

Vážené dámy, vážení pánové,
děkuji za pozvání na dnešní konferenci.

Když se řekne konkurenceschopnost České republiky, většině lidí se vybaví vzdělávání, inovace, věda, výzkum nebo energetika.

To všechno jsou důležitá témata.

Existuje ale jedna podmínka, bez které žádná z těchto oblastí nemůže dlouhodobě fungovat.

A tou je dopravní infrastruktura.

Protože ekonomika nefunguje v powerpointových prezentacích.

Ekonomika funguje tehdy, když se lidé dostanou do práce, když firmy dostanou své výrobky k zákazníkům, když investoři věří, že stát dokáže plánovat v horizontu desetiletí, a když regiony nejsou odříznuty od příležitostí.

Právě kvalita dopravní infrastruktury rozhoduje o tom, zda země prosperuje, nebo zaostává.

A historie nám to ukazuje velmi jasně.

Podívejme se na Španělsko.

Ještě na počátku devadesátých let bylo v mnoha ohledech považováno za periferii západní Evropy. Madrid a Andalusie byly ekonomicky i dopravně vzdálené světy. V roce 1992 byla uvedena do provozu první vysokorychlostní trať mezi Madridem a Sevilou.

Mnozí tehdy tvrdili, že je to příliš drahé a že se investice nikdy nevrátí.

Dnes má Španělsko jednu z největších sítí vysokorychlostních tratí na světě.

A co je důležitější – vysokorychlostní železnice pomohla rozvoji celých regionů. Andalusie se stala atraktivnější pro investice, turistiku i podnikání. Vznikly nové ekonomické vazby a zkrátily se vzdálenosti, které dříve brzdily rozvoj.

Podobný příběh dnes sledujeme v Polsku.

Ještě před dvaceti lety byla velká část Polska dopravně dostupná hůře než Česká republika.

Dnes vede moderní dálniční síť od německých hranic přes Poznaň a Lodž až do Varšavy. Modernizují se hlavní železniční koridory. Vzniká nový centrální dopravní uzel CPK. Stát investuje do infrastruktury jako do jednoho z hlavních nástrojů hospodářského rozvoje.

A výsledky jsou vidět.

Polsko patří mezi nejrychleji rostoucí ekonomiky Evropské unie.

Polsko nestaví infrastrukturu proto, že je bohaté.

Polsko bohatne mimo jiné proto, že infrastrukturu staví.

Dámy a pánové,

a teď se podívejme sami na sebe.

Představte si zahraničního investora, kterému řekneme, že Karlovy Vary jsou krajským městem vzdáleným od Prahy přibližně 120 kilometrů.

To zní dobře.

Pak mu ale řekneme, že cesta vlakem trvá více než tři hodiny.

Průměrná cestovní rychlost je přibližně čtyřicet kilometrů za hodinu.

Ve 21. století.

Mezi hlavním městem a krajským městem členského státu Evropské unie.

Nebo jiný příklad.

Liberec.

Páté největší město České republiky.

Významné průmyslové, univerzitní a turistické centrum.

Přesto dnes cesta vlakem z Prahy do Liberce trvá přibližně dvě a půl hodiny na vzdálenost zhruba sto kilometrů.

Opět se dostáváme na rychlost kolem čtyřiceti kilometrů za hodinu.

To není problém dopravy.

To je problém konkurenceschopnosti.

To je problém trhu práce.

To je problém regionálního rozvoje.

A podobných příkladů bychom našli více.

Bruntálsko.

Jesenicko.

Části Karlovarského kraje.

Oblasti, které dlouhodobě patří mezi hospodářsky nejslabší regiony České republiky.

Samozřejmě existuje více příčin.

Ale špatná dopravní dostupnost mezi nimi patří k těm nejvýznamnějším.

Pokud mladý člověk potřebuje dvě hodiny na cestu za vzděláním, pokud firma složitě hledá zaměstnance a pokud investor vidí, že region nemá kvalitní spojení se zbytkem republiky, projeví se to dříve nebo později na ekonomickém výkonu celého území.

A právě proto není dopravní infrastruktura technickou disciplínou pro projektanty nebo ministerstvo dopravy.

Je to jedno z nejdůležitějších témat hospodářské politiky státu.

Dámy a pánové,

v České republice často vedeme debatu o tom, zda si můžeme dovolit investovat do dopravní infrastruktury.

Já si myslím, že je to špatně položená otázka.

Správná otázka zní:

Můžeme si dovolit neinvestovat?

Podle současných odhadů bude Česká republika potřebovat do roku 2050 investovat do modernizace a rozvoje silniční a železniční infrastruktury přibližně 3,2 bilionu korun.

To číslo zní obrovsky.

Když jej ale rozpočítáme do příštích pětadvaceti let, dostaneme se přibližně na 130 miliard korun ročně. V příštích deseti letech to bude číslo samozřejmě vyšší, ke konci investičního cyklu nižší.

Ale v průměru představuje zhruba 1,4 procenta českého HDP.

Nikoliv jednorázově.

Každý rok.

Přitom ekonomické studie OECD, Světové banky i Evropské investiční banky dlouhodobě ukazují, že kvalitní infrastrukturní investice mají pozitivní multiplikační efekt na hospodářský růst, produktivitu práce i soukromé investice, kdy každé 1% HDP investované do dopravní infrastruktury dlouhodobě zvyšuje růst ekonomiky o 1.2 – 1.4% HDP ročně.

Jinými slovy:

Dopravní infrastruktura není spotřeba.

Je to investice.

Investice do budoucí prosperity země.

A přitom dobře víme, co potřebujeme postavit.

Potřebujeme dokončit dálniční síť.

Potřebujeme D35 jako skutečnou alternativu k přetížené D1.

Potřebujeme dokončit D3 a D52.

Potřebujeme severní část Pražského okruhu.

Potřebujeme napojení České republiky na evropské koridory Balt–Jadran i na hlavní síť TEN-T.

Stejně dobře víme, co potřebujeme na železnici.

Potřebujeme vysokorychlostní tratě.

Potřebujeme spojení Praha–Drážďany.

Potřebujeme spojení Praha–Brno–Ostrava.

Potřebujeme Nové spojení II.

Potřebujeme Berounský tunel.

Potřebujeme modernizaci železničních uzlů Praha a Brno.

Potřebujeme dokončit spojení Prahy s letištěm.

Potřebujeme zvýšit kapacitu tratí, které již dnes narážejí na své limity.

A právě zde se dostávám k tomu, co považuji za zásadní.

Česká republika dnes netrpí nedostatkem projektů.

Netrpí nedostatkem odborníků.

Netrpí ani nedostatkem strategií.

Trpí nedostatkem dlouhodobé shody a odvahy.

Je fér připomenout, že v posledních letech se podařilo udělat významný kus práce.

Ministr Karel Havlíček po dlouhé době otevřel téma vysokorychlostních tratí a posunul jej z úrovně vzdálených vizí do fáze konkrétní přípravy.

Ministr Martin Kupka následně výrazně urychlil přípravu i realizaci celé řady strategických staveb.

Po mnoha letech stagnace se Česká republika konečně dostala do situace, kdy se o infrastrukturu nepřestalo pouze mluvit, ale začala se skutečně připravovat a stavět.

O to více mě znepokojuje současná debata o odkládání či redukci některých strategických projektů, zejména v oblasti vysokorychlostních tratí.

Rozumím rozpočtovým limitům.

Rozumím tomu, že stát nemá neomezené zdroje.

Ale právě proto musíme umět rozlišovat mezi výdaji do spotřeby a investicemi.

Odložení strategické stavby neznamená úsporu.

Často znamená pouze vyšší náklady v budoucnosti a ztracené příležitosti.

Vedle financování však existuje ještě jeden problém.

Možná ještě větší.

A tím je legislativa.

Často slyšíme, že Polsko staví rychleji.

Ano, staví.

Ale měli bychom si položit otázku, za jakou cenu.

Polský model významně omezuje možnosti vlastníků a obcí vstupovat do procesu přípravy staveb.

Je to legitimní politická volba.

Já si však nemyslím, že bychom měli řešit české infrastrukturní problémy oslabováním ochrany vlastnických práv.

Naším cílem by mělo být něco jiného.

Být schopni se s lidmi dohodnout.

Možná je někdy levnější postavit protihlukovou stěnu.

Možná je levnější pomoci obci s občanskou vybaveností.

Možná je levnější nabídnout férovou kompenzaci.

Protože alternativou bývají roky soudních sporů, zdržení a právní nejistoty.

A právě právní nejistota je dnes jedním z největších problémů České republiky.

Nedávno jsme byli svědky situace, kdy soud řešil zákonnost povolení u úseku dálnice D49, který je již otevřený a po kterém veřejnost běžně jezdí.

Nechci hodnotit rozhodnutí soudu.

Ale považuji za absurdní, že se stát dostane do situace, kdy po otevřené dálnici jezdí tisíce automobilů a současně není definitivně uzavřen spor o zákonnost procesu její přípravy.

Takový stav není dobrý pro občany.

Není dobrý pro investory.

A není dobrý ani pro stát.

Dámy a pánové,

zatímco z Prahy do Brna dnes jedeme po dálnici přibližně dvě hodiny, cesta vlakem do Liberce nebo Karlových Varů se svou cestovní rychlostí blíží spíše poměrům první poloviny dvacátého století než vyspělé evropské země roku 2026.

A právě to je důvod, proč musíme jednat.

Budoucnost České republiky se bude rozhodovat na stavbách.

Na vysokorychlostních tratích.

Na modernizovaných železničních uzlech.

Na dokončených dálnicích.

Na tom, zda budeme schopni plánovat v horizontu desetiletí místo jednoho volebního období.

Máme připravené projekty.

Máme schopné odborníky.

Máme výhodnou polohu v samotném srdci Evropy.

Otázkou není, zda víme, co je potřeba udělat.

Otázkou je, zda budeme mít odvahu to skutečně udělat.

Protože budoucnost České republiky nebude určovat počet strategií, které napíšeme.

Bude ji určovat počet staveb, které skutečně dokončíme.

Děkuji vám za pozornost.

