

Problémy financování dopravních staveb v ČR a jejich řešení

Podklad pro Hospodářský výbor PSP ČR 14.5.2008

Předkládají: Oživení, Ekologický právní servis, Hnutí Duha, Transparency International ČR

Vážené poslankyně, vážení poslanci,

opakovaně se objevující debaty o předraženosti českých dálničních staveb nás přiměly ke zpracování hloubkové analýzy systému financování dopravních staveb v ČR. Vedle zjištění, že stavba českých dálnic bývá skutečně nákladnější než v Rakousku, Německu či Slovinsku, jsme dospěli k několika znepokojivým závěrům, identifikovali množství chyb a slabých míst v rozhodovacích procesech a připravili návrhy řešení současných problémů.

Brzy vám předložíme celou analýzu dokládající jednotlivé závěry, nyní vás žádáme, abyste si při projednávání rozpočtu SFDI uvědomili šíři a hloubku problémů spjatých s financováním dopravních staveb a započali prosazovat účinná nápravná řešení.

Děkujeme.

- 1) Rozhodování o výstavbě a modernizaci dopravní infrastruktury neprobíhá na základě konzistentního strategického plánu. Mezi strategickým dokumentem *Dopravní politika ČR na léta 2005-2013*, definujícím velmi obecné cíle, a *Harmonogramem výstavby dopravní infrastruktury (HVDI)*, který je pouhým seznamem plánovaných staveb, chybí logický mezičlánek. Neaplikuje se strategické posouzení plánovaných staveb na základě multikriteriální analýzy jejich dopravního, společenského a ekonomického přínosu a vlivu na životní prostředí, jinými slovy v současné době není zřejmé, jaké stavby jsou prioritní a z jakého důvodu. Ministerstvo dopravy veřejně prohlašuje, že bude stavět všechny stavby, které jsou zařazeny v HVDI a které budou mít platné stavební povolení. Výstavbu silnic a dálnic v ČR tedy fakticky řídí Ředitelství silnic a dálnic. **Riziko neúčelného vynaložení veřejných zdrojů je tudíž velmi vysoké. Přitom multikriteriální analýza umožňující vzájemné posouzení důležitosti a potřebnosti plánovaných staveb mezi sebou existuje: jedná se o nezveřejněnou Přílohu 3 GEPARDI (Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury). Žádáme, aby se alespoň tato multikriteriální analýza stala povinným podkladem pro tvorbu a schvalování rozpočtu SFDI.**
- 2) HVDI je postaven na spodní hranici odhadů celkových investičních nákladů plánovaných staveb a horní hranici odhadů příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury. HVDI nezodpovědným způsobem zvyšuje riziko celkového nedostatku finančních zdrojů při současné vysoké rozestavěnosti. **Žádáme o zpracování analýz různých scénářů příjmů SFDI (obdobně jako v GEPARDI) a k tomu adekvátně určit investiční priority pro nedostatkové scénáře.**
- 3) Rozpočet SFDI je každoročně schvalován ve zbytečně velké výši, která nikdy nebývá vyčerpána. **Při tvorbě a schvalování rozpočtu SFDI žádáme zohledňovat reálnou připravenost investic a nezatěžovat kvůli špatnému plánování veřejné rozpočty. Miliardy korun každoročně zbytečně blokováné v rozpočtu SFDI doporučujeme využít pro jiné resorty či například na snížení státního dluhu.** Do rozpočtu SFDI žádáme nevkládat kontroverzní stavby, které teprve procházejí povoloovacími správními řízeními a u nichž je pravděpodobnost brzkého zahájení stavby téměř nulová, jako jsou například severozápadní segment R1, R52 nebo R43.
- 4) **Žádáme o zpracování investičních záměrů pro stavby R43 a severozápadní segment R1,** aby o nich bylo možné rozhodnout zodpovědně a racionálně. Každá stavba financovaná ze SFDI musí mít investiční záměr. Nikde není psáno, že by mohly existovat nějaké výjimky. Na přípravu obou těchto staveb již byly vynaloženy desítky milionů korun, ačkoli ještě ani nemají

schválenou trasu. S nejvyšší pravděpodobností se jedná o nehospodárně vynaložené prostředky s patřičnou trestněprávní odpovědností. Trestným činem mohlo být i dodání nepravdivých dat pro výpočet ekomické efektivity stavby severozápadního segmentu R1 metodou HDM-4, neboť chybné výsledky uvedly v omyl osoby v rozhodovacích procesech.

- 5) V současném systému plánování a schvalování dopravních staveb neexistuje faktická motivace ke snižování nákladů, naopak současný model motivuje k předražování. Způsob stanovení předpokládaných cen staveb, na jejichž základě ŘSD žádá SFDI o financování staveb, je většinou nejasný a anonymní (tzv. „odhady konzultantů“ v investičních záměrech). Tím se snižuje vypovídací hodnota podkladů a racionalita rozhodování. Nově vznikající cenové normativy pro stanovení předpokládaných nákladů jsou založeny na statistikách již realizovaných, mnohdy předražených staveb, čímž je snížena jejich objektivita. **Žádáme zajištění nezávislého odborného posouzení nových cenových normativů.**
- 6) Schvalování staveb ze strany SFDI a jeho rozpočtu ze strany poslanecké sněmovny je pouhým formálním procesem, v němž není posuzována adekvátnost cenového návrhu ani potřebnost samotné stavby. **Žádáme zajištění odborného posuzování, zda jsou navrhované náklady konkrétních staveb adekvátní, účelné a potřebné.** Je například přeložka plynovodu v hodnotě 1,5 miliardy korun adekvátní položkou rozpočtu stavby R55 (obchvat Břeclavi)?
- 7) Posuzování a schvalování investičních akcí probíhá mimo jiné na základě hodnocení ekonomické efektivity stavby metodou HDM-4. Vzhledem k tomu, že výsledek je určován povahou vstupních dat dodávaných Ředitelstvím silnic a dálnic, **žádáme, aby SFDI nechávalo vstupní data (odhady nákladů, dopravní prognózy apod.) pro ekonomické hodnocení podrobovat nezávislé expertní oponentuře.** Veškeré nezávislé odborné posuzování má být autorizované, opatřené kulatým razítkem pro garanci kvality a osobní odpovědnosti.
- 8) Několik miliard ročně z rozpočtu SFDI se utratí netransparentním a neadresným způsobem formou tzv. „globálních položek“. Z těchto anonymních položek financuje ŘSD mimo jiné nákladnou přípravu projektů, které zatím nebyly schváleny a jejichž schválení si nákladností přípravy předem pojišťuje. Pro rok 2008 činí podíl globálních položek na plánovaných výdajích SFDI dokonce 16% (7 mld. Kč)! **Žádáme zrušení současné podoby globálních položek, jejich specifikaci a rozřazení ke konkrétním stavbám a zpětné zveřejňování jejich skutečného využití.**
- 9) **Žádáme ukončení praxe tzv. porcování medvěda** poslanci při schvalování rozpočtu SFDI. Jedná se o neefektivní přerozdělování veřejných prostředků, neboť není motivované uspokojováním veřejného, nýbrž partikulárního zájmu.
- 10) SFDI provádí pouze formální kontrolu prostředků čerpaných ŘSD. **Požadujeme zavedení kontroly dotací poskytovaných ze SFDI z hlediska účelnosti, hospodárnosti a efektivity vynaložených investic, předkládání a prodiskutování výsledků kontrol při schvalování rozpočtu SFDI a zveřejňování všech kontrolních zpráv.**

V Praze dne 12.5.2008

Oživení, Ekologický právní servis, Hnutí Duha, Transparency International ČR

Tomáš Kramár

Oživení, o.s.

E-mail: tomas.kramar@oziveni.cz