

Dámy a pánové, dovoluji mi prosím, abych vás i já přivítal na devátém ročníku odborné konference „**Czech Infrastructure & PPP Forum 2012**“.

Děkuji organizátorům ze společnosti B.I.D. services za pozvání a pokusím se z pozice předsedy Podvýboru pro dopravu Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu splnit jejich žádost o úvodní slovo.

Jaký je tedy stav financování infrastruktury u nás? Respektive, jaký je vůbec stav dopravní infrastruktury u nás?

K prvnímu lednu letošního roku bylo u nás v provozu 745 kilometrů dálnic a téměř 55 tisíc kilometrů silnic. Z toho pouhých 427 kilometrů je vedeno jako silnice rychlostní.

Hustota silnic a dálnic necelých 707 kilometrů na tisíc kilometrů čtverečních ploch nás řadí v Evropě k lepšímu průměru. Ale pokud hodnotíme pouze dálnice, hustota 9,4 kilometrů dálnic na tisíc kilometrů čtverečních je v evropských poměrech vážně podprůměrná.

Přitom právě dálnice přináší největší podíl dopravního výkonu a spojují nejdůležitější hospodářská centra v národním a evropském kontextu. Jejich výstavba má skutečně celoevropský rozměr včetně souladu s dopravními politikami sousedních zemí i Evropské unie. Jsme zemí s jedním z nejvyšších stupňů automobilizace a motorizace v Evropě, po našich silnicích jezdí na deset miliónů obyvatel více než čtyřmi milióny osobních vozů. Ale rozsah dálniční sítě i její stav tomu zdaleka neodpovídají.

V souladu se střednědobou vizí dopravní politiky v období let 2014 až 2020 bylo do konce roku 2011 vybudováno přibližně 70 procent z plánovaného rozsahu naší dálniční sítě. Významné úseky, které by řešily kritické dopravní úseky na přetížených dálkových silnicích a zajistily kvalitní dopravní napojení jednotlivých krajů, stále vybudovány nejsou.

Jako příklad můžeme uvést dálnici D3 spojující Prahu s Českými Budějovicemi a Lincem, jako součást páteřní evropské severojižní trasy. Právě pro některé úseky této klíčové dopravní stavby, která společně s reálnými stavebními aktivitami rakouské strany mezi Lincem a státní hranicí uzavře evropské severojižní propojení, může být model výstavby a údržby formou PPP. Konkrétně můžeme uvažovat o úsecích 0308 až 0312 mezi Veselím nad Lužnicí a hraničním

přechodem v Dolním Dvořišti. To jsou desítky a desítky kilometrů příležitostí. Když uvážíme, že rokem rekordním co do počtu dálničních kilometrů uvedených do provozu byl rok 2006 s 69 kilometry nových dálnic, stojí před námi velká výzva. A věřím, že právě vaše konference dokáže vtisknout realizaci této výzvy konkrétnější kontury.

Protože každá výzva, každá příležitost zároveň vytváří i základní imperativ dnešní doby.

Víme, že tento stát potřebuje nutně dobudovat ještě třetinu dálniční sítě. Že před ním stojí rekonstrukce dálnic stávajících, dálnic D1 počínaje. Že je třeba udržovat dálniční mosty, tunelové trouby, kvalitně a bezpečně opravovat povrch vozovek.

Tlak na financování výstavby a údržby dálniční sítě a dopravní infrastruktury vůbec je obrovský.

V období konsolidace veřejných rozpočtů byl při přípravě rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury stanoven pro rok 2012 výdajový limit z národních prostředků 37 miliard korun a jeho zachování i pro roky 2013 a 2014. Limit pro rok 2012 se díky nesmírně složitým jednáním nakonec podařilo v září loňského roku navýšit o 4 miliardy, ale částka 37 miliard pro rok 2013 je o 10 miliard nižší než činila schválená výše prostředků v rozpočtu 2011. To je samozřejmě obrovský, skutečně fatální propad. Chceme-li dodržet hlavní aktualizované úkoly Dopravní politiky české republiky pro rok 2005 až 2013 a především střednědobou vizi dopravní politiky pro roky 2014 až 2020, musíme hledat zdravé zdroje. Respektive, hledáme už dosti dlouho... My tyto zdroje musíme co nejdříve najít. Protože věřím, že každá investice do veřejného kapitálu je investicí zdravou. Investicí, které potencuje budoucí rozvoj.

Vláda navíc pro letošní rok omezila čerpání úvěru Evropské investiční banky na 3,7 miliardy korun. Pro nás to znamená jediné. Najít zdroj pro financování projektů Evropské unie. V opačném případě nebude možné zajistit dostatečné dofinancování z našich národních zdrojů.

Pokud započítáme evropské zdroje, především z operačního programu Doprava a nároky z roku 2011, které předpokládáme ve výši 21,7 miliardy korun, dostaly se letošní plánované výdaje Státního fondu dopravní infrastruktury přímo na dopravní infrastrukturu na plánovaných asi 66 miliard korun.

To je o 16 miliard méně než před třemi lety...

Ještě horší je ale situace ve výhledu roku 2013. Přestože je původní částka 37,5 miliardy korun zvýšena o 6 miliard na spolufinancování akcí Evropské unie, je výsledných 64 miliard částkou zcela nedostatečnou. A pokud se skutečně rozpočty let 2014 a 2015 budou muset vyrovnat s předpokládanými 37 miliardami, může tento stav přinést řadu negativních efektů a rizik.

Především hrozí reálné riziko nedočerpání prostředků Evropské unie v rámci operačního programu Doprava pro roky 2007 – 2013.

Druhým neméně důležitým atributem je pokles šancí na zahájení výstavby dopravní infrastruktury. Především u větších celků, tedy výstavby silnic a především dálnic, klesá šance na zahájení výstavby na minimum. Tedy například úseku 805 dálnice D8 či plánovaných úseků výstavby dálnice D3.

Znamenalo by to mimo jiné omezení financování do zlepšení dopravní infrastruktury hlavního města Prahy a dalších velkých měst. A nebo možnost čerpat finanční prostředky z Evropské unie v letech 2014 a dalších.

Pro roky 2014 a 2015 je proto důležité zajistit rozpočet SFDI alespoň ve výši rozpočtu letošního, aby se podařilo dodržet všechny klíčové parametry střednědobého výhledu, který vnímáme jako rozumný a zdravý. Víme dobře z minulých zkušeností, jak obtížné je v oblasti dopravní infrastruktury znovu rozhybat z důvodu nedostatku financí zastavenou či odloženou investici. Kolik energie a času stojí příprava stavby, jakou řadu administrativních překážek, povolení, posudků, termínů a dalších kroků by museli realizátoři staveb znovu a znovu podnikat.

A to hovořím v podstatě stále o dálnicích. Stranou jsem ponechal rozvoj železniční infrastruktury včetně modernizace třetího koridoru Praha – Plzeň – státní hranice se spolkovou republikou Německo a na východ Česká Třebová – Bohumín – Jablunkov a státní hranice se Slovenskou republikou. A čtvrtého koridoru Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště. Je tu úvodní infrastruktura s plánovanou modernizací Labské vodní cesty, výstavbou multimodálního logistického centra v Pardubicích či další rozvoj Vltavské vodní cesty. Jak vidíte, leží před námi celá řada témat a příležitostí.

Věřím, že vaše konference bude úspěšná, že se odborníkům i politikům podaří najít optimální možnosti a cesty řešení. Aby se naše dopravní infrastruktura i přes problematické financování

postupně dostávala tam, kde bychom ji všichni rádi viděli. Byl bych rád, kdyby výstupy z vaší konference pojmenovaly základní problémy, proč se nám dosud v aplikaci PPP do praxe příliš nedařilo. A stanovily základní východiska pro rychlé a efektivní kroky. Nastala pro ně, podle mého, ta pravá chvíle.

Děkuji vám za pozornost.