ČR (MD) dne 15. ledna 2025 oslovilo Sdružení pro výstavbu silnic (SVS) s žádostí o připomínkování dokumentu *BIM protokol*, včetně jeho příloh – *Požadavky Objednatele na informace (EIR)*, *Datové sady ŘSD*, *Požadavky na Společné datové prostředí (CDE)*, *Požadavky na plán realizace BIM (BEP)*, s cílem jejich finalizace a následného schválení Centrální komisí MD v průběhu března 2025 tak, aby tyto dokumenty vstoupily v platnost od 1. dubna 2025. Předpokládáme, že schválením Centrální komisí by se dokumenty staly závazné pro zakázky ŘSD.

S touto skutečností **zásadně NESOUHLASÍME** a zastáváme názor, že poskytnuté dokumenty není možné ani vhodné jednoduše opravit na základě tohoto připomínkového řízení, neboť:

- a) dokumenty mají **zásadní nedostatky a ignorují základní potřeby** práce projektantů a zhotovitelů;
- b) **nevidíme důvod** k čemu má ŘSD sloužit uspěchaně zavedený vlastní standard, který není v souladu s dokumenty SFDI ani ČAS; a zejména,
- c) v sektoru dopravy byl vzhledem k BIM zvolen **nešťastný a nesprávný způsob** přípravy digitalizace.

Na tento stav v ARI dlouhodobě upozorňujeme. Níže jsou důvody pro naše nesouhlasné stanovisko:

1. V sektoru dopravní infrastruktury se postupně rozvíjí **paralelní datový standard odlišný** od standardu, který připravují pracovní skupiny České agentury pro standardizaci (ČAS) pověřené vládou ČR k naplnění národní Koncepce BIM.

Dle aktualizované verze Koncepce BIM, schválené vládou ČR 24. 7. 2024, má využitím BIM dojít k zefektivnění přípravy a realizace staveb, zapojení všech účastníků projektů, usnadnění práce a zejména k úspoře času, zdrojů a finančních prostředků. Zajištění **standardizace postupů a jednotnosti metodického rámce** je ale zcela **zásadním předpokladem úspěchu**. ČAS sdružuje široké složení zástupců stavebního sektoru včetně dopravy a cílí na jednotný standard zahrnující i dopravní stavby.

Přestože od října 2018 existuje *Memorandum o spolupráci mezi SFDI a ČAS*, a o sjednocování standardů jsme šest let ujišťováni, žádný použitelný výstup doposud nebyl předložen. Přesto věříme, že **spojení standardů ČAS a SFDI je jediné správné řešení**.

Bohužel ani nevidíme reálnou koordinaci mezi silničními a železničními stavbami. ŘSD a Správa železnic si vyvíjí vlastní specifická a odlišná řešení. V praxi, u běžných železničních projektů, které v sobě kombinují různé typy staveb, vedle železničních také silniční komunikace a pozemní stavby, vzniká velmi komplikovaná, nesmyslná a obtížně řešitelná situace.

**Tento více směrný a nekoordinovaný stav je pro stavební sektor NEUDRŽITELNÝ, neboť ignoruje nutnost provázat potřeby praxe přípravy a realizace staveb.** Pro projektové a stavební firmy vzniká velmi **nepřehledné a matoucí prostředí, které komplikuje, zpomaluje, prodlužuje a zdražuje** přípravu a realizaci staveb. Vede tedy přesně k opaku, než čeho má digitalizace dosáhnout.

Současná situace je bohužel důsledkem **předem nepromyšleného a nekoncepčního přístupu** v sektoru dopravy, kdy jediným řešením je transparentní zhodnocení stavu kde jsme, jaké jsou skutečné potřeby projektantů a zhotovitelů a zjednáání nápravy.

Proto za ARI **doporučujeme v tomto roce nezavádět uspěchanou a nekoncepční dokumentaci BIM izolovaně pro ŘSD.** Naopak, úsilí sektoru dopravy by se mělo v tomto roce soustředit na integraci datového standardu SFDI do standardu ČAS tak, aby budoucí standard pro dopravní stavby vzešel ze společného a jednotného prostředí vytvářeného ČAS.

Pro různé investory a typové stavby mohou následně vzniknout nadstavby, upřesnění a odlišné specifikace, ty by ale **měly vždy vycházet ze společného základu, architektury a principů.** To je zcela základní podmínka směřující ke kýženému zefektivnění práce projektantů a zhotovitelů.

2. V předešlých letech proběhla řada pilotních projektů dopravní infrastruktury, u kterých se BIM ověřoval v různých fázích projektové přípravy. SFDI a investoři disponují vyhodnocením každého takového projektu s výčtem doporučení. Avšak závěrečné vyhodnocení těchto pilotních projektů se závěry pro zlepšení a další standardizaci v sektoru dopravy nebylo nikdy veřejně dostupné. **Není tedy možné ověřit, zda připomínkové dokumenty tyto závěry reflektují.**

Za ARI doporučujeme plně zpřístupnit odborné veřejnosti vyhodnocení pilotních projektů a zavést **transparentní postupy sdílení zpětné vazby** mezi všemi účastníky stavebního procesu společně.

3. K připomínkováným dokumentům máme řadu komentářů, níže jsou ty zásadní:
  - a. Vzhledem k tomu, že se jedná o zásadní a důležité dokumenty, nerozumíme, proč byla poskytnuta tak extrémně krátká doba na připomínkování.
  - b. Z dokumentů je evidentní uspěchanost, zjevná je kompilace různých dřívějších dokumentů bez dostatečné kontroly. Chybí provázanost na vývoj v národní legislativě a mezinárodních standardech.
  - c. Postrádáme jasně nastavenou koncepci přístupu ŘSD k informačnímu modelování staveb a procesům řízení dat (BIM management). Zcela postrádáme definici procesů (workflow), které budou probíhat v rámci BIM managementu (kdo, kdy a jak schvaluje projektové dokumentace, zápisy z kontrolních dnů a podobně).
  - d. Dokumenty nereflektují vývoj mezinárodního výměnného standardu IFC, zejména aktuální verze zahrnující dopravní stavby.
  - e. Doporučujeme, aby se koncepce do budoucna držela mezinárodních technických standardů. Izolovat se "českým" přístupem by vedlo k oslabení konkurenceschopnosti českých společností na zahraničních projektech.
  - f. Návrh datových sad nereflektuje dlouhodobé komentáře a technické připomínky. Datový formát musí být strojově čitelný a respektovat mezinárodní otevřené standardy.

4. Za ARI řadu let upozorňujeme na **netransparentnost** v přípravě digitálního prostředí v dopravě. Datový standard a vzorové dokumenty SFDI vnikaly ve skupině napřímo oslovených fyzických osob bez využití zakázkového režimu ZZVZ. Dlouhodobé upřednostňování úzké skupiny osob je nepochopitelné a proti pravidlům hospodářské soutěže. Nedostatečná spolupráce s trhem a nevyslyšení komentářů k hlavním principům efektivní práce projektantů a zhotovitelů je jeden z hlavních důvodů současného neuspokojivého stavu dokumentace ŘSD a SFDI.

---

**Za ARI NEDOPORUČUJEME Centrální komisi MD připomínkové dokumenty ŘSD schvalovat tak, aby se staly v tomto roce závazné. Potenciální nefunkčnost těchto dokumentů v praxi může vážně ohrozit plynulost přípravy a realizace dopravních staveb a čerpání finančních prostředků ještě v tomto roce.**

Závěrem, na základě výše uvedených důvodů **doporučujeme změnu přístupu v sektoru dopravy:**

- a) **transparentně a otevřeně komunikovat a sdílet informace** – nedostatky a chyby se musí komunikovat, stejně jako úspěchy a pozitiva, jinak se jich není možné vyvarovat do budoucna;
- b) **podpořit práci týmů ČAS–SFDI** na vzniku jednotného standardu, i za cenu několikaměsíčního odkladu. Tento přístup se vyplatí, neboť vznikne kvalitní základ pro další využití. Největší škody vznikají z neustálého a nekoordinovaného „záplatování“;
- c) **vytvořit důvěryhodný tým** společně pokrývající silniční a železniční stavby ze zástupců předních projektových a stavebních společností, které mají několikaleté praktické zkušenosti s BIM (včetně účasti zástupců ARI); nechť tento tým:
  - dostane dostatek času na práci v řádu měsíců;
  - vyhodnotí současný stav (včetně seznámení se s vyhodnocením pilotních projektů);
  - navrhne hlavní principy a potřeby práce v digitálním prostředí dopravních staveb ve smyslu:
    - **zvýšení efektivity práce** v celém procesu přípravy a realizace (ne pohledem jedné profese);
    - **zjednodušení procesů** tak, aby bylo možné povinnosti přenášet dále na subdodavatele projekčních i stavebních prací;
    - jasné definice základních **workflow a procesů** – Use Case Management;
    - **racionalizuje požadavky** na rozsah modelů a počtu atributů jednotlivých elementů;
  - doporučí další rozvinutí standardu ČAS–SFDI specificky pro potřeby dopravních projektů;
  - pravidelné měsíční výstupy týmu budou průběžně dostupné odborné veřejnosti.

ARI je připravena aktivně a otevřeně spolupracovat a sdílet zkušenosti svých členů s prací v BIM z domova i ze zahraničí. Věříme, že toto stanovisko poslouží k realistickému vyhodnocení současného stavu zavádění BIM v dopravě a povede k racionalizaci a správnému směřování.

Toto stanovisko je veřejně dostupné na [www.ceskainfrastruktura.cz/publikace/](http://www.ceskainfrastruktura.cz/publikace/).

**Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI)** působí jako think-tank soukromého sektoru pro oblast veřejné infrastruktury sjednocující zájmy a názory více než 50 významných dodavatelů a institucí, jako jsou projektové a inženýrské kanceláře, stavební společnosti, banky a poradce. **ARI prosazuje** jasná pravidla plánování, veřejného zadávání a řízení transparentních smluvních vztahů podle osvědčené mezinárodní dobré praxe, která umožní udržitelný a efektivní dlouhodobý rozvoj veřejné infrastruktury. Více na: [www.ceskainfrastruktura.cz](http://www.ceskainfrastruktura.cz)