

[Transcript] Vinohradská 12 / Metro D: Podezřelá megastavba

Tady je Matěj Skalický a tohle je Vinohradská 12.

Konsorcijům stavební chvirem Por, Vancia, Marty podalo námitky protivýsledku tendru na stavbu druhé části metra D.

Pražský dopravní podnik je vzáří z tendru veloučil, i když nabídl nejníšší cenu.

My si za našimi rozhoditimi stojíme.

Metru D je největší investicí, města, která teď probíhá.

Podle trojce firémy je rozhodnutí dopravního podniku nezákonné.

Ukončete nástup, z tendru vás vyřazujeme.

Řada podivných událostí jako stín doprovázejí největší stavební zakázku za poslední roky.

Proč chce Praha utratit víc, než musí?

Zapeklitý případ Metro D a Kuba Mikel můj kolega z naší investikativní redakce.

Ukončete prosím výstup a nástup, protože se zavírají.

Dnes je púndělí 25. září.

Přišní stanice, pan Kráce.

Ahoj Kuba, býtej ve Vinohradské 12.

Ahoj Mati.

Já jsem prosím tě nedávno jel přes pan Kráce na Budějovickou, a všimel jsem si, že cesta kolem ulic Antala, staška, zastávky, ryšánka.

Já jsem tam tu jezdil do školy, tak to tam znam na základní školu.

Takže ta cesta je uzavřená, já jsem se divil, proč dlouho jsem tam nebyl a pak mi teprve docvaklo, že vlastně v této lokalitě má být to slavné Metro D, které má jezdit už za šest let, vozit cestující.

No ale jak to bude to nevíme, protože ten druhý úsek, ten první se staví, ono je to rozdělené na čtyři, ale ten druhý úsek na něj byl vipsán tendr, ale ještě nebyl ukončený a jedna z největších stavebních zakázek v téhle zemi za poslední léta,

možná ta úplně největší, tak tam se děou věci, kterým asi rozumíš jenom ty a podme je tedka teda přiblížit.

Už se vík, do to Metro dostaví ten druhý úsek?

No podle zatím nějakých nepravomocných rozhodnutí by to měla být skupina firm v čele se subterou, což je ceřiná společnost metrostavu, známe velké stavební firmy, ale je tam stále takové velké důrazné,

ale protože zatím, co subtera už staví tu první část, což je, abychom to přiblížili posluchačům, to jsou stanice Pankrác a Olbrahtová, protože abychom to ještě vzali úplně z toho nejšerších opojetí, ta strasa metrtrade má propojit jižní část Prahy s centrem města.

Má to vezd z depapísnice, což je právě jižní část na náměstí míru,

má to výrazně ulevět pražanům výždní části, aby nemusli tolik jako řešitý ne, druhé dopravy, za 15 minut budou v centru,

je to dlouho očekávaná stavba.

Stanice Pankrác a Olbrahtová to už se staví, to už je právě ta dída vzemi, kterou se viděl.

To je ta Olbrahtová, tam bude ta stanice.

Je to tak a to, co teď my řešíme, tak je druhá část a to je od Olbrahtovy na nové dvory,

to jsou nějaké 3 další nové stanice, no a je to vlastně tak,

že na začátku září dopravní podnik po dlouhých měsících uvedl,

že právě tady to druhou část by měla stavit společnost subterá a spolusochtívem.

Je to takové konzorcium, vždycky těch chvirem je tam přihlášených víc,

protože oho pravdu jako monstrózní stavevní zakázku.

Problem je, že oni nepodali nejníšší nabídku tady na tuhle část.

Ta soutěž tak, jak je u nás obvyklé, tak probíhala na cenu.

Metrostá v respektive subterá, za tady to část nabídla,

že postaví za nějakých 29 miliard téměř 30 miliard bez nějakých pár desítek milionů,

což může snít jako hodně, ale tady v tomto objemu peněsto, tak už výrazné není.

Takže to zkusíme to za okrohy na těch 30 miliard.

Problem je, že ještě před nimi je na té pomyslné pásce konzorcium třířem,

a to jsou por, vanci a mártý, kteří nabídli o 2 miliardy nižší nabídkovou cenu.

Jenom, že když dopravní podnik skoumal tě nabídky, které jim přišli,

tak získali podsíd, že ta cena je příližnízka.

Takže vyloučil z té celé soutěži?

Takže z celé soutěži vlastně tady tu konzorcium třířem.

Vyloučil a řekl, bude to stavit subtera, která z našou pohledu ty podmínky splnila.

Takže subtera nabídla za druhý úsek metrů od olbrach, to vydál na jich 30 miliard a konzorcium třířem,

keré si tady jim menoval nabídko o 2 miliardy nižší nabídku,

jenže dopravního podniku to přišlo moc levné, tak je vyhodil,

a ten druhý úsek má dostavit subtera, která už staví ten první.

Přesně tak, takže by vlastně navázala na to, co už dělá, protože jim tam má obrovské množství strojů a tak dále.

Ale to vysvětlení je to příliž levné, to asi nestačí, ne?

No minimálně tím firmám ne, ono těch výtek ze strany dopravního podniku vůči, tady tady trojci firm bylo více.

Kromě toho, že teda ta cena jim přišla vlastně jako podestřelení zká,

oni tvrdí, že některé položky, které vlastně si ty společnosti nacinili,

takže nedokázali vysvětlit, proč ty cene jsou tak nízké.

To se týkalo položek se zásadním významem pro projekt, například Raže Ptunelu.

Potom vlastně dopravního podniku vadilo, že i ten harmonogram těch prací,

takže nebyl úplně jako by z jejich pohledů realistický.

Řeži to by by naplánovali?

Přesně tak.

A pak tam byla, a myslím si, že z pohledu dopravního podniku to byla nejproblematictější část, kdy oni tvrdí, že tam je nějaká skrytá záloha,

abych to vysvětlil, že tyhle tři firmy právě v rámci nějakého harmonogramu,

toho kolik budou, co za kolik stavět,

tak z pohledu dopravního podniku, tak na začátku té stavby byly obrovské výdaje finanční zestané těchhle firmy.

A dopravní podnik to četl tak, že jako by na začátku my napumpujeme hodně moc peněz,

a když by se na hodově co pokazilo a ty firmy jako třeba odstoupili z té zakázky,

tak vlastně by už dostali nějakou jako důležitou část, ale by se to moc neudělalo za ty peníze.

Takové podmínky jsou pro dopravní podnik nepřiatelné.

Ty firmy, por, vanci a mártý, tak po celou dobu toho tendru,

jsou velmi otevření v komunikaci a velmi náhlas říkají,

že se jim vlastně podmínky toho tendru a to, jak to celé probíhá, nelíbí.

Takže oni se i teď vrání proti tomu rozhodnutí dopravního podniku a rozporují tyho argumenty z jich pohledu prostě nejsou správné a vlastně teď podali i námitku do právnímu podniku proti tomu svému vyloučení a také proti té výtěžné nabídce konečné, té subterie.

Té subterie. To znamená, oni tvrdí, ne, žádná skrytá záloha neexistuje, ne, žádné, špatné naplánování, tady není, my jsme si to rozberhli, tak jak to rukážeme splnit, a ne, nic extrémně levného skutečně nenabízíme, my to máme naplánovane, respektové, my to máme vypočítané, tak abyste nám zaplatili adekvátní částku za to, že my dokážeme ten tunel a ty třistanice prostě udělat.

Přesně tak. Oni svolali tedy zástup si těch firem a jich generální ředitel do koncičskou konferenci.

Že ty kroky jsou tak viditelně proti právní, že to až budí.

Na které právy prezentovali ty své pochybnosti

a ten nesouhlas s rozhodnutím dopravního podniku a několikrát na té tiskoje konferenci zopakovali, že ta zakázka probíhá velmi, jako si jich pohledu nestandardně.

Zadavatel, nezděluje žádná informace, neptá se, poslední dotazí...

Ať už to, jakým způsobem vním postupuje dopravní podnik, jako zadavatel, tak částečně i vlastně krytizovali tu svojí konkurenci, tedy subteru.

Že na tekstavbá, které oni tam vložili, minimálně v osmi bodech, nesplní zadání.

Ty projekty byli menší, než...

A v neposledních řadě si jako rýpli i do politického vedení magistrátu.

Protože dostaneme se vlastně k další problematice části toho tendru, který vlastně předcházela tomu zářivému rozhodnutí o výběru vítěze.

Politická reprezentace v Prahy je k tomu tendru poměrně vlažná.

Na to, že se bavíme o zakáze, která v úvodně ze strany do právního podniku byla naceněná na 25 miliard.

Přičem, reálně tedy bude, pokud bude stavět subteru, tak bude stát minimálně těch 30 miliard.

Samozřejmě můžeme počítat, když se třeba objeví nějaké více práce,

ty ceny v tom stavě bních jsou vždycky jako velmi volátilní.

Přesně tak.

Tak vlastně my nevidíme úplně nějakou přílišnou aktivitu, třeba ze strany,

ať už zdeňka hřiba z Pirátu jakož to náměstka pro dopravu a zároveň před sedy dozorcí rady do právního podniku.

A vlastně nezaznamenal jsem ani nějaká výraznější prohlášení ze strany primátora.

Bohuslava svou vody.

Že by se o to zajímali jiným myslou.

Že by nějakým způsobem vlastně to zakázku více komentovali.

A to je třeba zvláštní z toho důvodu, že průběhem toho tendru už se evidentně zabývá i policie.

Protože jak jsme zmínili předtím, než došlo k výběru toho vítěze, tak se děli kolem toho tendru velmi zvláštní věci.

Vlastně to výběrove řízení vůbec na to zakázku bylo vypšáno už v květnu lojnského roku.

Nabídky podali tři združení firem a to na začátku prosince lojnského roku.

A v ten samý den, kdy byla uzávěrka, tady těch nabídek asi necele dvě hodiny před uzávěrkou, tak společnost metrostavdyz napadla zadávací řízení té zakázky.

Metrostavdyz to je nějaká další ceřinka?

Je to další ceřinka vlastně metrostavu.

Tam vzniklá paradoxní situace, že subtera se do toho přihlásila a teď se bavím pořád o té skupině metrostav.

Metrostav má jednu společnost, subtera druhou společnost metrostavdyz.

Subtera se přihlásí do výběrového řízení a nemá s ním žádným problém.

Její nějaká sesterská firma, ale asi dvě hodiny před uzávěrkou, tak napadne zadávací podmínky řízení s tím, že tam schledely nějaké problématické části, ohledně výtahu nebudeme zabíhat do nějakých technických potrobností a vlastně celou tu zakázku v tu chvíli už jako skomplikovala.

Už jsem s ním to jich jako právo to všichni uznany, začal se tady tímhle zabývat antymonopolní úřad, touhle námitkou a na začátku letošního července.

To výběrové řízení antymonopolní úřad zrušil.

Úřad pro ochranu hospodářské jsou těžce zrušil zakázku nastavbu druhém části metrů dm výběru diskriminačního nastavení pořadavku na prokázání kvalifikace.

Dopravní podnik proti tomu podalo rozklad, protože trval na tom, že výběrové řízení bylo vytvořeno spravně.

Vše v firmě Petr Vitovský věří, že s odvoláním úspějí.

My si prostě myslíme, že ty podmínky toho zadávacího řízení diskriminační nebyly.

A můžeme si všimnout te půloroční mezery.

Mzi tím napadením v prosinci a tím rozhodnutím v červenci.

A už tehdy dopravní podnik posílal různé dopisy antymonopolnímu úřadu.

Proč jeho šetřiní trvá tak dlouho? Bylo to jako minimálně podezřele.

Mezi tím dopravní podnik pokračoval i ve vyhodnotsování těch navýdek.

Byť teda se tím jako zabýval ten antymonopolní úřad,

tak dopravní podnik jako nechtěl stráčet čas a pokračoval ve výběrut ho zhotovitele.

Až se ta situace vyeskalovala letos na konci Srpná.

Kdy výběr toho zhotovitele má na starosti výběrová komise dopravního podniku.

To je složená z více různých expertů, mají k tomu i nějaké externí právní společnosti.

No a tady tahle komise její složení je nevěřejné.

Tudíž by měla být právě chráně na jakýchkoliv v nejších tlaků,

aby nikdo z těch účastníků na ně nemohl prostě vyvíje ten tlak.

Tak těsně předtím než mělo dojít k jednání, na kterém oni rozhodovali právě o tom výběru toho vítěze.

Tak některým člounům té komise dorazili anonymní e-maily,

ve kterých je ten anonim varoval před vyloučením,

té trojce společností, pohorvánci a marty.

Z tím, že tak jak nám to bylo prezentováno potom,

tam byly takové fráze, jako že skončí nebo že půjdou do tepláku,

hrozde tam třesním stíháním.

Takže jsou do měnky, že tam je prostě nějaký velký konkurenční boj?

Ten konkurenční boj je nespohybnitelný.

Tam je vlastně zajímavé, jak která společnost volí metody.

Jak jsme říkali, metrostav disk, nebo respektive metrostav,

tak v rámci nějaké strategie nejspíš zvolil formu procesního přístupu a tedy podal tu námitku, který k antemolopolnímu úřadu a vlastně po celou dobu nikdo z metrostavů průběh toho tendru nekomentuje. Žádný ten krok, ať už se jich totíká pozitivně negativně, tak prostě nikdo z té společnosti nekomentuje.

Naopak, zástupci společnosti, por, marty, avánci tak jsou velmi aktivní v té komunikaci, posílají otevřené dopisy, komunikují z médy, pořád rejtiskové konference, kde prezentují ty své názory, ty své obavy nad tím, že ten tendru může být nějakým způsobem i zmanipulovaný. A je třeba pořád, ale myslím na to, že se je na okonkoneční boj i nás o zakázku za té měř 30 miliard.

A v tomhle kontextu mi přijde právě zajímavé, jak málo na to dlouhou dobu rágovali právě politici praští.

Kubot, ty si změnil to, že ti, kteří jsou u moci, tak to moc nekomentují, ale my musíme přiznat, že například náměstek pro dopravu spirátů zde něk hryb magazínu Reporter řekl, že pokud bude jakýkolistín pochybností, tak bude požadovat audit celé té zakázky. Nicméně to, jak se to už celé hrozně dlouho vleče, tak to už se nelíbí.

Třeba Ondřej Prokopovi zhnutí ano, který je v dozorčí radě do právního podniku, je to pražský zastupitel.

A on si stěžoval na to, že průtahy způsobí to, že ta stavba nebude navazovat a že to bude stát prahu dost peněz navíc. A to můžete jít klině do milionu korun deně.

Tak má pravdu?

A to my zatím úplně nedokážeme říct.

To, co se vlastně řeší v případě, že by se ta stavba té druhé části výrazně spostila, tak se řeší nutnost nějakého zakonzervování, tak zvaného té první části, které už je rozestavěná.

Že momenty, kdy skončí práce na té první etapě, tak se budou platit zbytečné náklady na konzervaci stavby, to znamená čerpání vody, ostrahu.

Protože oni na sebe budou navazovat a vlastně plán do právního podniku je spustit tady tu část potom jako zároveň, že už by se mohla sporoznit, nebude se čekat, až bude hotové na městí milu až ta písnice, ale že by se dala část tady toho metra, až bude postavené spustit.

Ale na to potřebují mít práve hotovou i tu první část,
i tu druhou část, tedy olbrachtová pankrác
a olbrachtová nové dvory.

Ale zakonzervování části staví prostě stojí peníze navíc?
To by stalo objektivně prostě peníze navíc.

Tam zatím nám nepodařilo
z jakoby z žádných úplně důvědných zdrojů získat tu přesnou sumu,
ale hovoří se o milionech korun deně citlivě,
takže to pro dražení by tam objektivně asi mohlo být
nehledě na to časové zdržení a to,
že se plánuje sporoznit celéto metro v roce 2029,
tak je samozřejmě otázka, jestli se to podaří.

Vysvětlí mi ještě jednu věc.

To znamená, že pokud by ty tři firmy skutečně byli
nakonec finálně vyloučený z toho,
ten druh a jakože to teď vypadá, že tomu tak je,
ale oni se budou chtít bránit,
tak tedy druhá napázce suptera od metrostavu.

Jak je možné, že firma, která je spojná z metrostave,
může se nejenom zapojit do té zakázky,
ale ji vyhrát a nakonec to metrode stavět,
protože metrostav ten má velmi jednoduši zákaz.

Metrostav má zákaz,
jsou dní účastní se veřejných zakázek,
ale ten zákon je prostě nastavený,
takže se to netýká jeho ceřině v společnosti.

Takže suptera jako taková,
prostě není zmíněná v tom rozsudku,
nevstahoval se ten rozsudek na její ceřině společnosti,
kromě jedné, která se potom dostala

do toho rozsudku expost,
protože právě se začala účastnit
těch veřejných zakázek metrostavů

v době, kdy se to řešilo,
taký tam jsou ještě přidál,
ale suptera prostě na ní se ten zákaz nevstahuje
a podle právníku, které třeba
server i rozhlas oslovoval,

tak ti popisovali,
že ten rozsudek se týká
v společnosti metrostav AS
a společnosti metrostav infrastructure,
ale ne už těch dalších seřiných firm,
ty prostě v tom rozsudku

uvedeny nejsou,
a proto se dál těch veřejných zakázek
účastnit mohou.
Jenom bych přiblížil, o jakém rozsudku se bavíme,
to těžti to společnosti, které ty si jí menoval,
uznal jsou dvinými
korupčnickou z bývalého Střebo-českého
Hejtmana Davida, Ráta
Exposlanseče SSD.
Tak a teď jsme tedy v situaci,
kdy tři firmy se brání,
že byli vyřazeny z tendru,
firma, která by
měla metrodé dostavovat
respektive stavit tu druhou část,
tak je
spojená s metrostavem.
Antimonopolní úřad chtěl ten tender
zrušit, dopravní podnik
podal rozklad
a teď někdy před
několika dny
Antimonopolní úřad
vyhověl tomu rozkladu
a to znamrání se neruší.
Je to tak, vlastně předsedá
Antimonopolního úřadu Peter Milstna,
tak v půlce
září rozhodl,
že se ruší to prvo instanční rozhodnutí
Antimonopolního úřadu,
či kdy zrušil to zrušení, když to řekneme
takhle a ten tender může běžet dál.
To znamená, že pokud
nikdo nevyhoví výtkám
té trojce firm, jako že to asi
zase nějaké týdny může trvat,
tak sub, která bude
stavět druhou část
za více peněz,
než za které jí mohli dostavovat
ty tři firmy a Praha bude muset vysvětlovat
možná ještě víc druhklednějí proč.
Já vím, že dopravní podnik

k tomu vydal i nějaké tiskové prohlášení,
kde ty důvody, které ty si sám schrnoval,
zmínil.

Nicméně je to dostatečně obhajitelné.

Z pohledu těch
firm rozhodněné.

Oni to zdůrazňují

opakovaně. Mimo jiné se obrátili
nějakým dopisem, ve kterém právě
některé pochymnosti vyjádřeli teď
čerstvě i k Evropské investiční bance,
která

docela nemalou sumou bude
stavbu tohometra financovat.

Prahasný má skválený úvěd
za nějakých 22 miliard, což je
rozhodně nezaniבלatelná částka.

A tí zástupci firm prostě říkají
dvě miliardy

a z Pražském rozpočtu není málo.

To prostě se to dají postavit
jako desítky školek, vyřešit některé
palčivé jiné problémy

vlastně stavební, které v Praze jsou.

Nadřud stranu dopravní podnik
poměrně jako explicitně trvá

na tom, že ich rozhodnutí
oviloučení těch firm bylo prostě správné.

A teď mají

15 dní na to,

aby se vypořádali s těmi námitkami,
které te firmy podali.

Pokud jim nevyhoví těm námitkám dopravní podnik,

jakož to asi, že můžeme čekat,

že nejspíšná je podle toho,

jak do posud se vyadřovali

tě zástupci do právního podniku,

tak ty tři firmy se mohou

obrátit znovu na antimonopolní úřád

a ten budeme mít potom nějakých

60 dnů na vyhrízení

s tížností. To,

jak se k tomu postaví

politická reprezentace,

jak budou moci obhájit to,
že vybrali nabídku, která je prostě
od dvě miliardy vyšší,
a na voličích zdá to
pro ně bude přestavovat problém
samozřejmě uvidíme. Je samozřejmě
otázka, pokud ani u antimonopolního
úřadu ty vyloučené firmy
neuspějí, tak oni tvrdí,
že si jich pohledu, to jich vyloučení je nezákonné.
Takže v tom případě se smršně nabízí
ještě potom normálně žaloby
případně a to
připouští i to ich vedení,
i případně nějaká další tresně právní robina.
To znamená, že by se i těmi podmínkami
toho tendru mohla zabývat policie
a nejen těmi výhruškami členům
té dozorčí komise, takže
bavíme se prostě o obřím
objemu peněz, bavíme se o tom,
že o ten balík peněz mají zájem
prostě stavební gigantí,
takže si myslím, že
jsme rozhodně neviděli poslední kapitol
tedy tohohle příběhu. No, já jsem se na to
pro dlužování ptal jenom z toho důvodu,
aby to metronakonec nekončilo u té díry,
kterou jsem nedávno omíštěla
u ten, kde má být ta stanice
a odkud by ten druhý úsek
metra měla dostalovat
jedna s firém
spoměrně podivůhodného tendru,
který jsme tedy tady společně
s Jakubem rozebrali mozdíky za to.
Taky děkuji za pozvání.
Tohle už je všechno z Vinohradské 12
z pravodajského podkástu Českého rozhlasu.
Dnes z Kubou Mykelem
mým kolegou z investigativní redakce
Kuba velmi pozorně už
řadu měsíců sleduje
zakázku na druhou část

[Transcript] Vinohradská 12 / Metro D: Podezřelá megastavba

stavby metra D, abyste vy
nemuseli a teď
k nám na Vinohradskou 12
přišel říct, co se tam děje
za pozoruhodné věci.
Tento díl najdete na webu
irozhlas.cz
to kdybyste si nějakou část
chtěli připomenout znovu i v textu
my přepisujeme
takhle každou epizodu odpondělí dopátku
vždy každý všichni den,
které máme nové téma
a nové hosty.