

## VELKÁ DOPRAVNÍ KOALICE

**Ekonom, str. 34**  
**20.11.2008**

Téma ekonomu *Jiří Pšenička* České vysoké učení technické  
SPOLUPRÁCE S OPOZICÍ

V nejbohatším resortu Paroubkova ČSSD s Topolánkovou ODS velmi čile kooperují.

děkana Dopravní fakulty **ČVUT**. Ten se spolu se svým expertním týmem nakonec dostal do pozice jakéhosi dvorního ministerského poradce.

Letos v červenci Moos například prezentoval studii, podle níž ceny českých dálnic jsou plně srovnatelné se zahraničím. Jeho odborná práce měla vyvrátit až alarmující výsledky jiných studií, podle kterých jsou české dopravní Paroubkova sociální demokracie už čtyřikrát usilovala o vyjádření nedůvěry Topolánkovu kabinetu. Označuje jej za nekompetentní. Kdyby však přišla řeč na jednotlivé resorty, ukázalo by se, že opozice zdaleka tak kritická a nesmiřitelná není.

Na některých ministerstvech to dokonce vypadá, že parlamentní levice se ve skutečnosti s pravicovou ODS dělí o moc a má při rozhodování větší váhu než středová koaliční partneři, tedy KDU-ČSL a Strana zelených.

Ukázkovým příkladem je Ministerstvo dopravy, resort, kterým na veřejných zakázkách protéká bezmála 90 miliard korun. Jde o investiční peníze, které souvisejí s budováním či renovací dálnic, silnic, obchvatů, tunelů, železnice, vodních cest, cyklostezek.

V tomto směru je doprava nejbohatším a politicky nejzajímavějším ze všech resortů. »Ti kluci to dělají podstatně lépe a rozumněji, než to dělal předtím Šimonovský. A na ministerstvu se rozhodně všem volněji dýchá. Není tam takový klientelismus, jako byl za lidovců,« soudí nejmenovaný člen Ústředního výkonného výboru ČSSD. Když mluví o klucích, myslí tím ministra Aleše Řebíčka a jeho pravou ruku náměstka Jiřího Hodače (oba z ODS, oba z Teplic).

Stínoví ministři Zástupců Lidového domu, kteří s Řebíčkem a Hodačem nemají žádný problém, je více. Kladný postoj k pravicovému ministrovi má i stínový ministr dopravy za ČSSD Roman Onderka, který je zároveň brněnským primátorem. I když se mu prý »některé věci nelíbí«, komunikaci s ministrem si pochvaluje, protože je »věcná a vstřícná«.

Jak uvedl pro týdeník Ekonom, cení si i toho, že ministr byl vůči němu zatím »vždy korektní« i co se týče materiálů předkládaných do vlády. Proto Onderka dle vlastních slov nemá důvody k »jakékoliv nedůvěře«.

Ostatně Řebíček si na svou stranu dokázal získat i předešlého sociálnědemokratického stínového ministra dopravy Petra Moose, stavby výrazně dražší než v sousedním Německu. Od 1. června loňského roku profesor Moos už stínovým ministrem dopravy není. Sociální demokracie výměnu zdůvodňovala právě tím, že začal spolupracovat s Řebíčkem. Politika musí stranou Ovšem ani současný stínový ministr Onderka si nemyslí, že by se právě na poli resortu dopravy měly odehrávat nějaké ideologické střety. »Protože rozhodnutí jsou většinou dlouhodobá a přesahují minimálně jedno volební období,« vysvětluje důvody svého shovívavého postoje.

Týdeník Ekonom přečetl veškeré novinové články od loňského června, v nichž se současný stínový ministr nějakým způsobem vyjadřoval na Řebíčkovu adresu, a nenašel v nich jediný kritický postoj, nepovažujeme-li za kritiku Onderkův mírně alternativní návrh, aby si stát při privatizaci Letiště Praha ponechal blokační minoritu. V několika případech ministra v jeho záměrech naopak veřejně podpořil. Stejně tak zůstala nekritická vůči tomuto resortu celá Paroubkova ČSSD.

Přitom se nabízí řada dopravních témat, kde se opozice mohla dobře vyprofilovat. Především v oblasti veřejných zakázek.

Namátkou: zmíněné vysoké ceny českých dálnic a tunelů, schvalované trasy nových dálničních komunikací a obchvatů, výkupy pozemků. Netransparentní rozšiřování systému dálničního mýta, netransparentní a pravděpodobně vysoce předražená výstavba dopravně-informačního systému na dálnici D1 (projekt takzvané chytré dálnice). Otázky týkající se privatizace ČSA a Letiště Praha, miliardové převody majetku mezi Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty. Zakázky na železnici, různé poradenské a reklamní kontrakty, prodej drážních pozemků, otázky související s nezávislosti Drážní inspekce.

Ve všech těchto případech opoziční ČSSD měla vynikající příležitost současnou vládu napadnout a získat politické body, ale překvapivě to neučinila.

Jedou v tom spolu Shovívavému postoji ČSSD se přestaneme divit, podíváme-li se do politického zákulisí. Opozice nemůže kritizovat, protože by musela začít tepat i do vlastních řad. Co se například týče činnosti Drážní inspekce a údajných politických nátlaků v souvislosti s vyšetřováním květnové

tragické železniční nehody v Moravanech na Pardubicku, nezbyvalo Paroubkově straně než zvolit bobříka mlčení.

Řebíčkův náměstek Vojtěch Kocourek, který údajně do vyšetřování nepatřičně zasahoval, je totiž členem ČSSD. Ve vedení resortu zůstal bez ohledu na velké politické zemětřesení po volbách v roce 2006. Od května Kocourek dokonce povýšil, je předsedou dozorčí rady Českých drah.

Členem této dozorčí rady je od roku 2007 také další člen ČSSD a někdejší ministr Zemanovy vlády Karel Březina. Ten zároveň dráhy reprezentuje ve společnosti Žižkov Station Development, kterou ČD před rokem založily s firmou Sekyra Group za účelem revitalizace pražského žižkovského nákladového nádraží (socialista Březina je ve firmě předsedou dozorčí rady). »Do Českých drah mě jmenovala ČSSD, jsem tam jako zástupce opozice,« uvádí k tomu Březina.

Členem ČSSD je též Petr David, náměstek generálního ředitele Českých drah pro správu majetku. Za této situace je těžko představitelné, aby ČSSD v oblasti železniční dopravy kabinet kritizovala.

Neotřesitelná pozice Ze železnice můžeme volně přejít na silnice a dálnice. Dlouholetým členem sociální demokracie je totiž i Michal Hala, nyní výkonný ředitel Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). U tohoto muže se na chvíli zastavme, protože jeho kariéra, kterou udělal v době Topolánkovy vlády, se jeví jako závratná.

Hala je je dnes jednoznačně považován za nejvlivnější osobu v ŘSD, státní příspěvkové organizaci, která zabezpečuje výstavbu nových silnic a dálnic stejně jako jejich údržbu a správu. Její letošní rozpočet dosahuje téměř 60 miliard korun (vesměs investice do nových komunikací).

Generální ředitel Alfred Brunclík je v porovnání s Halou pokládán za toho slabšího, který ŘSD spíše jen reprezentuje navenek.

»Halova pozice je už téměř neotřesitelná. Rozhoduje o bytí a nebytí absolutní většiny zaměstnanců,« uvádí jeden z pracovníků ŘSD, který si nepřeje být jmenován. »Hala je ten, kdo tam dnes ve skutečnosti rozhoduje o zakázkách. Vše se děje pod jeho rukama. Klíčovou roli má především u menších zakázek zadávaných v takzvaném užším zadávacím řízení. ŘSD v těchto případech vždy vyzývá pětici firem, aby podaly nabídku. A právě Hala určuje, kdo se mezi těch pět dostane,« říká dobře informovaný zdroj z jedné ze stavebních firem.

O Halovi je známo, že je v kontaktu s již zmíněným Řebíčkovým náměstkem Jiřím Hodačem. Ostatně i Hodač je mnohými označován za faktickou ministerskou jedničku, ačkoliv papírově by měl být dvojkou. V tom jsou si podobní.

Začal jako mluvčí Stále velmi mladý Michal Hala (29), rodák z Heršpic u Slavkova, někdejší místopředseda Mladých sociálních demokratů, se do resortu dopravy dostal za Zemanova kabinetu, v červenci 2000. To studoval Hudební fakultu brněnské JAMU a bylo mu jen 21 let.

»Poznal jsem jej jako organizačně zdatného člověka na Krajském výkonném výboru ČSSD v Brně. Tak jsem mu nabídl, jestli nechce jít ke mně na tiskový odbor,« vzpomíná někdejší ministr dopravy Jaromír Schling (ČSSD). Jak dodává, byl u něj na ministerstvu jen pár měsíců – čehož prý Schling litoval. Hala se totiž brzy rozhodl využít nabídky z ŘSD, od tehdejšího šéfa Pavla Havíře, aby šel dělat šéfa jeho sekretariátu. To je Schlingova interpretace, podle jiných pamětníků byl mladý Hala na ŘSD vyslán vlastní partají, aby Havíře »ohlídal«.

Každopádně Hala koncem roku 2001 povýšil v ŘSD na ředitele vnitřních věcí a v této pozici přečkal jak Havíře, tak dalšího generálního ředitele Petra Laušmana, který přišel v říjnu 2002. Laušman jako šéf vydržel až do poloviny ledna loňského roku, kdy byl novým ministrem Řebíčkem »odejit«.

Bylo to pár dní předtím, než druhá Topolánková vláda získala za pomoci sociálnědemokratických přeběhlíků Melčáka a Pohanky v Parlamentu důvěru. Tehdy byl řízením celé státní příspěvkové organizace dočasně pověřen právě Hala. Dostal za úkol dokončit reorganizaci ŘSD.

Pátého března 2007 se sice ujal řízení nový generální ředitel, šlo o již zmíněného Alfreda Brunclíka, ovšem pět dní před jeho nástupem byl v ŘSD v rámci zmíněné reorganizace přijat úplně nový organizační řád. Socialistu Hala v něm sám pro sebe – samozřejmě s vědomím ministerstva – vytvořil úplně novou funkci výkonného ředitele. Pod ním se koncentrovala téměř veškerá moc.

Jak to mohli dovolit?

Dnes pod Halu spadá absolutní většina ze zhruba 1700 zaměstnanců ŘSD. Vyjma bezpečnostního tajemníka, kanceláře generálního ředitele, úseku elektronického mýta, úseku auditu a kontroly mu podléhají všichni včetně všech pracovníků regionálních správ.

Právě v regionech za Haly došlo k mnoha personálním změnám, řadoví pracovníci ŘSD si myslí, že politicky motivovaných. Není divné, že Topolánková ODS svěřila dohled nad celou výstavbou silnic a dálnic zástupci opozice? »Myslím, že v tomto resortu se nikdy politika příliš nepěstovala, jde přece o řešení věčných problémů,« nepřipadá to zvláštní ani Jaromíru Schlingovi, který Halu jako manažerský talent kdysi objevil.

Připomeňme ale, že to bylo v době opoziční smlouvy, kdy vztah mezi vládou a opozicí nebyl též ve zcela standardním gardu.

I navzdory proklamované apolitičnosti resortu je Hala brán jako zdatný organizátor, který je schopen sladit zájmy napříč politickým spektrem. Týdeník Ekonom se jeho samotného dotazoval, jak si růst svého vlivu v době vlády ODS vysvětluje. »Zásadně se nevyjadřuji k tomu, co se někde říká,« reagoval Hala, který své členství v ČSSD považuje za »zcela soukromou záležitost«.

Svůj vliv na výsledky tendrů bagatelizuje. »ŘSD ročně organizuje více než sto zadávacích řízení. Letos jsem byl v jednom případě předsedou a v jednom místopředsedou komise pro posouzení a hodnocení nabídek,« uvádí na svou obranu, přičemž ale nebere v potaz neformální vliv na své podřízené.

Za zmínku jistě stojí, že Halovým spolustraníkem a téměř sousedem z rodné jihomoravské obce je někdejší ministr financí Bohuslav Sobotka, nyní předseda parlamentního rozpočtového výboru. Ten pochází ze Slavkova, což je z Halových Heršpic jen přes kopec. Kdykoliv resort dopravy potřebuje schválit nějakou rozpočtovou změnu, rozpočtový výbor mu vychází vstříc.

Důležitou roli v rámci stavebních zakázek v dopravě dnes hrají i advokátní kanceláře, které s ŘSD úzce spolupracují. Stejně jako v celém resortu pracují i pro ŘSD kanceláře Weil, Gotshal & Manges (vedená advokátem Karlem Muzikářem), dále Jansta, Kostka & spol. a také AK Kříž a Bělina. Straničtí právníci I zde je cítit rozložení politických sil. Muzikář má velmi blízko k prezidentu Václavu Klausovi, je jeho externím právním poradcem, a také k prvnímu místopředsedovi ODS Pavlu Bémovi (znají se již z gymnaziálních let, na některé dělené předměty spolu dokonce seděli v jedné lavici). Jansta, všeobecně označovaný za lobbistu, je zase člověk s velkým vlivem v Lidovém domě s důvěrným dlouhodobým vztahem k šéfovi ČSSD Jiřímu Paroubkovi (i k předešlému Grossovi). Za zmínku stojí, že v Janstově a Kostkově kanceláři nyní jako advokátní koncipient působí i šéf poslaneckého klubu ČSSD Michal Hašek, budoucí jihomoravský hejtman.

»V oblasti veřejných zakázek využívá ŘSD možnost nechat se zastupovat, a to zejména u složitějších zakázek, v současné době jsou to zejména otevřená řízení,« uvádí k činnosti advokátů mluvčí ŘSD Martina Vápeníková. Jedním dechem však zdůrazňuje, že samotného rozhodovacího procesu se advokáti nezúčastňují.

Šťastných pět Není pochyb o tom, že každá stavební firma se snaží mít »své« lidi v politice. Tam se totiž rozhoduje o veřejných penězích. Týká se to i menších podniků. Právě v poslední době se zdá, že řada středních a menších ryze českých subjektů, dosud regionálního významu, za pomoci velkých dopravních zakázek výrazně akceleruje svůj růst. Na dálnicích se jim daří získávat zakázky hlavně při již zmíněných užších zadávacích řízeních, zaštiťovaných Michalem Halou.

Jde o relativně menší kontrakty, maximálně do půl miliardy korun. Ty větší »miliardové« podle soupisu zakázek z posledních dvou let probíhají nadále v otevřeném řízení a stále v nich dominují tradiční velcí hráči domácího stavebního trhu (Strabag, Skanska, SSŽ, OHL ŽS, Metrostav a další).

Ředitelství silnic a dálnic začalo užší řízení používat od září 2007. Firmy, které o takovouto zakázku projeví zájem a splní příslušná základní kvalifikační kritéria, se posléze dostávají do jakéhosi soutěžního předkola.

V něm je vybrána pětice firem, která je vyzvána, aby podala závazné nabídky. Ostatní jsou vyloučeny. O tom, kdo postoupí do druhého kola, rozhoduje komise složená z pracovníků ŘSD podle určitých předem stanovených váhových kritérií. »Většinou jsou v komisi manažeři ŘSD na středním článku řízení,« vysvětluje mluvčí Vápeníková, kdo o výběru finálové pětice rozhoduje.

»Jakmile je zvoleno užší řízení, tak jsme si téměř jisti, že se do té pětice vyvolených nedostaneme,« říká dobře informovaný zdroj ze stavební firmy.

Na seznamu vítězných dodavatelů, jak jej ŘSD na vyžádání zaslalo týdeníku Ekonom, se nyní podstatně častěji než v minulosti objevují třeba brněnské firmy IMOS Brno, SDS Exmost a FIRESTA-Fišer, pardubická M-Silnice, liberecká Integra, českobudějovický Edikt. Mezi vítězi nechybí ani firma Viamont DSP, z poloviny vlastněná ústeckou společností Viamont, v které měl před vstupem do politiky akciový podíl i Aleš Řebíček (akcie prodal nynějšímu majoritnímu akcionáři Viamontu Miroslavu Plíhalovi).

Napojení na Vlčka Jako jeden z příkladů spojení s politikou můžeme uvést firmu Edikt z Českých Budějovic, která se sama na svých internetových stránkách chlubí rostoucím počtem referenčních zakázek získaných jak od ŘSD, tak třeba od Správy železniční dopravní cesty. Jak zjistil týdeník Ekonom, akcionářem této firmy je i Pavel Bratřovský, asistent předsedy Poslanecké sněmovny Miloslava Vlčka (ČSSD).

Každého musí v této souvislosti logicky napadnout, zda získané zakázky nejsou jen zrcadlovým odrazem Vlčkova nynějšího politického vlivu. »Za zakázky pro firmu Edikt jsem se nikdy nepřimlouval,« říká rezolutně Vlček. V kontaktu s resortem ale nepochybně je. Letos v červnu si například Vlčka v budově Ministerstva dopravy všimli redaktoři časopisu Týden, když jim ministr Řebíček poskytoval interview.

Jak se vlastně dal moravský politik Vlček dohromady s českobudějovickým podnikatelem? »S panem

Bratršovským jsem se seznámil asi před osmi lety na nějaké ekonomické konferenci. Když jsem pak tři roky na to hledal asistenta se zaměřením na ekonomiku a zjistil jsem, že už působí v Praze, začali jsme spolupracovat,« vysvětluje šéf Sněmovny. Akcionářem Ediktu je i jistý Václav Vlček, šéf Sněmovny ovšem říká, že žádného příbuzného v této firmě nemá.

I další Vlčkův asistent Marek Štangl, spojený s rodinnou firmou Auto Štangl, působí v resortu dopravy. Je šéfem představenstva loni založené společnosti ČD Restaurant, kde mají akciový podíl České dráhy.

Dle dobře informovaných zdrojů se na Řebíčkovu ministerstvu v minulých měsících objevoval i volební manažer ČSSD Jaroslav Tvrdík. Co tam tak asi mohl dělat? »Moje práce po senátních volbách definitivně skončila. Nyní jsem s rodinou na dovolené v Egyptě. Tyto dvě skutečnosti znamenají, že se novinářům k jejich nesmyslům naštěstí již nemusím vyjadřovat,« odpověděl Tvrdík v SMS zprávě.

Rozdělují křesla Vraťme se zpět ke stínovému ministroví dopravy Romanu Onderkovi. Hovoří se tom, že s Alešem Řebíčkem projednává i veškeré zásadní personální změny v resortu dopravy. Nejen na samotném ministerstvu, ale i na všech jeho satelitech. »Ano, to je pravda. Víím to přímo i od Onderkových lidí,« připouští jeden ze sociálních demokratů zabývající se dopravou.

Předmětem takové dohody v minulých týdnech údajně byl i přestup Vladimíra Filipa, dřívějšího ekonomického náměstka generálního ředitele Českých drah, na stejný post ve Správě železniční dopravní cesty. Tedy ve státní organizaci, která na dráze plní obdobnou funkci jako ŘSD v silniční dopravě (letošní rozpočet správy přesahuje 30 miliard).

I zde se očekává, že by Filip, těšící se silné politické podpoře, mohl časem převzít více kompetencí podobně jako Hala na ŘSD.

Skrytá velká koalice ODS–ČSSD bobtná za situace, kdy zástupci skutečných koaličních partnerů, lidovců a Strany zelených, reprezentovaných na ministerstvu náměstkyně Ivem Vykydalem (KDU–ČSL) a Petrem Šlegrem (SZ), jsou dle pozorovatelů de facto odříznuti od informací i klíčových rozhodovacích procesů. Týdeník Ekonom chtěl toto téma hovořit s náměstkem Šlegrem, ale ten rozhovor odmítl. \*

\*\*\*

90 miliard korun proteče ročně resortem dopravy.

\*\*\*

## ČLENOVÉ ČSSD V RESORTU DOPRAVY

Michal Hala výkonný ředitel Ředitelství silnic a dálnic

Vojtěch Kocourek náměstek ministra, předseda dozorčí rady Českých drah

Karel Březina člen dozorčí rady Českých drah, předseda dozorčí rady Žižkov Station Developmentu

Petr David náměstek generálního ředitele Českých drah Problémy, jež ČSSD »přešla« a nekritizovala

Vysoké ceny českých dálnic a tunelů Schvalované trasy nových komunikací a obchvatů Výkupy pozemků Netransparentní rozšiřování mytného systému Netransparentní a drahá výstavba dopravně-informačního systému na dálnici D1 Privatizace ČSA a Letiště Praha Převody majetku mezi Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty Prodej drážních pozemků Nejrůznější poradenské a reklamní kontrakty Otázky související s nezávislostí Drážní inspekce

Foto autor| Ilustrace: Tomáš Novák

Foto popis| Stínový ministr dopravy Roman Onderka (ČSSD) za rok a půl Řebíčka ani jednou nekritizoval.

Foto autor| Foto: Isifa

Foto popis| Náměstek Jiří Hodač a ministr Aleš Řebíček. Dva »kluci« z ODS, které sociální demokraté uznávají.

Foto autor| Foto: ČTK

Foto popis| Výkonný ředitel ŘSD Michal Hala (ČSSD, skloněn vlevo) při otevírání jižní části obchvatu

Jihlavy. I zástupci stavebních firem jej považují za klíčovou osobu v oblasti veřejných zakázek.  
Foto autor | Foto: ČTK