

| respekt.cz |

Nebezpečné dálnice

17. 6. 2012 | aktualizace: 17. 6. 2012 17:50

Proč se na českých autostrádách tak dlouho beztretně krade



Jaroslav Spurný



Jiří Adánek při pohledu na tlustý fascikl vévodící jeho pracovnímu stolu v patnáctém patře luxusního holešovického mrakodrapu jen těžko potlačuje pocit jisté únavy. Čerstvý nález Nejvyššího kontrolního úřadu obsahuje informace o šokujícím předražování při stavbě a opravách tuzemských dálnic, ale pro tohoto úředníka je to stará písnička. Podobných spisů najdeme v kancelářích NKÚ několik a Adámkovi kolegové, kteří postupně popsali, jak se v Česku na dálnicích vyhazovaly desítky miliard korun, si dobře pamatují, že jejich závěry až donedávna nebyly zrovna v kurzu.

O tom, že na stavbách někdo giganticky krade, se sice veřejně mluví už mnoho let, ale Češi to prostě vzali jako daň za komfortní cestování autem. Tím spíš, že třetinu tohoto civilizačního skoku platila Evropská unie. To již ale dávno není pravda: Brusel peníze pozastavil, protože Češi nejsou schopni doložit účty, současně v krizi vysychá i česká pokladna a nervozita stoupá. Už v zimě byli zatčeni tři manažeři firmy Ředitelství silnic a dálnic ČR v čele se šéfem Michalem Halou.

Poté začala policie konečně využívat také informace, které léta sbírali kontroloři z NKÚ. Zatím nevíme, jak tahle akce skončí a zda se v potížích kromě zmíněných manažerů, obviněných z korupce, ocitne i někdo jiný. Brána k pochopení toho, jak snadno úzká skupinka českých politiků a manažerů rozjela jednoduchý stroj na velké peníze, je ale každopádně otevřená.

Pošlete to k nám

Základní informaci o českých dálnicích vynesli ven už v roce 2005 experti z firmy Mott MacDonald: oproti německým nebo rakouským jsou předraženy o třetinu až polovinu. K podobnému výsledku došla v čerstvé zprávě občanská sdružení Oživení a Ekologický právní servis. A podobné vzkazy najdeme od roku 2004 i ve zprávách NKÚ.

Všechny ukazují na to, že ŘSD je fascinující podnik, jehož model fungování a financování v sobě zahrnuje vynikající příležitost, jak pustit žilou státním miliardám. Jako skvělá ilustrace může sloužit třeba výše zmíněná čerstvá zpráva NKÚ o hospodaření správce českých dálnic, vypracovaná kontrolorem Jiřím Adánkem.



Shrňme zde stručně pár důležitých detailů. Stavba dálničního obchvatu Prahy, tzv. pražského okruhu, byla dávno po skončení výběrového řízení, a dokonce i dlouho po zahájení stavby, opakovaně měněna. Dodavatelé nestavěli podle původního projektu, ale podle neustále měněných dodatků. Změny byly schváleny ŘSD až poté, co už stavba stála, a nikdo se neobtěžoval zanést je do smluv mezi ŘSD a těmi, kdo stavěli. Stavět se vlastně vůbec nemělo, protože na 60 procent projektu neexistovalo stavební povolení. Veřejná verze kontrolního nálezu Jiřího Adánka má 12 stránek, ale ve výsledku stačí připomenout jeden zásadní rozpor.

Podle návrhu ministerstva dopravy měl pražský okruh začít sloužit autům v roce 2008 a měl stát 48 miliard korun. Dnes ŘSD předpovídá, že toto dílo bude hotové v roce 2020 a bude stát 106 miliard. Jinak řečeno: ŘSD už utratilo podstatnou část původně plánované částky, a přitom stojí jen necelá polovina okruhu. A protože dárci z Bruselu jsou opatrní a místní erár šetří, vůbec nikdo dnes nemůže slíbit, že pražský okruh bude někdy dostavěn. „V Česku neexistuje žádná státní koncepce, jak by měla dálniční síť vypadat. Staví se bez plánů, víceméně to, co si kdo vylobbuje,“ shrnuje známý tuzemský problém Jiří Adánek.



Například poslanec Václav Baštýř, vlivný člen jihočeské ODS, prosadil loni pozoruhodnou změnu v nasměrování investic ŘSD. V hospodářském výboru sněmovny proložoval přesunutí 700 milionů korun, určených na úpravu hlavního tahu kolem Pardubic, na stavbu části dálnice D 3 u Veselí nad Moravou. Na místo, kde sídlí jeho rodinná firma, která podle předpokladů lepší



přístupností získá více zákazníků. K pochopení toho, jak je možné, že jeden poslanec dokáže otočit gigantickou veřejnou investici kvůli svému prospěchu, se musíme vrátit o několik let zpátky.

Kolik to bylo?

Začátek současných potíží spadá do přelomu tisíciletí, kdy se připravovala stavba dálnice D 47. Tehdejší politická elita v čele s Milošem Zemanem tvrdila, že je nutné napojit průmyslové Ostravsko na tuzemskou dálniční síť. Rozhodovalo se mezi dvěma variantami, nakonec zvítězila ta méně logická a dražší. Možná v tom byly zájmy majitelů pozemků, kteří spekulovali, že pozemky od nich stát kvůli strategické stavbě draze vykoupí, možná ne, to už dnes nejspíše nikdo nedokáže. V každém případě se dálnice začala stavět, aniž by logicky navazovala na evropskou dálniční síť.

Už přípravu provázelo podezření na úplatky od společnosti Housing & Construction, jež měla stavět. Průběžná cena toho, co se od té doby postavilo, přesahuje 70 miliard korun. Přitom technicky prakticky stejný úsek dálnice z Plzně do Rozvadova, postavený pod taktovkou Mott MacDonald v devadesátých letech, stál sedmkrát méně (počítaje v to inflaci). Nevíme, jestli je to něčí geniální nápad, nebo jen politici postupně pochopili, jak dokonalý stroj na peníze drží v podobě firmy ŘSD v ruce.



Mluvíme totiž o organizaci, již neřídí státem najatí manažeři, ale politici. ŘSD není žádnou klasickou firmou, není dokonce ani ve státním vlastnictví. Jde o příspěvkovou organizaci, která žije pouze z peněz, jež jí přiklepnou poslanci. Zároveň je velmi těžké pochopit, kdo tuto instituci řídí. Formálně spadá pod ministerstvo dopravy, jenže o jejich penězích rozhoduje hospodářský výbor sněmovny. Ten pošle peníze do Státního fondu dopravní infrastruktury, sice formálně podřízeného ministru dopravy, ale ve skutečnosti zase ovládaného poslanci z výboru, který přiděluje ŘSD peníze.

Zjednodušeně řečeno, poslanci v případě stavby dálnic hrají roli manažerů, kteří si na své projekty přidělují peníze. Tento propletenec skoro vylučuje zjistit už jen fakt, kolik přesně peněz a na co ŘSD protéká. Poslanci samozřejmě nikde problém nevidí. „ŘSD si může rozpočet o 15 procent upravit a vypisuje tendry, do toho politici nemluví,“ říká šéf hospodářského výboru Milan Urban (ČSSD). Manažeři ŘSD ale pod rouškou anonymity tvrdí, že způsob, jak jim jsou peníze přiděleny, prakticky nedovoluje svobodné rozhodování o jejich užití. Finance jsou vždy schváleny na konkrétní projekty.

Respekt požádal ŘSD o zveřejnění peněz, s nimiž podnik v posledních letech hospodařil. Podle oficiální zprávy šlo v letech 2005–2010 o 240 miliard korun. Jenže podle jiné oficiální zprávy od té samé organizace to bylo o 25 miliard méně. A současně ŘSD za stejnou dobu vypsalo zakázky – opět podle svých oficiálních čísel – ve výši pouhých 135 miliard korun. A podobně zaměřený je mechanismus utrácení těchto peněz. Jakmile je jasné, kolik ŘSD na konkrétní rok dostane, začnou se vypisovat soutěže, aniž by bylo možné zjistit, proč zrovna na danou část dálnice. Neexistuje žádný plán výstavby.

To je třeba příklad Baštyřova přesunu peněz na „svou“ dálnici. Poslanec tvrdí, že to je pozhnání, protože si dokázal poradit se zatím nevyužitou částí balíku evropských dotací. „Je to zcela nepřehledné. Já nejsem z ŘSD schopen zjistit žádné informace, které by přesun skutečně vysvětlily,“ tvrdí místopředseda hospodářského výboru František Laudát (TOP 09), jenž neprůhledný systém dlouhodobě kritizuje. „Konkrétní rozhodnutí nejsme schopni dohledat a možná je na ŘSD ani nemají,“ dodává.

S Řebíčkem v zádech

V ŘSD podobných partyzánských akcí probíhají stovky, možná tisíce. Přesná čísla přesunu peněz neznáme: nemá je ani ŘSD, ani ministerstvo dopravy, ani poslanci, kteří dálniční rozpočet schvalují. Dlouho to fungovalo na principu vzájemného krytí, ale v roce 2006 se do systému zapojil nový ministr dopravy Aleš Řebíček (dnešní majitel fotbalové Slavie). „Utratil na tendrech o 30 miliard více, než mu hospodářský výbor schválil,“ zlobí se šéf výboru Milan Urban. Přeloženo to znamená, že Řebíček se svou obvyklou drzostí bleskem vyfoukl poslancům koláč nepřehledných korupčních miliard a přihrál je na železnici, potažmo do „své“, do té doby nijak zvlášť úspěšné firmy Viamont.

Řebíček dobře věděl, že s penězi na dálnice nedělá nic jiného než předtím poslanci: přihrává je v neprůhledných a předem domluvených zakázkách předem vybraným firmám. „Bylo jasné, že za tohle ho nikdo popotahovat nebude,“ říká jeden z bývalých manažerů ŘSD. A taky ne – stopka Řebíčkovým kouskům přišla až po pádu Topolánkovy vlády, po volbách a změně některých poslanců v hospodářském výboru. „Do té doby to nikoho nezajímalo,“ sděluje nový člen výboru Laudát.

Za těch 11 let najdeme ve fungování ŘSD vlastně jen jedinou spolehlivou spojnicí. Střídali se ministři, šéfové podniku i poslanci ve Státním fondu dopravní infrastruktury. Ve vrcholných manažerských funkcích se celou dobu udržel jediný muž, Michal Hala. Do systému ho přivedl v roce 2001 tehdejší ministr Jaromír Schling jako mladého nadějnýho kolegu ze sociální demokracie. Hala ale byl nepostradatelný pro dalšího ministra dopravy, lidovce Milana Šimonovského i pro Aleše Řebíčka z ODS. Dnes je ve vazbě za účast na korupčním obchodu, při němž ŘSD pronajalo pozemky na odpočívadlo za statisíce korun na rok soukromé firmě a ta je dál pronajala provozovateli benzinky za mnohonásobně vyšší cenu – rozdíl dělal podle policie 160 milionů korun.

Neexistují pro to žádné důkazy, ale Halova mise s největší pravděpodobností mířila o pár pater výš. Právě on měl být zárukou, že část peněz za předražené dálnice skončí v kapsách politiků nebo ve stranických pokladnách. Během Halova vedení proteklo podnikem kolem 300 miliard korun. Kolik z nich se ztratilo za Halovy éry v „předražení staveb“, se přesně neví. Odborníci z Mott MacDonald či Ekologického právního servisu nebo NKÚ si to číslo netroufají určit. Z jejich odhadů ale vyplývá, že může jít o 20–30 procent. Tedy odhadem 60–90

miliard korun. Právě smlouvy z tohoto období jsou nyní v hledáčku policie, která se snaží odhalit, jak to na ŘSD chodilo (viz *rámeček*).

Premiér čeká

Jak z toho všeho ven? Poslanec Laudát říká, že se stačí poučit u sousedů v Německu nebo ve Francii. V Německu vědí, že čím více se stavba dálnice protahuje, tím je dražší. Stavějí tam tedy podle motta, že od prvního návrhu na stavbu dálnice do definitivního otevření nesmí uběhnout více než 12 let. Zhruba pět let se akce připravuje, vykupují se pozemky, schvalují přípojky, ekologické ochranné stavby, schvaluje se územní plán. Teprve když je jasné, že stavbu nic formálně nezastaví, schválí se uvolnění peněz a do polí vyjedou bagry. Změny v průběhu stavby, během nichž v Česku mizejí peníze, jsou prakticky vyloučené. Je možné tuto zkušenost zavést do praxe v Česku?

Ministr dopravy Pavel Dobeš (LIDEM) jmenoval do čela ŘSD prozatímního ředitele Davida Čermáka a dal mu za úkol, aby „předložil systém priorit staveb a soustředil se na kontrolu kvality práce dodavatelských firem“. Podstatnější ale bude přeměna ŘSD na klasickou akciovku, což by ji vyvedlo z moci poslanců. Tady se zatím nic neděje. „Materiál musí připravit ministerstvo dopravy. A to zatím s ničím nepřišlo,“ sděluje premiér Petr Nečas. Držet starý systém v provozu bude každopádně jen těžko udržitelné. „Vláda požaduje, aby si všichni utahovali opasky, a tady mizí peníze ve velkém,“ říká poslanec Laudát.

Hned ale dodává, že po měsících snahy změnit přístup kolegů ve výboru pomalu ztrácí naději. Jak už bylo řečeno: ani jemu samotnému se dodnes nepodařilo vytáhnout z chobotnice informace, na jejímž základě by začal prosazovat změnu systému. Obrat však může přinést celková recese: za tak drahé peníze jako dosud dálnice prostě nedostavíme. A Češi po nich zároveň evidentně touží. Ministr dopravy v této situaci navrhuje osekát náklady, ale systém vyžaduje radikálnější řez. Vlastně největší nadějí je v tuto chvíli policie a její vyšetřování podvodů na stavbách. Strach z vyšetřování by mohl úředníky i politiky donutit ke změně systému velmi rychle.

Recept je známý: sepsat komplexní plán stavby dálnic a financovat jen definitivně schválené projekty. Jenže skutečná změna bude trvat roky. Zakázky za desítky miliard korun už běží podle starého systému a stavební firmy nebudou chtít na změnu plánu přistoupit. Ministr Dobeš každopádně tvrdí, že s konkrétními návrhy zprůhledňujícími systém v dalších měsících skutečně přijde a prosadit je prý pro něj bude představovat politickou prioritu.

Velká dálniční hra

Když před dvěma lety srovnávali ekonomové z CERGE ceny některých komponentů, z nichž se stavějí dálnice, zjistili velmi zajímavé věci. Na jednom staveništi se cena „krytu z kameniva obalovaného živící“ pohybovala pod dvěma tisíci korun za metr čtvereční, na jiném stála skoro 29 tisíc. Rozdíl v cenách svodidel se pohyboval mezi 200 za metr až k 11 tisícům korun za metr.

Podle nálezu NKÚ se projekty mění za pochodu. Místní prosazují do staveb doplňky, které chrání okolní města před hlukem a prachem, a stavby se prodražují. Jak to, že se o takových věcech rozhoduje, až když se staví? Regionální politici a úředníci mají tak nad stavbou dálnic velkou moc. Jak upozorňují mimo mikrofon poslanci i odborníci, je to vlastně jedna velká hra. Jde o peníze, které je nutné utratit, protože už byly poslanci schváleny v rozpočtu k útratě, často v souvislosti s návazností na předpokládané evropské dotace. Proto se nečeká na formální schválení a jde se rovnou na věc. „Jde o jednu velkou chaotickou akci. Dvacet let nebyl schválený žádný plán, nedošlo ke schválení žádných priorit výstavby dálnic,“ říká Martin Fadrný z Ekologického právního servisu.

Navíc stavbu dálnic v Česku ovládají čtyři společnosti – Strabag, Skanska, Metrostav a Eurovia. Ty získávají více než polovinu všech zakázek od ŘSD, často neprůhledně. Důkazy nemáme, ale firmy mohou být dopředu na rozdělení zakázek domluveny, protože podmínky bývají vypsány způsobem, který je jim šitý na míru. Kvalitu jejich práce kontrolují lidé z ŘSD, o jejichž nezávislosti lze pochybovat. V médiích najdeme řadu příkladů, kdy velké stavební firmy platily kontrolorům výlety k moři nebo jim půjčovaly auta s volnou kartou na tisíce kilometrů měsíčně.