

CENA DÁLNIC

**Projekt nevládních neziskových organizací
Ekologický právní servis a Oživení
s cílem zmapovat problémy výstavby a financování
dopravní infrastruktury v ČR**

Část 1.

Stavějí se dálnice v ČR draž než v zahraničí?

Srovnávací analýza srovnávacích analýz

Děkujeme níže uvedeným donorům, že finančně podpořili vznik této analýzy. Názory obsažené v této analýze se nemusejí shodovat s názory donorů.



Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci Finančního mechanismu EHP a Norského finančního mechanismu prostřednictvím Nadace rozvoje občanské společnosti

Stavějí se dálnice v ČR draž než v zahraničí?

V posledních letech se stále častěji objevují signály, že výstavba českých dálnic je dražší nejen oproti ekonomicky srovnatelným státům střední Evropy, ale také vůči ekonomicky vyspělejším státům západní Evropy s dražší pracovní silou. Kritika nehospodárného investování se pak stala důvodem vzniku různých srovnávacích studií cen českých a zahraničních dálnic. Výsledky dostupných studií jsou však navzájem rozporuplné: někdy konstatují nepřiměřeně vysokou cenu českých dálnic, v jiných případech dospívají k závěrům, že ceny jsou stejné či nižší oproti zahraničí. Proto spíše než vytvářet další komparativní analýzu cen dálnic, která by se postavila do řady za ostatní, rozhodli jsme se posoudit jednotlivé analýzy a porovnat je mezi sebou navzájem. U každé studie jsme se snažili posoudit její způsob sběru dat a její míru objektivitu.

Srovnávací analýza č. 1:

Problémy a zkušenosti při zadávání veřejných zakázek dopravní infrastruktury ve vybraných evropských zemích (2006)

Zpracovatel: Mott MacDonald

Zadavatel: Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Studie se zabývá popisem a analýzou zadávání veřejných zakázek na výstavbu dopravní infrastruktury ve vybraných evropských zemích a ve své příloze č. 14 uvádí zjištěné ceny za 1 km dálnice ve vybraných evropských zemích – viz tabulku č.1:

Tab. 1: Ceny dálnic ve vybraných evropských zemích¹

Země:	cena dálnice (2x2 pruhy, běžný terén) (mil. Kč/km)	poznámka
Řecko	84	"reasonable terrain"
Španělsko	84	běžný terén
	168 a více	hornatý terén
Německo	asi 280	
Velká Británie	asi 280	
ČR	500	

Zdroj: Mott MacDonald

Pozn: ceny 2006, přepočet: EUR=28 Kč

Ve studii je u této tabulky uvedeno následující zpochybnění údajů: „Údaje nevychází z oficiálních statistik jednotlivých zemí. Údaje nejsou podloženy příslušnými analýzami, nelze je tudíž mezi sebou porovnávat. V souladu s touto skutečností není vhodné tyto údaje ani absolutizovat.“

Z tabulky není jasné, zda se jedná o ceny s DPH či bez, a údaje jsou zahrnuty do velmi zjednodušených charakteristik terénních podmínek. I přes nejasnou povahu dat se přeci jen jedná o orientační odhad respektované přední inženýrské a poradenské společnosti, který se shoduje s cenami některých vystavěných úseků v ČR.

Srovnání jednoznačně ukazuje české dálnice jako výrazně předražené.

¹ Problémy a zkušenosti při zadávání veřejných zakázek dopravní infrastruktury ve vybraných evropských zemích, Mott MacDonald, 2006, příloha č.1, ke stažení na www.cenadalnic.cz.

Srovnávací analýza č. 2:

Společná zpráva o paralelních kontrolách výdajů na stavbu dálnice Praha – Drážďany (2006)

Zpracovatel i zadavatel: Bundesrechnungshof² (BRH), SRN, a Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ), ČR. Paralelní kontrola stavby dálnice na straně německé (dálnice A 17) a české (D8) se zaměřením na kontrolu hospodárnosti využití prostředků při stavbě dálnice a porovnání situace na partnerské straně ve srovnatelných terénních podmínkách. Kontrolní zpráva obsahuje pro naše účely použitelná číselná data bohužel pouze pro mostní stavby. Pro určení cen a jejich porovnání používá studie statistickou analýzu cen mostů v přepočtu na 1m².

Tab. 2: Porovnání cen mostů³

Délka mostu	Průměrná cena betonových mostů	
	A17 (SRN)	D8 (ČR)
do 100 m	37 365 Kč/m² (33 mostů, průměrná délka 37,5 m)	38 637 Kč/m² (12 mostů, průměrná délka 56,2 m)
nad 100 m	22 881 Kč/m² (3 mosty, průměrná délka 260 m)	29 341 Kč/m² (8 mostů, průměrná délka 363 m)

Zdroj: BRH (SRN), NKÚ (ČR)

Pozn: celkové náklady bez DPH, 1EUR=29 Kč, k 30. 12. 2005.

Nesporným kladem je, že statistické srovnání vychází ze skutečných konečných stavebních nákladů bez DPH, přepočteno na měrnou jednotku Kč/m². Vzhledem k vysoké míře nezávislosti a odbornosti NKÚ i jeho německého protějšku, lze považovat údaje za věrohodné a skutečné. Výsledkem srovnání je, že zatímco u mostů do sto metrů je cena na obou stranách hranice stejná, tak české velké mosty jsou **o téměř 30% dražší** než srovnatelné německé.

Při přepočtu plochy mostů na délkové kilometrové jednotky vychází dle údajů v tab. 2 cena českých mostních staveb nad 100 m v průměru na **832,467 mil. Kč/km bez DPH⁴**.

² Německá obdoba Nejvyššího kontrolního úřadu

³ Společná zpráva o paralelních kontrolách výdajů na stavbu dálnice Praha – Drážďany, BRH (SRN), NKÚ (ČR), 2006, str. 15, dostupné na <http://www.nku.cz/pages/cs/publikace/ostatni.htm> nebo na www.cenadalnic.cz

⁴ Způsob výpočtu: plocha velkých mostů (nad 100m) úseku 0807/D8 - **137 690m²**, délka úseku - **4,853 km** (zdroj: Studie IBR, str. 18)

Srovnávací analýza č.3:

Analýza nákladovosti výstavby dálnic v SR (2004)

Zpracovatel: Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SR

Analýza určuje a porovnává ceny za dálnice v SR a vybraných evropských zemích měrnou jednotkou SK/km dálnice bez DPH. Respektuje různé terénní podmínky pro stavbu, které rozděluje na hornaté, pahorkovité a rovinaté.

Tab. 3: cena vybraných dálnic v ČR dle terénních podmínek⁵

Stavba	délka stavby	stavební náklady celkem (mil.Kč)	stavební náklady (mil.Kč/km)
Dálnice v hornatém území			
D8 Trmice -st.hr. ČR/Německo	23,3	12 762,26	547,74
Dálnice v pahorkovitém území			
D8: Lovosice - Řehlovice	16,4	4 814,98	293,60
D11: Poděbrady - Hradec Králové	48,8	9 909,81	203,07
D1: Vyškov - Kroměříž	67,1	26 239,49	391,05
D47: Lipník - st.hr. ČR/Polsko	80,2	29 653,30	369,74
Celkem-průměr	212,5	70 617,58	332,32
Celkem-průměr	235,8	83 379,84	353,60

Zdroj: Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SR

Upraveno: Oživení

Pozn: ceny bez DPH, přepočteny kurzem ČNB 100 Kč=78,63 Sk z 31. 12. 2004

Není zcela jasná povaha vstupních dat pro analýzu, některé uvedené stavby byly v době vzniku studie stále ve výstavbě, tzn. nejedná se o konečné stavební náklady, ale nejspíš o soutěžní ceny. Rozdělení staveb do tří terénních skupin nezohledňuje ostatní podstatné podmínky pro výstavbu dálnic.

Tab. 4: Mezinárodní srovnání ceny dálnic⁶

Dálnice v pahorkovitém terénu	cena mil. Kč/km					
	ČR	Slovinsko	Slovensko	Německo	Rakousko	Řecko
	332,32	312,18	267,19	245,47	252,56	162,24

Zdroj: Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SR

Upraveno: Oživení

Pozn: ceny bez DPH, přepočteny kurzem ČNB 100 Kč=78,63 Sk z 31. 12. 2004

⁵ Analýza nákladovosti výstavby dálnic v SR, Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SR, 2004, Příloha č. 1, dostupné na <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=2871> nebo na www.cenadalic.cz.

⁶ tamtéž

Srovnání ukazuje, že z uvedených zemí se staví dálnice nejdražší v ČR. Bohužel povaha srovnávaných dat je stejně nejasná jako u předcházející tabulky. Mimo to uvedené srovnání pro výstavbu úseků v pahorkovitém terénu nemusí být nutně objektivně srovnatelné, tzn. parametr pahorkovitého terénu může hrubě zkreslovat celkové podmínky pro stavbu. Mimo reliéf krajiny se na ceně dálnice projevují i ostatní faktory jako hustota osídlení resp. hustota dopravní sítě (křížení s ostatními pozemními komunikacemi, železnicí a vodními cestami atp.), které nejsou v dané analýze dostatečně zohledněny.

Metodologické nedostatky sběru dat však příliš neubírají výslednému mezinárodnímu porovnání na vypovídací hodnotě. Také nepředpokládáme, že by Slovenské ministerstvo dopravy podsouvalo České republice záměrně horší údaje. Výsledky srovnání nám tedy ukazují překvapivě jednoznačný rozdíl ve výši ceny dálnic v ČR oproti státům s obecně vyšší cenovou hladinou (zejména vyšší náklady na práci) jako je Německo a Rakousko.

Srovnávací analýza č.4:

Cenové porovnání dálnice D11 (1104, 1105) s dálnicemi realizovanými v ČR, Slovinsku a Rakousku (2007)

Zpracovatel: IBR Consulting s.r.o.

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)

Studie porovnává ceny dálnice D11, úseky 1104 a 1105, vedené v extravilánu v rovinném až mírně zvlněném terénu a ceny dálnic v obdobných terénních podmínkách v ČR, Rakousku a Slovinsku. Cena vychází z hodnoty vítězných nabídek vzešlých ze soutěže o veřejnou zakázku bez DPH.

ŘSD si objednalo zhotovení této (a následující) studie, aby vyvrátilo všechny pochybnosti o hospodárnosti při stavbě dálnic. Výsledky této studie ukazují, že ceny českých dálnic jsou zcela standardní a že zmínky o jejich předraženosti jsou nepodloženým obviňováním ŘSD. Bližší pohled na studii, zejména na použítá vstupní data, však dosažené výsledky jednoznačně zpochybňuje.

Tab. 5: Porovnání cen dálnic v ČR, extravilán, mírně vlnitý terén⁷

stavba	délka	celková cena (mil.Kč)	cena (mil.Kč/km)
D3 (0306-I)	6,80	1 600,52	235,37
D5 (0510/IA)	9,20	2 596,51	282,20
D5 (0510/II)	8,40	2 098,58	249,92
D47 (04705)	18,10	3 309,23	182,87
D47(4706)	11,68	2 544,08	217,80
R35 (3508)	3,79	799,47	211,22
D11 (1104-1A,B)	9,70	2 187,89	225,56
D11 (1104-2 C,D)	10,40	1 793,80	172,48
D11 (1104-2 E,F)	5,90	1 259,36	213,45
D11 (1105-1)	10,91	2 290,39	209,94
D11 (1105-2)	11,85	3 124,91	263,71
celkový průměr			221,18

Zdroj: IBR Consulting

Upraveno: Oživení

Pozn: cena je hodnota vítězných nabídek bez DPH

Problém č. 1: snížená vypovídací hodnota ceny staveb

Ve výše uvedené tabulce vidíme ceny staveb, s nimiž se ve studii pracuje. Cena stavby je pro studii určována z vítězných nabídek z veřejných soutěží. Praxe v ČR však ukazuje, že vítězná nabídková cena nebývá shodná s celkovými stavebními náklady na danou stavbu. V době zhotovení studie již byly celkové stavební náklady na srovnávané úseky D11 známy, proto je zcela nepochopitelné, že nebyly zpracovány. Výsledky studie se totiž výrazně změnil, když použijeme reálné náklady. Rozdíly mezi vysoutěženými a reálnými cenami ukazuje následující tabulka 6:

⁷ Cenové porovnání dálnice D11 (1104, 1105) s dálnicemi realizovanými ČR, Slovinsku a Rakousku, IBR Consulting, 2007, str. 14, dostupné na www.cenadalnic.cz.

Tab. 6: vypovídací hodnota nákladů úseků D11

stavba	celková cena studie IBR ⁸ (mil.Kč)	jednotková cena (mil.Kč/km)	celková cena ŘSD 2006 ⁹ (mil. Kč)	jednotková cena (mil.Kč/km)
1104/1 část A - Hlavní trasa (9,7 km)	1 849,94	225,56	2 338,28	279,75
1104/1 část B - Mosty přes tratě ČD	337,96		375,28	
1104/2 část C - Hlavní trasa km (10,4 km)	1 352,40	172,48	1 861,79	235,74
1104/2 část D - Most Žiželice	441,40		589,87	
1104/2 část E - Most Olešnice a Rakousy	481,92	213,45	574,64	258,61
1104/2 část F - Hlavní trasa km (5,9 km)	777,45		951,16	
D11 1105/1 Chýšť - Osičky (10,91 km)	2 290,39	209,94	2 800,54	256,69
D11 1105/2 Osičky - Hradec Králové (IBR 11,85 km), (ŘSD 7,2 km) ¹⁰	3 124,91	263,71	3 592,92	499,02
celkem (IBR 48,76 km), (ŘSD 44,11km)	10 656,36	218,55	13 084,48	296,63

Zdroj: Oživení

Pozn: ceny bez DPH, údaje IBR – ceny vítězných nabídek v soutěži o veřejnou zakázku (2003), údaje ŘSD – konečné stavební náklady (2006)

Srovnání hodnot stavebních nákladů užitých ve studii IBR a skutečných investičních nákladů podle ŘSD ukazuje na nízkou vypovídací schopnost údajů IBR. Jejich kalkulace průměrných nákladů na 1km D11 **218,5 mil. Kč (bez DPH)** je o cca. **78 mil. Kč** nižší než skutečné průměrné náklady na 1km sledovaného úseku, tj. **296,6 mil. Kč (bez DPH)**. Není přitom pravděpodobné, že v SRN, Rakousku dochází k navyšování během realizace stavby takovým způsobem jako je tomu v ČR. Je proto vhodnější v tomto případě porovnávat konečné stavební náklady. Z případu navýšení průměrných nákladů o cca. 78 mil. Kč (tzn. 36%) je zřejmé, že v **prostředí ČR není vítězná nabídnutá cena pro dodavatele konečná a závazná.**

Problém č. 2: zkreslené průměrné ceny za 1 km dálnice v zahraničí

Autoři se dopouští při srovnání průměrné ceny za 1km zásadní chyby při stanovení průměru. Do průměru zahrnují i úseky s extrémními náklady na 1km, odporují si tak v tvrzení, že posuzují dálnice srovnatelného typu (extravilán, rovinatá, mírně zvlněná krajina). **Dochází tak ke zkreslení průměrné ceny za 1km** (viz tabulky 7 a 8).

⁸ Viz. tamtéž, str. 10,

⁹ Výroční zpráva ŘSD, 2006, str. 23, dostupná na <http://www.rsd.cz/doc/Organizace-RSD-CR/Vyrocnizpravy/vyrocnizprava-2006>

¹⁰ Studie IBR pro výpočet jednotkové ceny užívá plánovanou délku úseku (11,85 km), VZ ŘSD 2006 uvádí cenu a délku dokončeného úseku (7,2 km)

Tab. 7: korekce průměrné ceny za 1km u dálnic ve Slovinsku¹¹

Dálnice - Slovinsko	A1: celková cena (mil. Kč)	délka (km)	A2: jednotková cena (mil.Kč/km)	B1: vyloučení extrémů (mil. Kč)	délka (km)	B2: jednotková cena (mil.Kč/km)
A2	2 433,97	7,770	313,25	- 2 433,97	- 7,770	
A2	365,65	2,800	130,59	365,65	2,800	130,59
A2	2 120,65	12,300	172,41	2 120,65	12,300	172,41
A2	1 319,62	9,159	144,08	1 319,62	9,159	144,08
A2	705,24	4,820	146,32	705,24	4,820	146,32
A2	638,83	4,260	149,96	638,83	4,260	149,96
A5	2 470,69	14,600	169,23	2 470,69	14,600	169,23
celkem	10 054,65	55,709	180,49	7 620,68	47,939	158,97

Zdroj: IBR Consulting

Úprava: Oživení

Pozn: ceny bez DPH

Do výpočtu průměrné ceny za 1km dálnice A2 zahrnují i stavbu s extrémními náklady. Evidentně se jedná o jiný typ stavby, v případě stejných terénních podmínek nemůže být cena za 1km o cca. 100% vyšší než u ostatních úseků. Při omezeném souboru 7 staveb tento extrém výrazně zkresluje konečnou průměrnou cenu. V případě použití vyloučení extrému B1 je konečná průměrná cena B2 **158,9 mil. Kč/km** pro porovnávané Slovinské dálnice místo původních **180,5 mil. Kč/km**.

Tab. 8: korekce průměrné ceny za 1km u dálnic v Rakousku¹²

Dálnice Rakousko	A1: celková cena (mil.Kč)	délka (km)	A2: jednotková cena (mil.Kč/km)	B1: vyloučení extrémů (mil.Kč)	délka úseku (km)	B2: jednotková cena (mil.Kč/km)
S31	2 498,36	19,770	126,37	- 2 498,36	- 19,770	
A6	3 386,83	21,000	161,28	3 386,83	21,000	161,28
S31	1 687,38	10,000	168,74	1 687,38	10,000	168,74
A5	14 356,00	56,550	253,86	14 356,00	56,550	253,86
A3	2 790,60	9,310	299,74	2 790,60	9,310	299,74
A8	4 128,81	10,960	376,72	4 128,81	10,960	376,72
S7	10 793,26	28,100	384,10	- 10 793,26	- 28,100	
S33	3 279,92	6,600	496,96	- 3 279,92	- 6,600	
celkem	42 921,16	162,290	264,47	26 349,61	107,820	244,39

Zdroj: IBR Consulting

Úprava: Oživení

Pozn: ceny bez DPH

11 Cenové porovnání dálnice D11 (1104, 1105) s dálnicemi realizovanými ČR, Slovinsku a Rakousku, IBR Consulting, 2007, str. 20, údaje A1, A2, dostupné na www.cenadalnic.cz.

12 Viz. tamtéž str. 19, údaje A1, A2

Ještě výraznější pochybení při výběru reprezentativního vzorku nastalo v případě rakouských dálničních úseků. V tomto případě rozdíl v ceně na km mezi nejlevnějším a nejdražším úsekem ve sloupci A2 činí **cca. 290%**. V žádném případě se tak nemůže jednat o úseky ve stejných terénních podmínkách a studie tak popírá smysl zvolené komparativní metody a výrazně zkresluje cenovou realitu.

Při bližším pohledu na dva nejdražší úseky lze zjistit:

- na úseku S 7 jsou plánovány jeden tunel a dvě podzemní části v celkové délce téměř pět kilometrů, navíc téměř polovina trasy je plánována jako „pouze“ dvoupruhová s možností následného rozšíření – parametry S7 tudíž neodpovídají původní charakteristice porovnávaných úseků. Navíc nebyla dosud schválena finální trasa úseku, což znamená, že nemohla proběhnout žádná veřejná soutěž na tuto stavbu a porovnávaná cena je tedy odhadem. Úsek není porovnatelný.
- sedmikilomerový úsek rychlostní silnice S 33 v sobě zahrnuje most přes řeku Dunaj v délce 1.125 metrů (16% celkové délky!), což opětovně neodpovídá původní charakteristice porovnávaných dálnic (mírně zvlněný terén mimo města)¹³.

Srovnáme-li tyto příklady s obecnými terénními podmínkami dálnice D11, nelze v žádném případě hovořit o cenově porovnatelných úsecích.

Pro objektivní výpočet průměrné ceny B2 byl **vyločen nízký extrém B1 a kvůli nevhodnému charakteru stavby a nejasnému původu dat byly vyloučeny neporovnatelné úseky S7 a S33**. Výsledná průměrná hodnota B2 tak činí **244,4 mil. Kč/km** oproti původní částce **264,5 mil. Kč/km**.

Tab. 9: Rekapitulace cenového porovnání¹⁴

Země - dálnice	průměrné náklady (mil. Kč/km)		porovnání D11 s ostatními hodnotami (%)	
	A2	B2	A2	B2
Slovensko	180,49	158,97	21%	37%
Rakousko	264,47	244,39	-17%	-11%
ČR D11	218,55			

Užití „očištěných“ průměrných cen B2 ukazuje rozdíl oproti původním hodnotám A2.

Průměrná cena 1 km dálnice D11 je o:

- **37% dražší** než průměrná cena porovnatelných dálnic ve Slovensku oproti původním 21%
- **11% levnější** než průměrná cena porovnatelných dálnic v Rakousku oproti původním 17%

Interpretace výsledků

I v případě, že základem porovnávání je průměrná cena na 1 km (vítězná cena s nižší vypovídající hodnotou), výsledky ukazují na vyšší cenu srovnávaného typu staveb v Rakousku než v ČR o 11%. Při srovnání průměrných nákladů na mzdy ve stavebnictví v r. 2004¹⁵: **ČR 8,9 tis. EUR, Rakousko 35,5 tis. EUR**, lze očekávat i vyšší rozdíl nákladů na výstavbu dálnic v Rakousku.

Spíše by se měly výsledky orientovat na nelichotivé srovnání nabídkových cen dálnic v ČR s

13 www.asfinad.at - rakouská obdoba českého ŘSD

14 Cenové porovnání dálnice D11 (1104, 1105) s dálnicemi realizovanými ČR, Slovensku a Rakousku, IBR Consulting, 2007, str. 23, údaje A2, dostupné na www.cenadalnic.cz.

15 European business, Facts and Figures, Eurostat 2007, str. 269, dostupné na http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073.46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-BW-07-001

dálnicemi ve Slovinsku, které je svými ekonomickými podmínkami značně blíže podmínkám v ČR než zmíněné Rakousko. Dle výsledků lze konstatovat, že ve Slovinsku jsou vítězné nabídky na stavbu vybraných úseků v průměru **o 37% levnější než v ČR** (ceny D11 jsou o 1% nižší než u ostatních dálnic v ČR). Přitom je zarážející, že hodnota průměrných nákladů na mzdy ve stavebnictví činila ve Slovinsku v **roce 2004 13,9 tis. EUR¹⁶**, což by se mělo promítnout do **vyšších cen dálnic**.

Podstatným nedostatkem studie je, že interpretace výsledků vytváří dojem, že jsou porovnávány stavební náklady dálnic, přitom se jedná zejména o porovnání nabídkových cen v rámci soutěže o veřejnou zakázku. Vítězná cena není pouze součtem relevantních budoucích nákladů na stavbu, ale také výsledkem hodnocení ostatních soutěžních kritérií (doba výstavby, technické parametry, záruční doba atp.) a samozřejmě je dána stavem konkurenčního prostředí na stavebním trhu, tzn. že vítězná nabídka nemusí být vždy nabídkou nejvýhodnější resp. nejlevnější.

Studie IBR je tak bohužel ukázkovým příkladem záměrně zkreslené či neodborné analýzy dat a jejich interpretace. Jelikož zpracovatelem je projektová společnost (tzn. odborník na dopravní stavby), lze předpokládat spíše záměrnou manipulaci a interpretaci dat poplatnou zájmům zadavatele studie (ŘSD), které se těmito „odbornými“ závěry snaží obhájit vysokou cenu stavebních nákladů u dálnic v ČR a vyvrátit tak podezření odborné i laické veřejnosti o předražování takovýchto investičních akcí.

Autor studie, společnost IBR Consulting, skutečně měla silný motiv záměrně zpracovat a interpretovat výsledky tak, aby nebyly kritické. Kritika by totiž směřovala nejen proti ŘSD, které je stálým „klientem“ vlastníka IBR Consulting, kterým je projektantská firma Valbek s. r. o.¹⁷, ale navíc i na samotnou mateřskou společnost, neboť firma Valbek byla autorem několika projektů hodnocených staveb dálnic D11 i D8, které se bude týkat následující srovnávací studie.¹⁸ Takto evidentní střet zájmů snižuje důvěryhodnost celé analýzy na minimum.

Srovnávací analýza č.5:

Cenové porovnání dálnic D8 (0807) a A17 (2007)

Zpracovatel: IBR Consulting s.r.o.

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)

Studie porovnává ceny dálnice hraničního úseku Česko/Německo, českého úseku D 8 a německého úseku A17. Analyzuje vhodně zvolené srovnatelné úseky na základě podrobných technických a terénních podmínek. Cena vychází z hodnoty vítězných nabídek vzešlých ze soutěže o veřejnou zakázku bez DPH.

¹⁶ tamtéž

¹⁷ Výpisy podnikatelských subjektů IBR Consulting s. r. o., Valbek s. r. o., Valbek s spol. v. o. s. z obchodního rejstříku www.justice.cz: IBR Consulting je z 65% vlastněná společností Valbek a spol. v. o. s., která vlastní 90% společnosti Valbek s. r. o., častého projektanta českých dálnic.

¹⁸ viz. prezentace firmy Valbek s. r. o. na <http://www.valbek.cz/cs/inzenyrske-stavby/dopravni-stavby/silnice/>

Tab. 10: Porovnání cen dálnic A17 a D8 (0807)¹⁹

charakter úseku	délka (km)	celková cena (mil. Kč)	cena (mil.Kč/km)
dálnice: intravilán			
A17 (2)	12,90	4 730,43	366,70
A17 (1A)	3,60	1 575,05	437,52
D8 (A,B,C,D)	12,24	5 035,67	411,28
dálnice: extravilán (hornatina) bez velkých mostů			
A17 (3)	18,35	3 392,09	184,82
D8 (H)	3,47	767,70	221,30
velké mosty			
A17	2,75	2 623,23	954,25
D8	4,85	3 992,67	822,72
tunely			
A17	3,44	3 975,71	1 154,39
D8	2,63	3 945,04	1 500,01

Zdroj: IBR Consulting

Upraveno: Oživení

Pozn: celková cena je hodnota vítězných nabídek bez DPH

intravilán: dálnice v bezprostřední blízkosti měst

extravilán: dálnice vedená mimo město

Nadprůměrnou preciznost zpracování, oproti jiným zde hodnocených studiím, devaluje hlavní slabina této studie, kterou je určení ceny dálnice na základě výsledků veřejné soutěže, a nikoli na základě reálných cen. V době zpracování studie již zpracovatel i objednatel museli mít přístup ke konečným stavebním nákladům a s použitím precizního analytického rámce by pak mohli podat skutečný obraz o cenách dálnice D8 a A17. Jediným pro ŘSD skutečně příznivým výsledkem v těchto srovnáních je nižší cena velkých mostů. Bohužel i pro tuto studii stejně jako předchozí platí výtka zaujatosti jejího zpracovatele, a tudíž věrohodnější srovnání poskytuje studie provedená českým a německým NK'U, která však dospěla ve srovnání cen velkých mostů ke zcela opačnému výsledku (viz. Srovnávací analýza č.2: kontrolní zpráva NKÚ). Žádná ze studií však nezveřejnila svá vstupní data, proto není možné určit, která je pravdě blíže.

¹⁹ Cenové porovnání dálnic D8 (0807) a A17, IBR Consulting, 2007, str. 15, 16, 18, 19, dostupné na www.cenadalnic.cz.

Přínosy a omezení srovnávacích analýz

Údaje o cenách dálnic na 1 km v následující tabulce 11 ukazují na „úspěšnost“ jednotlivých analýz ve stanovení ceny českých dálnic: v sloupci „ŘSD (2007)“ jsou uvedeny oficiální konečné investiční náklady na základě výroční zprávy ŘSD. Konečné ceny českých dálnic jsou výrazně vyšší než ty, na jejichž základě byly vypracovány uvedené srovnávací analýzy. Výsledky analýz postavených na skutečných cenách by pravděpodobně dospívaly k závěrům – pro daňové poplatníky – ještě horším.

Tab. 11: Srovnání výsledků analýz

Stavba - úsek	ceny dálnic (mil. Kč/km, bez DPH)			
	MD SR (2004)	IBR (2007)	NKÚ (2006)	ŘSD (2007)
D11: 1104,1105	203,07	218,55		296,63
D8: 0807	547,74	592,39		735,06
D8: velké mosty		822,72	832,47	

Zdroj: Oživení

MD SR: studie Ministerstva dopravy SR (viz. bod 3)

IBR: cenové srovnání cen dálnic společnosti IBR Consulting, s.r.o. (viz. bod 4,5)

NKÚ: paralelní kontrola NKÚ a BRH (viz. bod 2)

ŘSD: údaje o celkových investičních nákladech staveb z výroční zprávy ŘSD za rok 2006

Analýzy nákladovosti dálnic by měly v první řadě sloužit odborné veřejnosti a veřejným institucím, které investují do jejich výstavby, tím že poskytnou obraz skutečného současného stavu a umožní zpětnou vazbu pro korekci již přijatých i budoucích rozhodnutí o dalších investicích do dopravních staveb. Vzhledem k nedostatečné dopravní infrastruktuře v postkomunistických zemích a k dopravním trendům souvisejícím s rozšířením EU a se silnější ekonomickou provázaností evropských států roste tlak na urychlenou výstavbu chybějících dopravních tahů. Pro ČR a ostatní postkomunistické státy je proto kvalitní analýza nákladů na výstavbu nové dopravní infrastruktury jedním z nejpodstatnějších podkladů pro budoucí racionální rozhodování o těchto investicích.

Bohužel citované analýzy ukazují, že věrohodnost výstupů je často problematická, často na hranici věrohodnosti, a úroveň jejich zpracování je ovlivněna resp. omezena:

- **odbornou způsobilostí zpracovatele:** sběr dat a zpracování cenové studie je časově, finančně a zejména odborně náročná práce vyžadující vysokou úroveň technických, ekonomických a analytických schopností (z tohoto hlediska nebyly na dostatečné úrovni cenová srovnání společnosti Mott MacDonald a slovenského Ministerstva dopravy);
- **nezávislostí zpracovatele:** zpracování těchto studií a prezentace výsledků je politicky a ekonomicky citlivým tématem, zpracovatel tak může být vystaven různým tlakům nejen ze strany zadavatele a může taktéž být v přímém střetu zájmu s předmětem analýzy (citovaný případ společnosti IBR Consulting);
- **motivem zadavatele:** nelze očekávat, že analýza, jejímž předmětem má být hodnocení činnosti zpracovatele, může přinést použitelné objektivní závěry, spíše zde existuje vysoké riziko poplatnosti výstupů studii zájmům zadavatele (nakonec jediný, jehož motivy nelze jednoduše zpochybnit, je Nejvyšší kontrolní úřad).

Z tohoto hlediska je zážející, jak pohrdavým způsobem se ŘSD, ministerstvo dopravy a taktéž vláda vyrovnávají s výsledky do značné míry nezávislých a odborných kontrol a analýz NKÚ. Pokud si začnou ministerstva a další státní organizace objednávat kontraanalýzy, aby vyvrátily výsledky kontrol NKÚ, pak dochází k dvojitému mrhání státních prostředků.

Závěry analýzy:

1. **Výsledky všech dostupných studií porovnávajících cenu dálnic v ČR a v zahraničí (včetně korigovaných výsledků studií objednaných ŘSD) jednoznačně ukazují, že výrazné předražování, často v řádu desítek procent ve srovnání se zahraničím, je skutečným a závažným problémem výstavby českých dálnic.**
2. **ŘSD zbytečně vynakládá veřejné zdroje na zavádějící studie, jimiž klame veřejnost i politickou reprezentaci. Důvěryhodnými se ukazují být kontrolní zprávy NKÚ, a proto by měly tvořit dostatečnou zpětnou vazbu ministerstvu dopravy i ŘSD a být dostatečným motivačním faktorem pro nápravu zjištěných pochybení.**

Shrnutí veřejné dostupnosti použitých informací

Veřejně dostupná na internetu byla z českých analýz pouze kontrolní zpráva NKÚ (*Společná zpráva o paralelních kontrolách výdajů na stavbu dálnice Praha – Drážďany z roku 2006*). Na webových stránkách slovenského ministerstva dopravy je zveřejněna použitá *Analýza nákladovosti výstavby dálnic v SR*.

Podpůrné informace pro ověření kvality výsledků studie, tedy zejména data a informace z výročních zpráv ŘSD a SFDI, byly také dobře dostupné přes internetové stránky příslušných úřadů.

Ostatní použité prameny však bohužel nejsou zveřejněny nebo byla jejich dostupnost omezena. Studie společnosti Mott MacDonald *Problémy a zkušenosti při zadávání veřejných zakázek dopravní infrastruktury ve vybraných evropských zemích* (viz. bod 1) byla veřejně dostupná na webu SFDI²⁰ v průběhu sběru informací na podzim 2007, ačkoli už tehdy neobsahovala přílohy, které konkrétně vyčíslují odborné odhady ceny dálnic v ČR a ostatních zemích. V současné době již studie na uvedené adrese dostupná není.

Obě studie společnosti IBR Consulting, které si objednalo a zaplatilo ŘSD, nebyly zveřejněny.

Aby bylo informační otevřenosti učiněno za dost, všechny hodnocené studie a další relevantní dokumenty zveřejňujeme jako přílohu této analýzy na www.cenadalnic.cz.

20 http://www.sfdi.cz/aktualne/2006_studie_ec_cz.pdf