

CENA DÁLNIC

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

Část 5.

Vývoj nákladů u vybraných staveb dálnic D8 a D11

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

Stanovení předpokládaných nákladů v investičních záměrech a vývoj nákladů u vybraných staveb

Cílem kapitoly je popsat a analyzovat proces stanovení nákladů na konkrétní dopravní stavby ve fázi přípravy stavby a následný vývoj výše nákladů v procesu realizace, a to na příkladu dvou dopravních staveb, úseků dálnic D11 a D8.

Volba vhodného způsobu stanovení výše předpokládané investice založeného na reálných odhadech je základním předpokladem možnosti racionálního rozhodnutí o konkrétním projektu. Na základě reálně stanovené ceny budoucí investice může investor (stát):

- stanovit reálnou ekonomickou efektivitu investice (základní předpoklad pro každou investici),
- analyzovat dopady plánované stavby na veřejné rozpočty, jejich zatížení v plánovaném času výstavby,
- porovnávat náklady a výnosy různých variant řešení.

V případě financování výstavby a modernizace silniční infrastruktury jsou předběžné ceny staveb stanoveny v jejich investičních záměrech. Investiční záměry jsou základním dokumentem pro proces schvalování výstavby a zařazení akce do rozpočtu SFDI.

Příklad 1.: Dálnice D 11, úsek 1104 Libice n. Cidlinou – Chýšť

Seznam staveb sledovaného úseku 1104¹

D11 1104/1 část A - Hlavní trasa km 42,0 - 51,7
D11 1104/1 část B - Mosty přes tratě ČD
D11 1104/2 část C - Hlavní trasa km 51,7 - 62,1
D11 1104/2 část D - Most Žíželice
D11 1104/2 část E - Most Olešnice a Rakousy
D11 1104/2 část F - Hlavní trasa km 62,1 - 68,0

Stanovení ceny

Cena je stanovena na základě předinvestiční studie pro jednotlivé stavby úseku 1104, která je součástí investičního záměru, kde jsou v kapitole IV. 4. Náklady investora – správce (ŘSD) uvedeny investiční náklady na stavbu (viz. Tab. 1).

Tab. 1: Investiční náklady²
v mil. Kč – ceny roku 1999

Stavba	Délka v km	Náklady na vyprojektování	Náklady na pozemky	Náklady na výstavbu	Náklady celkem	Nákl. celkem na km
1104-1	9,7	54	55	1 353	1 462	151
1104-2	16,3	109	64	2 728	2 901	178
Celkem	26	163	119	4 081	4 363	168

Zdroj: Předinvestiční studie stavby 1104 dálnice D 11, součást investičního záměru

Z údajů není zřejmé, kdo a jakým způsobem postupoval při kalkulaci těchto údajů. Mimo to kalkulace počítá s cenovou hladinou z r. 1999, což při předpokládané době výstavby cca. 5 let neodpovídá reálným požadavkům na veřejné rozpočty, tzn. při plánování výstavby musí investor do kalkulací promítnout odhad růstu cenové hladiny po celou dobu realizace stavby.

S tímto cenovým odhadem dále ŘSD operuje v analýze ekonomické vnitřní výnosnosti – EIRR s hodnotami od 8,8% do 9,2% s rokem uvedení do provozu 2005 bez otevření navazujícího úseku 1105, což snižuje relevanci uvedených výsledků.

¹ <http://www.dalnice-silnice.cz/D11.htm>

² předinvestiční studie Stavba 1104-1 Libice nad Cidlinou-Dobšice, str. 9, která je součástí investičního záměru ŘSD, 2000

Tab. 2: Vývoj investičních nákladů v letech 1999 – 2008³

Rok	Dokument	investiční náklady (tis. Kč)	
		s DPH	bez DPH
1999	Předinvestiční studie	4 363 000	4 155 238
2000	Investiční záměr	5 576 955	5 311 386
2003	Výsledek veřejné soutěže ⁴	5 771 715	5 496 871
2004	Rozpočet SFDI na rok 2004	7 131 241	5 992 639
2005	Rozpočet SFDI na rok 2005	7 821 683	6 572 843
2006	Rozpočet SFDI na rok 2006	7 803 250	6 557 353
2006	Výroční zpráva ŘSD za rok 2006 ⁵	7 962 310	6 691 017
2007	Rozpočet SFDI na rok 2007	7 360 681	6 185 446
	včetně stavby „mosty přes tratě ČD“	442 569	371 907
	po započítání všech staveb	7 803 250	6 557 353
2008	Rozpočet SFDI na rok 2008	6 759 596	5 680 333
	včetně stavby „mosty přes tratě ČD“	442 569	371 907
	včetně stavby „most Žiželice“	651 947	547 855
	po započítání všech staveb	7 854 112	6 600 094
2008	HVDI, uvádí zbylé náklady od r. 2008	738 080	620 235

Zdroj: Oživení

Pozn: k 1. 5. 2004 došlo ke změně sazby DPH z 5% na 19%

údaje s DPH jsou náklady uvedené v oficiálních dokumentech stavby

³ Investiční záměry ke stavbám D11, úseku 1104 (200), rozpočty SFDI 2004 - 2008

⁴ každý z úseků vyhrál jiný dodavatel, jde o součet vítězných nabídek získaných z uveřejňovacího subsystému IS VZ, www.isvzus.cz,

úsek 1104/IA <http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz03003Prepare.do?znackaZakazky=10364706++++>

úsek 1104/IB <http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz03003Prepare.do?znackaZakazky=10259645++++>

úsek 1104/IIC, údaje nejsou dostupné v informačním systému ISVZUS, uveden v tab...www.oziveni.....

úsek 1104/IID <http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz03003Prepare.do?znackaZakazky=10259634++++>

úsek 1104/III <http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz03003Prepare.do?znackaZakazky=10259623++++>

úsek 1104/IIIF <http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz03003Prepare.do?znackaZakazky=10294933++++>

⁵ Výroční zpráva ŘSD, 2006, str. 23, dostupná na <http://www.rsd.cz/doc/Organizace-RSD-CR/Vyrocní-zpravy/vyrocní-zprava-2006>

Vzhledem ke změně sazby DPH v průběhu plánování stavby jsou údaje uvedeny s DPH i bez. **Za srovnatelné se považují údaje bez DPH.**

Tabulka obsahuje hodnoty získané z veřejně dostupných dokumentů. Nelze určit v jakém roce stavba byla zahrnuta do rozpočtu SFDI, jelikož rozpočty SFDI před rokem 2004 nejsou volně k dispozici.

Za pozoruhodný údaj v tabulce lze považovat cifru z Výroční zprávy ŘSD za rok 2006 (na konci roku 2006 došlo k předání stavby do užívání), kterou ŘSD shrnuje celkové investiční náklady k 31. 12. 2006, přičemž jejich výše překračuje souhrnnou sumu uvedenou v rozpočtech SFDI pro roky 2007 i 2008 o sto milionů.

Závěr:

- 1) částka v předinvestiční studii, která byla základem pro výpočet ekonomické vnitřní výnosnosti EIRR, **byla překročena o 61%** z původních **4,15 mld. Kč (bez DPH) na konečných 6,69 mld. Kč (bez DPH)**, což značně zpochybňuje výsledky hodnoty EIRR, která je podstatným argumentem pro schválení a zahrnutí investice do rozpočtu SFDI. Přitom růst inflace mezi lety 2000 – 2006 činil 19%⁶.
- 2) investor (ŘSD) předložil v r. 2000 investiční záměr podhodnocený o **26%**,
- 3) původní nabídnutá cena zakázky v r. 2003 (každý z 6 úseků získal jiný dodavatel) cca. 5,5 mld. Kč byla překročena o **21,7%**,
- 4) **rozpočty SFDI od r. 2006 uvádí o cca. 100 mil. Kč nižší částku** než výroční zpráva ŘSD z r. 2006, která navíc předpokládala další drobné investiční výdaje v r. 2007.

Příklad 2: Dálnice D 8, úsek 0805 Lovosice – Řehlovice

Seznam staveb sledovaného úseku 0805⁷

D8 0805 A - Trasa dálnice: 16,4 km
D8 0805 B - Most Vchynice: 0,232 km
D8 0805 C - Most Oparno: 0,274 km
D8 0805 D - Most Dobkovičky: 0,274 km
D8 0805 E - Tunel Prackovice: 0,270 km
D8 0805 F - Tunel Radejčín: 0,620 km
D8 0805 G - Štola Prackovice: 0,175 km

Stanovení ceny

Cena úseku 0805 je kalkulována na základě studie Ekonomického hodnocení kap. IV. 4. 2., která je součástí investičního záměru z r. 2002 (viz. Tab. 3)

⁶ ČSÚ http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace

⁷ <http://www.dalnice-silnice.cz/D8.htm>

Tab. 3: Odhad investičních nákladů z roku 1999⁸

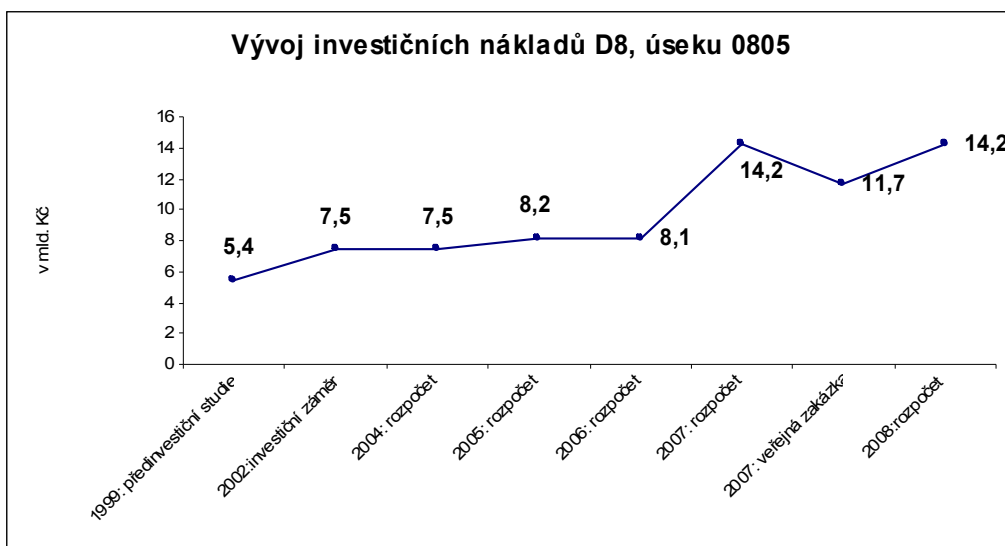
v mil. Kč – ceny r. 1999 bez DPH

stavba	délka (km)	náklady na projekt	náklady na výkup pozemků	náklady na výstavbu	náklady celkem	nákl. celkem na km	celkové ekon.náklady
0805	16,4	288	45	4 785	5 118	312	4 865

Zdroj: ekonomické hodnocení úseku 0805 D8, součást investičního záměr úseku 0805 dálnice D8

Obdobně jako u dálnice D 11, úseku 1104 (tab.1), jsou v předinvestiční studii uvedeny investiční náklady na cenové úrovni roku 1999 bez jakékoli projekce vzrůstu cenové hladiny a sazby DPH na období plánované realizace stavby v budoucích letech. Výpovědní hodnotu snižuje také ekonomická vnitřní míra návratnosti EIRR, která činí 19,3% v případě roku otevření 2007 s celkovými investičními náklady 5,1 mld. Kč na cenové úrovni roku 1999! Ani z této kalkulace nelze zjistit jakým způsobem autoři studie postupovali. Mimo to není zřejmý původ a smysl posledního údaje z tabulky – celkové ekonomické náklady ve výši 4 865 mil. Kč (bez DPH). Snaží se investor naznačit, že některé náklady z celkových 5,1 mld. Kč jsou neekonomické?

Graf 1



⁸ Příloha IV. Ekonomické hodnocení, str. 9, ŘSD, 2002, která je přílohou investičních záměrů pro všechny stavby úseku 0805 dálnice D8

Tab. 4: Vývoj investičních nákladů v letech 1999 – 2008

Rok	Dokument	investiční náklady (tis. Kč)	
		s DPH	bez DPH
1999	Předinvestiční studie	5 373 900	5 118 000
2002	Investiční záměr	7 512 872	7 155 116
2004	Rozpočet SFDI na rok 2004	7 512 872	***
2005	Rozpočet SFDI na rok 2005	8 173 125	***
2006	Rozpočet SFDI na rok 2006	8 102 625	***
	+ štola Prackovice	70 500	
	po započítání všech staveb	8 173 125	***
2007	Rozpočet SFDI na rok 2007	14 173 298	11 910 334
	+ štola Prackovice	70 500	59 244
	po započítání všech staveb	14 243 798	11 969 578
2007	Výsledek veřejné soutěže ⁹	11 722 426	9 850 778
2008	Rozpočet SFDI na rok 2008	14 173 298	11 910 334
	+ štola Prackovice	70 500	59 244
	po započítání všech staveb	14 243 798	11 969 578
2008	HVDI, uvádí zbylé náklady od r. 2008	11 460 617	9 630 771

Zdroj: Oživení

Pozn: oficiální náklady v rozpočtech SFDI na léta 2004,2005, 2006 neodpovídají skutečnosti – nezahrnují skutečnou výši DPH

Dle údajů v grafu a tab. 4. je růst nákladů během přípravy stavby značný. Překvapivé je srovnání prvotních představ investora z r. 1999 se stavem v r. 2007 v tab. 5. Podobně jako u přehledu nákladů na stavbu D 11, i zde nemáme k dispozici přesný údaj, kdy byla sledovaná stavba zahrnuta do rozpočtu SFDI.

⁹ Uveřejňovací subsystém IS VZ, <http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz01005Prepare.do?znackaForm=6000755702001>

Tab. 5: Úspěšnost investora v kalkulaci nákladů

Fáze	s DPH (tis. Kč)	bez DPH (tis. Kč)
1999: předinvestiční studie	5 373 900 (DPH 5%)	5 118 000
2007: rozpočet SFDI	14 173 298 (DPH 19%)	11 910 334
nárůst v %	164%	133%

Zdroj: Oživení

V případě tohoto úseku dálnice D8 byly původní kalkulace investičních nákladů stavby navýšeny ještě před začátkem realizace o neuvěřitelných 133%. Přitom inflace dosáhla v letech 2000 – 2007 výši 22,6%¹⁰. ŘSD v první fázi přípravy evidentně nevycházelo z reálných cen a podcenilo budoucí prognózu růstu nákladů.

Z uvedeného cenového vývoje v tab. 4 jsou vývojem ceny přelomové dva okamžiky:

- 1) rozpočet SFDI na rok 2007 představuje meziroční nárůst nákladů o 75%** (cca. 6 mld. Kč. - viz. tab. 4): tento skokový nárůst během jediného roku významně zpochybňuje předešlé kalkulace a odhady ŘSD, které v předešlých letech schvalovala v rámci rozpočtu SFDI poslanecká sněmovna. Poslancům tedy byly v letech 2004 až 2006 předkládány nereálné neaktualizované cifry. Z dostupných veřejných dokumentů¹¹ nelze získat žádnou indicii, která by vysvětlovala výrazný nárůst investic, což dokládá **netransparentní způsob tvorby veřejných rozpočtů na centrální úrovni a upozorňuje na významnou roli ŘSD v procesu tvorby rozpočtu, která s sebou nese významné problémy:**
 - v procesu každoročního sestavování rozpočtu může ŘSD zvyšovat náklady bez racionálního zdůvodnění i v případech, kdy je toto navýšení prakticky v rozporu s původní výší investic ve schváleném investičním záměru (ŘSD předložilo v roce 2006 SFDI návrh rozpočtu této stavby o 66,5% vyšší než investiční záměr z r. 2002),
 - v procesu sestavování rozpočtu **chybí na straně SFDI racionální prvek posuzování výdajů navrhovaných** státními investory (např. ŘSD)
 - **odpovědné subjekty selhávají v efektivní dozorčí úloze** (zejména poslanci PSP a dozorčí rada SFDI),
 - selhalo také Ministerstvo dopravy jako hlavní garant odpovědného a efektivního využití veřejných prostředků pro zajištění udržitelné dopravy a ŘSD jako hlavní investor a odborný garant plánování a realizace investic.

Závěr:

ŘSD jako hlavní plánovač investic prokazatelně podhodnocoval předpokládanou cenu investičních nákladů, řádově o desítky procent. Pravděpodobně s motivem snazší politické průchodnosti při schvalování investice. Se skutečnými náklady na výstavbu seznámil politickou reprezentaci a veřejnost teprve v rozpočtu SFDI na rok 2007, tzn. v době, kdy byl administrativní proces schvalování v pokročilém stádiu a jakékoli podstatné změny rozpočtu stavby by znamenaly značný časový odklad realizace.

¹⁰ ČSÚ http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace

¹¹ Usnesení Výboru SFDI č. 568 z 22. 8. 2006 <http://www.sfdi.cz/> odkaz výbor SFDI, rok 2006; usnesení Dozorčí rady SFDI č. 325 z 30. 8. 2006 <http://www.sfdi.cz/>, odkaz Dozorčí rada, rok 2006; usnesení PSP č. 159 z 12. 12. 2006 www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/695322EC-89B2-4DBF-98DA-363591BE8911/0/rozpocetSFDI2007PSP.rtf; rozprava poslanců k tomuto usnesení <http://www.psp.cz/eknih/2006ps/stenprot/007schuz/s007181.htm#r4>, bod. 34. Návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2007 /sněmovní tisk 54/

- 2) **výsledek výběrového řízení v listopadu 2007:** v oznámení o VZ zadavatel (ŘSD) zadával úsek 0805 jako celek s předpokládanou cenou zakázky 11,78 mld. Kč s DPH, vítězná nabídka byla téměř shodná ve výši **11,7 mld. Kč** včetně DPH¹². Tyto ceny jsou o **cca. 2,45 mld. Kč** nižší než byly požadavky ŘSD vyjádřené v rozpočtu SFDI na rok 2007 a 2008 (viz. tab. 6).

Tab. 6: Rezerva v rozpočtu SFDI vůči ceně nabídky

Stavba	rozpočet SFDI 2008 (R)	cena tendru (T)	rezerva rozpočtu 1 - (T/R)
D8 0805 A - Trasa dálnice	7 262 292	5 656 457	+22,11%
D8 0805 B - Most Vchynice	587 557	537 455	+8,53%
D8 0805 C - Most Oparno	506 506	509 017	-0,50%
D8 0805 D - Most Dobkovičky	1 051 208	799 171	+23,98%
D8 0805 E - Tunel Prackovice	1 581 141	1 267 133	+19,86%
D8 0805 F - Tunel Radejčín	3 184 594	2 953 194	7,27%
celkem	14 173 298	11 722 426	+17,29%

Pozn: v tis. Kč., hodnoty tendru (T) jsou uvedeny včetně rezervy 10% a DPH 19%

Tabulka shrnuje hodnoty vítězné nabídky Sdružení D8 0805 SSŽ - MTS v poměru k výši rozpočtu SFDI na rok 2008 vyčleněného na stavbu úseku D8 0805. Z výsledků je patrná **značná rezerva v rozpočtu SFDI u staveb A, D a E (cca. 20%), která se jeví, vzhledem k již zahrnuté rezervě 10% v nabídce dodavatele, jako zbytečná a neracionální**. Na otázku, proč si MD a ŘSD i přes výsledky ve výběrovém řízení, ponechalo v rozpočtu SFDI na rok 2008 vysokou rezervu **2,45 mld. Kč** se nabízí dvě základní scénáře.

Scénář 1:

MD a ŘSD skrytě předpokládají, že výsledné investiční náklady na výstavbu úseku 0805 budou ještě vyšší než vysoutěžená cena a vyvolávají tlak na finanční rezervu v rozpočtu SFDI. V takovém případě je rezerva 2,45 mld. Kč téměř rovna 20% zákonnému navýšení smluvené ceny, kdy lze vícepráce zadat stejnému dodavateli bez dalšího výběrového řízení. Existence vysoké rezervy nemotivuje ŘSD k tvrdému prosazování smluvních podmínek a zvyšuje reálné riziko, že bude během realizace vyčerpána celá částka 14 mld. Kč v rámci zákonného limitu, která připadne těmto dodavatelům, což výrazně sníží smysl původní veřejné soutěže.

Scénář 2:

Vysoká rezerva je pouze pojistkou pro investora, že bude v záloze dostatek finančních prostředků pro zdárné dokončení této strategické stavby. Dodavatel dostojí svým závazkům a investiční náklady dosáhnou smluvené výše 11,7 mld. Kč. V takovém případě budou v rozpočtu SFDI po celou dobu stavby zbytečně blokovány 2,45 mld. Kč, což lze považovat za vysoce neefektivní a nehospodárné nakládání s veřejnými financemi.

Závěr:

Z výše uvedených důvodů bude přínosné i nadále sledovat vývoj částky alokované z rozpočtu SFDI a možné budoucí smluvní dodatky a jejich výši uzavřené mezi ŘSD a dodavatelem.

¹² Veřejnou zakázku získalo Sdružení D8 0805 SSŽ - MTS: tvořené firmami SSŽ a. s., Metrostav a. s., SMP CZ a. s., Berger Bohemia a. s.

Tab. 7: Absolutní meziroční nárůst investičních nákladů u jednotlivých staveb

Stavba	2006	2007	meziroční nárůst nákladů
D8 0805 A - Trasa dálnice	4 505 743	7 262 292	+61%
D8 0805 B - Most Vchynice	443 088	587 557	+33%
D8 0805 C - Most Oparno	370 164	506 506	+37%
D8 0805 D - Most Dobkovičky	506 006	1 051 208	+108%
D8 0805 E - Tunel Prackovice	680 118	1 581 141	+132%
D8 0805 F - Tunel Radejčín	1 597 506	3 184 594	+99%
Celkem	8 102 625	14 173 298	+75%

Zdroj: Oživení

Pozn: v tis. Kč, oficiální údaje z rozpočtů SFDI

Výrazný rozdíl mezi rokem 2006 a 2007 lze odvodit od odlišného způsobu kalkulace skutečných cen a cen promítnutých do návrhu rozpočtů od ŘSD pro SFDI. ŘSD prokazatelně neaktualizovalo investiční náklady v návrzích rozpočtů SFDI:

- 1) **investiční záměr v r. 2002** vychází z **cenové úrovně roku 2000**, počítá s aktuální sazbou DPH 5% pro stavební práce,
- 2) **rozpočet SFDI na r. 2004** pouze kopíruje hodnotu **původního investičního záměru z r. 2000 se sazbou 5% DPH¹³**, neoperuje s novou sazbou DPH,
- 3) **rozpočet SFDI na r. 2005** obsahuje nereálné investiční náklady, které nezohledňují novou sazbu DPH,
- 4) **rozpočet SFDI na r. 2006** pouze kopíruje neaktuální hodnoty z rozpočtu r. 2005, není zde zahrnuta nová 19% sazba DPH ani aktuální cenová hladina.

Navýšení rozpočtu v r. 2007 vysvětluje interní materiál Ministerstva dopravy¹⁴, dle postupu uvedeného v tab. 8.

¹³ sazba DPH pro stavební práce byla zvýšena z 5% na 19% k 1. 5. 2004

¹⁴ Jedná se o neoficiální 3stránkový materiál Ministerstva dopravy (MD) – Rozbor cen staveb 0805 A, B, C, D, E, F, G, který byl získán od redaktora ČT Filipa Černého, který si materiál vyžádal od Jiřího Hodače, náměstka MD sekce dopravní agentury, infrastruktury a ekonomiky. Materiál má objasnit meziroční zvýšení rozpočtu úseku 0805 dálnice D8 mezi léty 2006 a 2007.

Tab. 8: Vysvětlení navýšení ceny v rozpočtu 2007 dle MD ČR

Stavba	A1: rozpočet SFDI 05	A2: rozpočet 05 úprava na 19% DPH	A3: A2*1,174 (CÚ 05) ¹⁵	B: Rozpočet SFDI 07	Rozdíl B - A3	
					absolutně	v %
D8 0805 A - Trasa dálnice	4 505 743	4 747 375	5 573 418	7 262 292	1 688 874	30,3%
D8 0805 B - Most Vchynice	443 088	445 500	523 017	587 557	64 540	12,3%
D8 0805 C - Most Oparno	370 164	398 023	467 279	506 506	39 227	8,4%
D8 0805 D - Most Dobkovičky	506 006	492 210	577 855	1 051 208	473 353	81,9%
D8 0805 E - Tunel Prackovice	680 118	688 634	808 456	1 581 141	772 685	95,6%
D8 0805 F - Tunel Radejčín	1 597 506	1 669 747	1 960 283	3 184 594	1 224 311	62,5%
D8 0805 G - Štola Prackovice	70 500	73 100	85 819	46 607	-39 212	-45,7%
celkem	8 173 125	8 514 588	9 996 127	14 219 905	4 223 778	42,3%

Zdroj: Oživení

Pozn: v tis. Kč,

rozpočet v interním materiálu obsahuje i stavbu G – štola Prackovice, která se v rozpočtu SFDI 2007 nevyskytuje

A1: hodnoty rozpočtu SFDI 2005, neobsahují zvýšenou sazbu DPH na 19%, neodrážejí reálný stav
A2: hodnoty nákladů po započtení 19%, investiční záměr $(IZ - IZ \cdot 5\% \text{DPH}) + (IZ \cdot 19\% \text{DPH})$,
A3: hodnoty vyjadřující skutečné náklady promítající zvýšení cenové úrovně (CÚ) v letech 2000 – 2005,

B: hodnoty rozpočtu 2007, odráží skutečné náklady včetně DPH a CÚ 2005,

B – A3: rozdíl po započtení CÚ i DPH, ukazuje skutečné navýšení nákladů,

Pomocí výsledků B – A3 se lze částečně přiblížit k hodnotám rozpočtu 2007, přepočet na CÚ roku 2005 A3 mimo to zahrnuje i nezdůvodněnou „rezervu“ **821 mil. Kč**. Výsledný rozdíl činí cca. **4,2 mld. Kč**, který Ministerstvo dopravy obhajuje jako rezervu v celkové výši **3, 998 mld. Kč**.

Skládá se z:

- **2,736 mld. Kč**, rezerva činí 26,77% ze stavební a technologické části
- **1,261 mld. Kč**, ostatní náklady

Rezerva 26,77% je složena z:

- očekávané věcné změny v průběhu stavby: 10%
- očekávané inflace v letech 2008 až 2010: 10 – 14%
- rezervy na nepředvídané zdražení materiálu: 2,77 - 5,77%

Po započtení rezervy je možno se hrubě dobrat celkové hodnotě 14,2 mld. Kč (rozdíl cca. 200 mil. Kč).

Problematický argument rezervy **cca. 4 mld. Kč** na neočekávané události je za určitých podmínek přijatelný při posuzování výše rozpočtu jako celku. Nelze jej ovšem akceptovat v případě extrémního navýšení investičních nákladů u staveb D, E, F (B - A3), kdy **hodnoty rozdílu přesahují vysoko hodnotu diskutabilní rezervy 26,77%**.

RSD, jako hlavní investor, i Ministerstvo dopravy, jako správce programu, evidentně selhávají v odpovědnosti za racionální a hospodárné využití veřejných financí na výstavbu dopravních staveb.

¹⁵ Hodnota indexu pro přepočet na cenovou úroveň r. 2005 aplikovaná v materiálu MD

Závěr:

Celý způsob extrémního zvýšení nákladů během jednoho roku poukazuje:

- na netransparentní tvorbu rozpočtů a financování dopravních staveb a příliš velkou roli Ředitelství silnic a dálnic, skrze které se mohou prosazovat více či méně skryté politické a podnikatelské zájmy,
- na snahu ŘSD zakrýt před veřejností své prokazatelné selhání ve svěřených kompetencích.

Navrhujeme přijmout opatření, podle něhož by na stavbu, jejíž odhadovaná cena se zvýší v průběhu přípravy stavby o více než 15% (mimo makroekonomické vlivy - změny DPH, cenové úrovně atp.), musel investor (např. ŘSD) podat SFDI nový, aktualizovaný investiční záměr, včetně aktualizované analýzy výnosů a nákladů a aktualizované ekonomické vnitřní míry návratnosti (EIRR), a celý proces schválení stavby by se znovu opakoval.

ZÁVĚRY

1. Investor (ŘSD) špatně stanovil výši plánovaných investic u staveb dálnic D8 a D11 v investičním záměru. U dálnice D8 se cena investice v průběhu let 1999 – 2007 zvýšila dokonce o 133%.
2. Každoročně schvalované náklady v rozpočtu SFDI na dálnici D8 byly do r. 2007 nereálné, na přelomu let 2006/2007 došlo k absolutnímu nárůstu rozpočtu o 75%, z 8,1 mld. Kč (2006) na 14,7 mld. Kč (2007). Politická rozhodování tak bylo založeno na nepravých údajích.
3. Nehledě na výsledky tendru na stavbu D8 v r. 2007, který stanovil cenu díla na 11,7 mld. Kč (včetně 10% rezervy a DPH 19%), rozpočet SFDI na rok 2008 obsahuje navíc neúměrnou rezervu 2,45 mld. Kč (o 17,5% více než cena tendru).

Shrnutí veřejné dostupnosti použitých informací

Z použitých pramenů jsou veřejně dostupné *rozpočty SFDI na roky 2005 – 2007*¹⁶, hůře dostupné jsou již rozpočet staršího data na rok 2004 a návrh rozpočtu na rok 2008, lze je vyhledat pouze na stránkách PSP ČR, bohužel jsou zde zveřejněny oskenované listy rozpočtu což velmi znesnadňuje a prodlužuje práci s informacemi. Rozpočty před rokem 2004 nejsou dostupné ani touto cestou. Dále jsou dobře dostupné *základní informace o sledovaných dálnicích* na webu ŘSD a dalších internetových portálech věnující se výstavbě dálnic v ČR¹⁷ a zejména *informace z uveřejňovacího subsystému o veřejných zakázkách*¹⁸, díky kterému lze vyhledat cenu vítězná nabídku na sledované veřejné zakázky, s jedinou výjimkou stavby úseku D11 1104/II C, kterou nebylo možno vyhledat, přitom byla tato veřejná zakázka realizována.

Zbytek klíčových informací, tzn: *investiční záměry (předinvestiční studie), Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury od roku 2008, interní materiály vysvětlující zvýšení cen staveb* nebyly veřejně dostupné. O informace bylo žádáno dle zákona č.106/1999, nebo byly získány v rámci spolupráce s ostatními subjekty, které se věnují problematice ceny silnic a dálnic v ČR (novináři, NNO).

Absolutně nedostupné jsou podrobnější *informace o konkrétních projektech, alespoň základní položkový rozpočet staveb, strukturu výdajů, skladbu konečných cen* atp. Vzhledem k značnému objemu těchto informací je obtížné využít zákona č.106/1999, spíše by pro potřeby veřejnosti byla užitečná stručná informační databáze o významných dopravních stavbách zahrnující podstatné informace o způsobu financování a vývoji nákladů.

V případě informování o výši veřejných investic do dopravní infrastruktury panuje v poměrech ČR maximální informační uzavřenost odpovědných subjektů, což znemožňuje či znesnadňuje dohled veřejnosti nad činností veřejných organizací (zejména Ministerstva dopravy ČR, ŘSD, SFDI).

¹⁶ <http://www.sfdi.cz/>, odkaz – veřejné listiny

¹⁷ <http://www.rsd.cz/Informacni-servis/Zajimave-odkazy>

¹⁸ <http://www.isvzus.cz/usisvz/>