

Roman

# Lenner

podnikatel, bývalý poradce premiéra Babiše pro dopravu

Jiří Pšenička  
jiri.psenicka@economia.cz



Roman  
Lenner (61)

Letos v lednu nechal premiér Andrej Babiš ze seznamu svých poradců vyškrtnout Romana Lennera. Podnikatele z Liberce, jehož skupina Valbek-EU patří ke třem největším domácím firmám v oblasti projektování dopravních staveb. Babiš se s poradcem pro dopravu rozloučil poté, co HN upozornily na Lennerovy možné střety zájmů. Jeho firmy totiž na dálnici D11 pracují v různých rolích jak pro stát, tak pro konsorcium, které dálnici staví. Ani po vyhazovu Lennera na Babiše nezanevřel. Situaci v dopravě ovšem označuje za katastrofální a mrzí jej, že ani současná garnitura není schopna problémy s chybějícími dálnicemi a železnicemi řešit podobně razantně jako Poláci či Slováci.

**HN: Co to pro vás osobně znamenalo, když s vámi Andrej Babiš ukončil poradenskou spolupráci?**

Ta spolupráce ani pořádně nezačala, jak pan premiér sám někde řekl. Mnohokrát jsme se nepotkali. Osobně si myslím, že je to škoda. Vláda přichází o určité zrcadlo technických názorů na oblast dopravy. Třicet nebo čtyřicet let dělám v téhle branži, vyprojektovali jsme spoustu dálnic, trh znám jako málokdo. Chvályhodné je, že pan Babiš byl alespoň první, kdo nechtěl slyšet názor jen z té úřednické strany, ale i z té komerční.

**HN: Lidé jsou naštvaní, v jakém stavu doprava je. Když vidíme, v jak složitém terénu dokázali poměrně rychle postavit své dálnice Chorvaté, jak rychle nás dohnali a předešli Poláci, není zde nic, z čeho bychom mohli mít radost.**

Jděte se zeptat do parlamentu, jak je to možné. Tam hledejte důvody. Ať parlament konečně schválí zákon o líniových stavbách. To je klíč, který může zastavit nekonečné projednávání stavebních projektů.

Původní profesí je projektant mostů. Kdysi začínal ve firmě Pragoprojekt, v roce 1990 z ní odešel a začal budovat vlastní soukromou firmu. Jeho skupina Valbek-EU, kterou ovládá z 80 % (zbytek drží kolega František Benč), zaměřená v několika dceřiných firmách kolem 350 projektantů. Působí v Česku, na Slovensku, v Rusku, na Ukrajině, nyní také ve Švédsku a v Německu.

**HN: Vidíte ještě jiné možnosti, jak odlehčit některým přetíženým komunikacím, třeba celému ucpanému dopravnímu uzlu kolem Prahy?**

Pomoci by mohlo propojení krajských měst, část dopravy by se mohla Praze vyhnout. Myslím, že i ministerstvo na tuto myšlenku slyší. A je to i jedna z věcí, o kterých jsme se dříve bavili s panem premiérem. Jde o to, že všechny dálniční „tkaničky“ dnes vedou do hlavního města – D3, D4, D5, D6, D7, D8, přitom kolem Prahy nemáte okruh a z druhé strany vychází jen jediná tkanička jménem D1. To je obrovský průšvih. Už za pana ministra Toka, ale i teď za pana ministra Kremlíka se začalo řešit alternativní propojení. Třeba Liberec s Ústím nad Labem a Karlovými Vary. Dále Karlových Varů ve směru na Plzeň a rakouský Linz. Nebo propojka Českých Budějovic a Pardubic. To by mohlo prospět.

**HN: A čím by se ta krajská města měla propojit? Také dálnicemi?**

Můj osobní názor je, že by tam měly být postaveny úzké čtyřpruhové. S úplně jinými parametry, než mají dálnice, ale s dostatečnou kapacitou a bezpečně. I v Německu takové komunikace jsou. Třeba třípruh, jak to někde také vidíme, za bezpečný nepovažují. Hrozí tam čelní střety aut. Pokud ale nebude zákon o líniových stavbách, nebude ani propojení krajských měst. Přitom dopravní situace v celé zemi je dnes na pokraji kolapsu.

**HN: Bude to ještě horší?**

Bude. Stále nejsme na vrcholu motorizace. Přitom chybí příměstské železnice, chybí odstavna P+R parkoviště, v Praze chybí podstatná část vnitřního i vnějšího okruhu, metro... Je to úplná tragédie. A Praha zaspala možná ještě více než stát.

**HN: Co si myslíte o modernizaci D1? Slyšel jsem, že fandou tohoto projektu, který fakticky znamená výstavbu zcela nové dálnice za plného provozu bez rozšíření o další pruhy, jste nebyl. Vaše firmy se ale dnes na projektování podílejí.**

A s D1 bychom na tom patrně byli časově podobně, jako jsme dnes. To jsou ty paradoxy. Mimo jiné dodávám, že dnes připravujeme projekt rozšíření dálnice z Prahy do Mladé Boleslavi na šest pruhů.

**HN: Chcete říct, že do Boleslavi pojedeme po šesti pruzích a na klíčové dálnici do Brna po čtyřech?**

Tak to je. Ono to tak dramatické dopady nakonec mít nemusí. Když se podaří dokončit D35, intenzita dopravy na D1 může zhruba o třetinu klesnout. Ty čtyři pruhy by potom mohly dočasně postačovat.

**HN: Týká se problém s chybějícím zákonem o líniových stavbách i vysokorychlostních železnic, o kterých se toho už mnoho namluvilo, ale zůstává jen u studií?**

Týká se to zejména těchto železnic. Já teď byl v Berlíně, kde jsme konzultovali možnost naší účasti v konsorciu, které chystá projekt vysokorychlostního železničního tunelu pod Krušnými horami, mezi Pirnou a Ústím nad Labem. Němci to prostě vypíšu a hned začnou připravovat. U nás se stále jenom píšou studie a nerozhoduje se.

**HN: A jak nás dokázali předběhnout Poláci, kterým jsme se smáli, že nemají žádné dálnice? Je to dáno jen legislativou?**

Poláci mají výhodu, že mají rovné území, staví se tam snáz. Je to velká země a lépe se hledá vhodná trasa. Ale Poláci jsou i daleko lepší v čerpání evropských fondů, umí tomu přizpůsobit vše. Umí to uchopit podstatně razantněji než my. Stejně jako Slováci. Však jsme to viděli u loni otevřené automobilky Jaguar Land Rover postavené u Nitry. Slovenská vláda byla schopna bouchnout do stolu, rozhodnout a vybudovat během dvou let čtyřpruhovou komunikaci. Také železnici, zasítovat pozemky. To u nás nevidíme.

**HN: Asi tamní vláda umí lépe řídit stát jako firmu.**

To nevím, ale určitě vědí, že potřebují pro lidi zabezpečit práci, a tomu podřizují vše.

# BUDE TO JEŠTĚ HORŠÍ

STAV DOPRAVY JE TRAGICKÝ. KDYŽ ALE PROPOJÍME KRAJSKÁ MĚSTA, UCPANÉ PRAZE TO MŮŽE POMOCI, ŘÍKÁ BÝVALÝ BABIŠŮV PORADCE PRO DOPRAVU ROMAN LENNER. PODÍLÍ SE NA MODERNIZACI D1, I KDYŽ S NÍ ÚPLNĚ NESOUHLASÍ. „MUSÍM ŽIVIT SVOJE LIDI,“ ZDŮVODŇUJE.

**HN: Vždyť tento zákon byl hlavním bodem dopravního programu už za Sobotkovy vlády. To byste měl i vy, jakožto bývalý poradce premiéra a šéfa největší parlamentní strany, vědět, proč se zákon nedaří napsat a schválit.**

Já o tom mluvím každý měsíc. I panu Babišovi jsem to říkal. Víc dělat nemohu. Byl sice schválen zákon 416 o urychlení výstavby dopravní a další infrastruktury, ale to je jen jakýsi předskokan, trochu český kočokpes, zákon o líniových stavbách nikdy nenahradí. Když ten zákon nebude, žádné razantní zlepšení nečekáme. Zákon by umožnil, aby byly veškeré připomínky vypořádány naráz, v jednom kole a jednou provždy. Potom ať to třeba řeší soud a vyměří kompenzace, ale ať to rozhodnutí nemá odkladný účinek. Takto přesně se staví v Německu, ve Francii a v dalších západních zemích.

**HN: Co absence takového zákona prakticky znamená? Třeba za situace, kdy se stále řeší trasa severní části okruhu kolem Prahy nebo středočeská část dálnice D3. Za legislativních podmínek, jaké panují dnes, nebude Pražský okruh dokončen nikdy. To vám garantuji. Nikdy nedojde ke shodě. To samé se týká D3, D35 atd. Jsou to ohromné národohospodářské ztráty.**

Svého času jsme s Pragoprojektem zpracovávali studii, která se týkala přestavby dálnice na šestipruh, z Prahy až do Brna. Náklady ale byly vyčísleny zhruba na 150 miliard korun. Bylo to shozeno. Potom jsme ještě bojovali o to, aby se dálnice na každé straně rozšířila alespoň na 12 metrů, místo nynějších 11,5 metru, ale muselo by to jít znovu do územního řízení. Nakonec se rozhodlo, že to bude pouhá rekonstrukce existujícího profilu. My jsme s tím úplně nesouhlasili, ale takové bylo rozhodnutí státních orgánů. A já také musím žít svoje lidi, proto na tom děláme, byť s tím dodnes nejsem zcela ztotožněn.

**HN: Za cenu obrovských národohospodářských ztrát vyplývajících z nekonečných kolon lidé fakticky nezískají žádnou vyšší přidanou hodnotu, jen dočasně lepší povrch.**

Máte pravdu a já často dodávám, že je odvaha, když chirurg operuje aortu a nemá bypass.

**HN: Tím bypassesem myslíte nepostavenou paralelní D35 přes Hradec Králové na Mohelnicí a Olomouc?**

Ano, to je další boj, který jsme prohráli. Když jsem před 15 lety říkal, postavte nejdříve D35 a potom se pusťte do D1, nikdo o tom nechtěl slyšet. Dnes už mohla být.

**HN: Stále věříte, že premiér Babiš posouvá Česko kupředu?**

Úplně nedokážu posoudit některé finanční záležitosti, o kterých se mluví, ale pokud jde o dopravu, myslím, že zemi dopředu už posunul. Minimálně v tom, že se svými lidmi nastartoval pozitivnější trend, který v dalších letech přinese ovoce. Spousta projektů je připravena, bohužel společnost to nechce slyšet, nechce to uznat.

To, co tomu předcházelo, byla desetiletá genocida. Nejdříve se po roce 2006 dopravní projekty soutěžily za nezvykle vysoké ceny, potom se v roce 2010 – po nástupu ministra za Věci veřejné Víta Bárty – nedělalo prakticky nic. Vývoj cen se během let otočil a začalo se soutěžit za dumpingové ceny. Ted se ale příprava projektů opět nastartovala a výsledky by se v dalších letech měly projevit i v masivnější stavební činnosti. Pozitivum vidím i v tom, že se podařilo odstranit korupce.

**HN: Jste si tím jistý?**

Naprosto.

**HN: Čím to můžete doložit?**

Svou znalostí trhu, která je už třicetiletá.



Foto: HN – Honza Mudra

**HN: Jak běžný občan pozná, že se něco mění k lepšímu?**  
Jak jsem již naznačil, pozná to s jistým odstupem. Už příští a přespříští rok. Problém je, že průměrná délka přípravy dálnice je u nás 14 až 18 let. Dálnici D8 jsme začali projektovat v roce 1993 a na konci roky 2016 byla otevřená. Je těžké získat stavební povolení a domoci se pozemků. Krůček po krůčku se to ale daří měnit. Chtělo by to však daleko větší kroky.

**HN: Máme šanci ta promarněná léta dohnat?**  
Po stránce stavební a technické máme. Po stránce legislativní a po stránce společenského klimatu jsem v tuto chvíli skeptický. Společnost je tak rozvrácená, že není schopna se dohodnout na ničem. Ani v těch klíčových věcech. Mě by osobně neurazilo, kdyby někdo třeba řekl, že novou atomovou elektrárnu stavět nebudeme, ale nelze deset let oddalovat rozhodnutí. Svět nepočká. Ono nás to přeshlapování doběhne. Já vždycky říkám, je lepší se v 51 % případů rozhodnout dobře a ve 49 % špatně, než se nerozhodnout vůbec. Přináší to neuvěřitelné ekonomické ztráty, které bohužel zdědí i naše děti. Máme nakročeno k tomu, stát se středoevropským skanzenem. Já to tak cítím. A pokud jezdím vlakem z Liberce do Prahy o dost déle než dvě hodiny, v současném světě je to nedůstojné. Nedůstojné je, že nemáme 30 let

po revoluci dálniční spojení do Vídně, nedůstojné je, že nemáme vlak na letiště. A mohu pokračovat.

**HN: Máte teď jako podnikatel dost práce?**  
Práce je, ale nejsou lidé. Školy je neprodukuje. Je tu absolutní nedostatek technických kádrů. Pokud vím, z ČVUT letos vycházejí jen asi čtyři vystudovaní mostaři a šest silničářů. Elektroinženýři na trhu nejsou skoro žádní. Není, kdo by byl schopen vyprojektovat přeložky vysokého napětí, osvětlení, signalizaci, slaboproudé rozvody. Školy dnes nevychoovávají ani odborníky, kteří umí vyprojektovat zabezpečení železnic. To je úplná katastrofa, když si uvědomíte, že je u nás pět tisíc nechráněných přejezdů.

**HN: Proč ti lidé nejsou?**  
Je to těžké řemeslo a jako projektant máte obrovskou zodpovědnost. Třeba když špatně vyprojektujete most. Jsme stále pod velkým tlakem.

**HN: V Česku jsou tři velké projekční skupiny zaměřené na dopravní stavby – váš Valbek, Sudop a Pragoprojekt. Dá se říct, že mají pod palcem celý trh. Není toto klasický oligopol?**  
A není oligopol, když fotbalovou ligu ovládá Slavia, Sparta a plzeňská Viktorie? Není to náhoda spíše tím,

## OTÁZKA, KTERÁ VYPADLA

Během rozhovoru v pražském hotelu Esplanade se u Romana Lennera projevily určité výkyvy v náladě. Balancoval mezi kamarádsky žoviálním a lehce vyčítavým tónem. S jistou nelibostí nesl otázky poukazující na možné střety zájmů. Asi nejvíce jej nadzvedla ta, která se týkala šéfa Ředitelství silnic a dálnic Pavola Kováčka. Potvrdil, že v jeho firmě, která je dnes na RSD existenčně závislá, pracuje Kováčikova manželka. „Čekal jsem, kdy to někdo z vás novinářů vyšťourá. Trvalo to déle, než jsem si myslel,“ reagoval a hovořil o novinářské posedlosti vidět za vším problém. Podotkl, že paní Kováčiková je ve firmě zaměstnaná 17 let a pracovala v ní ještě dříve, než současného manžela poznala. „Asi bych ji měl zastřelit, ale neudělám to,“ zavtipkoval. Tento „střet zájmů“ se nakonec vyřešil ještě před publikací rozhovoru sám. Kováčik totiž minulý pátek oznámil rezignaci. Patrně i k úlevě svého dobrého známého Romana Lennera.

že tyto kluby hrají nejlepší fotbal? Když je někdo dobrý, tak holt hraje na špičce. Tak to je, smíte se s tím. Za námi je 16 dalších firem a nikde není psáno, že jednou „ligu“ nevyhraje někdo z těch nyní malých. Já sám jsem kdysi začínal s šesti projektanty. Sudop měl v té době 350 až 400 lidí, Pragoprojekt asi 260. Dnes má každá z těch tří firem kolem 350 lidí, jsme na tom tedy stejně jako oni. Projektujeme i na Slovensku, v Rusku, na Ukrajině, začínáme ve Švédsku a v Německu. Vypracovali jsme se. Mám to snad teď všechno zavřít a zase se zmenšit?

**HN: To jistě ne, ale mnozí menší projektanti mluví třeba o tom, jak si velké firmy navzájem kryjí záda.**  
Tak to určitě není. A tady je třeba hledět i na to, jaké má kdo odborníky. Jsou ti menší schopni spočítat a vyprojektovat třeba Trojský most, jsou schopni udělat dvoukilometrový tunel? Ať mi to předvedou! My ty lidi, kteří to umějí, máme. Nemusíme překupovat nějaké reference ze zahraničí.

**HN: Na čem všem teď děláte?**  
Prakticky na všech dálnicích v Česku. Všude máme nějaké úseky, jsme na všech velkých stavbách. Mimo to projektujeme třeba vývojové a testovací centrum BMW, které vyroste u Sokolova.

**HN: To, že jste se rozešli s Babišem, mělo nějaký dopad na váš byznys?**  
Abych pravdu řekl, spíše pozitivní. Lidi v našem oboru mě znají a vědí, že jsem už třicet let stejný. Nedají na to, co se kde říká a píše.

**HN: HN v lednu popsaly případ vašeho možného střetu zájmů na dálnici D11. Podle našich informací je ale nyní obdobná situace i na úseku Velký Beranov – Měřín na modernizované D1. I tam vaše projekční firmy působí ve vícero rolích, dělají pro RSD i zhotovitelské konsorcium firem Strabag, Metrostav a Eurovia. Je toto v pořádku?**  
Ty firmy vyhrály výběrová řízení, splnily všechny podmínky zákona o zadávání veřejných zakázek. Já sám jsem z tohoto neustálého osočování už trochu nervózní a chtěl bych, aby to někdo z hlediska práva odborně posoudil a jednou provždy závazně řekl, co je střet zájmů a co ne. Podle našeho názoru to střet není. Řešili jsme obdobný případ v Rakousku a rakouský soud řekl, že se o střet zájmů nejedná.

**HN: Důležitější je český pohled. Už před lety padlo rozhodnutí na úrovni Ředitelství silnic a dálnic, že by projekční firmy, které pracují pro ně, neměly zároveň zpracovávat realizační dokumentaci pro firmy, které dálnici staví.**  
Berte to ale tak, že nějakých osmdesát procent té dokumentace si nechává vypracovat už RSD, jen malou část si dodělává vybraná stavební firma. Jde už jen o detaily projektu. A zhotovitel si na projekční práce může dle zákona vybrat kohokoliv. A když nám dá nabídku, vybere si nás, tak se tomu lze jen těžko bránit. To byl i případ D1. Stavební firmy na té dokumentaci už nemohou nic změnit, není to tak, jak si asi myslíte, že si takto „kryjeme“ chyby a vady projektu.

**HN: Myslíte, že je tato kumulace funkcí běžná i v zahraničí?**  
Určitě. Třeba ve Švédsku dělá jedna firma pro stát celý projekt od A až do Z. Na Slovensku, kde také působíme, jakbysmet.

**HN: Přesto jsou u nás lidé, kteří to za neakceptovatelné střety zájmů považují.**  
Jak říkám, ať to někdo posoudí. Já tuším, kam tím míříte, ale potom je potřeba se podívat, zda jsme někdy způsobili nějaké škody. Ať to někdo řekne. My se té kumulace funkcí, jak o tom mluvíte, snažíme vyhnout. Z těch asi 260 projektů, na nichž v současné době děláme, je to jen minimum případů.

**HN: Jaké máte s firmou plány do budoucna? Necháte si ji a předáte ji dětem?**  
Dokud mě to bude bavit, chci pokračovat. Teď chystáme kompletní restrukturalizaci. Dceřiné firmy se spojí do jedné velké. Potom už to také přestane být podnik jednoho muže, abych nebyl pořád napadán. Budu sedět v dozorčí radě. Chceme se více orientovat na západní trh. A pokud budou mít dva synové chtít, stáhnou je ze světa, kde jsou na zkušené, a mohou pokračovat v tátově díle.



Za legislativních podmínek, jaké panují dnes, nebude Pražský okruh dokončen nikdy. To vám garantuji.