

## Česká republika má dobrý potenciál pro vysokorychlostní železnici



Profesor Andrew McNaughton spolupracuje v roli strategického poradce s Ministerstvem dopravy ČR a Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) na přípravě vysokorychlostních tratí v České republice. Rozhovor s ním vedl Tomáš Janeba, prezident Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI, [www.ceskainfrastruktura.cz](http://www.ceskainfrastruktura.cz)), která s ním spolupracuje již od roku 2015 s cílem zprostředkovat mezinárodní dobrou praxi s plánováním a přípravou vysokorychlostních tratí ve světě.

*Pane profesore, nedávno jste začal působit jako strategický poradce Ministerstva dopravy ČR a SŽDC na přípravě našich vysokorychlostních tratí. Mohl byste nám říct, jaký je Váš první dojem z diskusí na toto téma?*

Myslím, že případ České republiky může být velmi zajímavý. Na jedné straně leží v srdci Evropy a na straně druhé se potenciálně může stát srdcem evropské vysokorychlostní železniční sítě. Zároveň – co do počtu obyvatel – se jedná o relativně malou zemi, která důkladně zvažuje svou budoucnost, kde budou lidé žít a pracovat, což je v otázkách dopravy to nejdůležitější. Jak na ministerstvu, tak na SŽDC pracují lidé, kteří mají zájem zjistit, jak tuto potenciálně obrovskou investici využít na maximum, a kteří si jsou vědomi, že u nových vysokorychlostních tratí nejde jen o náročné technické a ekologické výzvy, které jsou obrovské samy o sobě, ale že jde především o fakt, že vysokorychlostní tratě mohou ovlivnit fungování celé země na mnoho dalších desetiletí. Znamená to, že projekt se snaží vyřešit tak, aby z něj měli užitek cestující na regionálních, vnitrostátních i mezinárodních trasách a zároveň aby byl propojen s plánováním oblastí výstavby na úrovni krajských měst i celé České republiky.

*A jaký je podle vašeho názoru potenciál České republiky, co se týče vysokorychlostních tratí?*

Myslím, že na úvod je třeba skutečně pochopit, že vysokorychlostní železnice není běžná železnice, jen o něco rychlejší, jak se hodně lidí mylně domnívá. Vysokorychlostní železnice je ve skutečnosti zcela nový dopravní systém. Z toho, co jsem v různých částech světa viděl, a z toho, co jsem se naučil vyplývá, že to je již dobře známá technologie, která víceméně plní to, co slibuje. Dá vám možnost výrazně zkrátit čas jízdy s využitím nového typu železnice, která je spolehlivá a přináší nové přepravní kapacity. To je fajn. Ovšem je nutné ji zasadit do kontextu, kde budou lidé žít a pracovat za dvacet, třicet, čtyřicet let. A pokud se pro vysokorychlostní železnici rozhodnete, dramaticky se Vám změní způsob fungování vaší země. Dnes lidé o vzdálenostech přemýšlejí v kilometrech a v současné době jízdy. Někteří lidé se prostě nikdy nesetkají, protože žijí ve městech, která jsou od sebe příliš vzdálena. Ve Velké Británii jsme pochopili, že když vybudujete vysokorychlostní železnici, změníte způsob interakce mezi městy i lidmi. Nemyslím tím, že se na cestu vydá o pár lidí více, protože bude o něco kratší. Mluvíme o naprosté změně vzorců cestování a práce. Není to tedy jen záležitost dopravy a pouze jen dopravy. Dostáváme se do oblasti vládní politiky růstu regionálních center a novému vztahu k hlavnímu městu. A to jsou skutečně zásadní otázky, které naznačují, že vysokorychlostní tratě musí být součástí širší vládní agendy o rozvoji země. A právě to jsme se ve Velké Británii naučili. To je důvod, proč u nás o vysokorychlostní železnici nemluvíme jako o novém typu železnice, nýbrž jako o nové ekonomické rovnováze mezi hlavním městem a regionálními centry. Mluvíme o tom, kde budou lidé pra-



Profesor Andrew McNaughton je technickým ředitelem High Speed Two Ltd., předsedou International Railway Union (IUC) Inter City and High Speed Forum a bývalým podpředsedou EU Transport Advisory Group v letech 2006–2013. Posledních osm let odpovídá za rozvoj technické strategie a plánování vysokorychlostních tratí ve Velké Británii, díky čemuž se britská vláda dostala do fáze, kdy zahajuje výstavbu druhé fáze vysokorychlostní železniční sítě. Zkušenosti v sektoru dopravy ve Velké Británii a Evropě sbírá už několik desetiletí a momentálně je také předsedou Světového výboru vysokorychlostních železnic.

covat v 21. století. Když totiž vybudujete vysokorychlostní železnici, bude vám sloužit řadu desetiletí, ale budovat ji budete jen jednou. Takže ji musíte stavět s ohledem na budoucnost, nikoli současnost.

*V ARI mezi odborníky o vysokorychlostních tratích hodně diskutujeme. Zda bychom se měli soustředit na vnitrostátní spoje, nebo zda bychom jako země ve středu Evropy měli klást důraz na její propojení. Mám na mysli města jako Berlín, Drážďany, Prahu, Brno, Vídeň nebo Bratislavu. Na co bychom se měli soustředit?*

Zkusím odpovědět následující úvahou: vysokorychlostní železnice je železnice s velmi vysokou kapacitou. Vysokorychlostní železniční trať může mít stejnou přepravní kapacitu jako dvě nové dálnice. Takže aby ta investice byla efektivní, musíte spojit místa se silnými toky lidí, jinak budeme velkou rychlostí převážet pouze čistý vzduch, a to je poměrně drahá záležitost. Nejvíce lidí se pohybuje mezi městy, která nejsou příliš daleko od sebe. O cestování po vysokorychlostních železnicích se toho hodně napovídá. Tisíce kilometrů. Ano, to je fajn, ale co se týče objemu přepravy, což je u vysokorychlostní železnice ten nejdůležitější parametr, nás vždycky zajímají města, jejichž spojení po vysokorychlostní trati trvá plus minus jednu hodinu. Jinými slovy jsou to města, která leží asi 250 km od sebe, protože tuto vzdálenost ujedete po vysokorychlostní trati zhruba za hodinu.

Pak můžeme zaznamenat efekt cesty, která vám dříve zabrala celý den, a teď je to záležitost na jedno dopoledne. Nebo se večer vydáte na návštěvu k přátelům a ještě týž večer se vrátíte domů. A právě o to jde. Nejde o to, že bychom násobili možnosti, které již máme, my zcela měníme souvislosti. Ovšem ať se ve světě podíváte kamkoli, nejspíšeji využívají vysokorychlostní tratě tam, kde spojili města zhruba v hodinové vzdálenosti. Delší vzdálenosti jsou pravděpodobně velmi důležité z politického hlediska, vrátíme-li se k tomu, že Česká republika leží v srdci Evropy, ale když se podíváte na množství lidí, kteří cestují do zahraničí, tak je poměrně malé. Pokud tedy uvažujete o vybudování vysokorychlostní železniční tratě, představte si, že pečete dort. Korpus dortu představuje vnitrostátní vysokorychlostní doprava mezi městy v České republice. A ty velmi dlouhé trasy mezi evropskými hlavními městy, které shodou okolností protínají Českou republiku, jsou jako poleva. A jen z polevy žádný dort neupечete.

**Zmiňoval jste, že samotná existence vysokorychlostní tratě vede ke vzniku nové poptávky po cestování. Lidé cestují na delší vzdálenosti a z důvodů, které by je předtím nenapadly?**

To je naprostá pravda. Když se ještě krátce zamyslíme a vrátíme se k vysokorychlostní železnici jako novému způsobu dopravy. Co lidem nabízíte? Nabízíte jim možnost cestovat, to nazýváme přepravní kapacitou. Dnes, je-li síť přetížená, pravděpodobně nemůžete lidem po celý den nabídnout tak časté spoje, jak by si přáli. Takže jim nabízíte novou kapacitu. Vzdálenosti mezi městy se zmenšují a zmenšuje se i celá země. Umožňujete cestovat tak, jak by lidé jinak cestovat nemohli. A to je dobře. Je to dobře ze sociálních důvodů. Je to dobře, protože to lidem umožňuje žít tam, kde chtějí, a pracovat tam, kde chtějí, a nemít přitom pocit, že jediné místo, kde se dá pracovat, je hlavní město. Že všichni mladí lidé prostě musí do hlavního města, což vidáme všude ve světě. A navíc, dáváte jim příležitost cestovat naprosto spolehlivě. Nejenže se mohou vydat na cestu, na jakou by se jinak nevydali, ale mohou tak učinit s důvěrou. Jinými slovy, národ se může na vysokorychlostní železnici spolehnout. To jsou její hlavní přínosy.

**Vysokorychlostní tratě představují poměrně zásadní investici. My jsme v uplynulých letech investovali značné prostředky do obnovy našich stávajících tratí. Zvýšili jsme maximální rychlost a zkrátili dobu jízdy. Proč bychom měli začít uvažovat o další velké investici do vysokorychlostních tratí?**

Na tuto otázku vždycky odpovídám vlastní otázkou. V souvislosti s vysokorychlostní železnici se jedná o otázku nejdůležitější. A není technická. Ta otázka zní: Proč se do toho pouštíte? Jakou příležitost se snažíte vytvořit tím, že investujete hodně peněz do nového druhu dopravy, který se nazývá vysokorychlostní železnice? To je otázka politická, protože směřuje k tomu, kde budou lidé v České republice za dvacet, čtyřicet, nebo šedesát let žít a pracovat. Jen když si na tuto otázku odpovíte, zjistíte, jakou cenu má vysokorychlostní železnice pro Českou republiku. Co mám na mysli? Možná pro mě bude jedno-

dušší použít příklad Velké Británie. Nám bylo jasné, že bez vysokorychlostní železnice by pravděpodobně pokračoval odliv lidí z celé země do hlavního města, do Londýna. Protože právě tam se mladým lidem nabízejí nejzajímavější pracovní příležitosti, tam odcházejí ti nejkvalifikovanější, takže je otázkou osobní prestiže pracovat a žít v hlavním městě. Takže naše ekonomika je nevyvážená, ale k věci: chtěli jsme věci uvést do rovnováhy, vrátit městům vzdáleným od Londýna postavení míst, kde lidé chtějí dělat kariéru, najít si dobré místo, šťastně žít s rodinou. Anž by se kvůli tomu museli stěhovat do Londýna. Prosperita země je pak rozložena rovnoměrně a nestane se vám, že máte bohatou část a chudou část země. Uvědomili jsme si ovšem, že se nám to nikdy nepodaří u měst, která jsou vzdálena dvě nebo tři hodiny cesty. Takže lidé pochopili, že stavíme vysokorychlostní železnici, aby se města vzdálená hodinu cesty vysokorychlostním vlakem stala místy, odkud lidé dojíždějí za prací – a je to pravda, do Londýna začnou dojíždět lidé, které by to jinak nenapadlo, večer se vrátí domů a utratí své londýnské platy v místě svého bydliště. Ale co je mnohem důležitější: máme velké firmy, které říkají: „*No, vlastně už ani nechceme sídlit v Londýně, je hrozně drahý a hodně zapchaný a je strašně těžké tam najít lidi za rozumný plat. Mnohem raději bychom fungovali ve městě regionálního významu.*“ A nemám tím na mysli jen pracovníky na nižších postech. Mám na mysli zkušené experty, ředitele, předsedu představenstva, celou společnost, která se může sebrat a odstěhovat do regionálního centra. Udělají to, protože si mohou být jisti, že pracovní věci v Londýně vyřídí naprosto kdykoli, protože je to jen hodina cesty. Což je zhruba doba, kterou potřebujete, abyste se taxíkem dostali z jedné strany Londýna na druhou. A pokud se přestěhují do města regionálního významu, protože mají k dispozici dobře fungující dopravu, pak si zlepší kvalitu života a jejich město nebude jen noclehárna pro metropoli. Bude to město se vším všudy. Město, které má vztah s hlavním městem, odkud bere svou sílu. Právě proto stavíme vysokorychlostní železnici. Neděláme to proto, že máme rádi technologie, že nás baví vlaky, že máme rádi rychlost. Děláme to proto, že to přispívá ke zbytku vládní politi-



ky, nejen dopravy, ale vládní politiky, která říká: „*Chceme, aby lidé žili ve městech po celé zemi a dařilo se jim dobře – tak dobře, jako kdyby se všichni odstěhovali do Londýna*“. Stejně to může fungovat v České republice. Máte stejné problémy. Obejdete se bez vysokorychlostní železnice za 40 let? Žijí všichni v Praze?

***Když mluvíme o městech, jakmile se začne diskutovat o vysokorychlostních tratích, tak pravděpodobně každé regionální město bude chtít být na té trati a mít vlastní stanici. Jak bychom měli postupovat při výběru tras a měst, kde budou vlaky zastavovat?***

Musíte si definovat strategické důvody pro budování vysokorychlostní železnice, zbytek bude tak nějak následovat. Pokud nevíte, proč to děláte, pak vás na toto téma čekají nekonečné diskuse. Pokud zvažujete vysokorychlostní železnici, musíte mít relevantní dopravní záměr, i finanční záměr, jak se to zaplatí. Jaká je úloha soukromého sektoru? Jaká je role vlády? Nejdůležitější je ovšem záměr strategický, tedy proč to všechno děláme? Opět mohu použít příklad z Británie. Úkolem vysokorychlostní železnice je propojit největší města tak, aby se propojila v rámci jednotné ekonomiky. Tím si uvolníme kapacitu stávající železniční sítě, která slouží mnoha větším i menším regionálním městům, která jsou na stávající trati, ale v současné době je tam docela špatná obslužnost, protože dálkové spoje vytěsňují regionální vlaky, takže tam vidí spoustu vlaků, ale většina z nich nestaví. Takže argumentem pro vysokorychlostní trať, které by měly propojovat velká města, jsou, že se částečně uvolní kapacita stávající sítě, díky čemuž menší města mezi sebou získají lepší spojení, častější spoje a tak i ona z toho budou mít užitek. Budou mít užitek z vysokorychlostní tratě, aniž by na ní ležela. A nakonec bych k tomu chtěl říct, že když máte vlak plný lidí, kteří cestují mezi velkými městy, musíte pečlivě vážit. Například, abyste mohli nabrat pár lidí na pár místech cestou, prodloužíte dojezdovou dobu pro velkou část cestujících mezi velkými městy, což zase může snížit jejich ochotu cestovat.

***Dnes jsme v procesu výběru tras mezi Prahou-Drážďany a Prahou-Brnem. Na co bychom se měli při jejich výběru zaměřit a udělat pečlivě?***

Musíte být velice opatrní, abyste našli správnou rovnováhu mezi snahou lépe pochopit konkrétní koridory, protože lidé se rádi pouštějí do technických otázek; a hledáním možností pro jednotlivé trasy. Já se vsadím, že pokud jsou tady lidé stejní jako jinde na světě, tak každý bude mít na vhodnou trasu svůj názor. Možných koridorů je řada: z fyzického hlediska, z hlediska ekonomického, z hlediska dopadu na životní prostředí. Jak si vybrat, jak je zvolit? Na základě kritérií. A ta kritéria se musí vrátit zpátky k tomu, proč vůbec vysokorychlostní trať chcete stavět. Takže pokud bych měl nabídnout nějakou radu, pak budu vycházet ze svých zkušeností a zkušeností mnoha jiných. Má rada zní takto: S kreslením tratí na mapě a pak s jejich porovnáním nespěchejte, věnujte dostatek času pochopení záměru, který vás vede k tomu, abyste věděli, jaká je poptávka, tedy přímá dopravní poptávka, a jaký je růstový potenciál měst v rámci konkrétního koridoru. Jakmile to uděláte a budete mít dostatek důkazů, které odloží zkoušku času, budete vědět, proč to děláte, pak budete moci říct, že je tu potenciálně třicet možných tras a jak splňují vaše strategické cíle. Tedy, nejen že tu je těch třicet tras a náklady na tuto jsou X, na tamtu Y a tady Z, že město A chce být na trati a město B nikoli, protože pak je problém, že se budete snažit vybírat na základě názorů. Možná to jsou velmi chytré názory, ale pořád to jsou jen názory. Musíte si vybrat kritéria a těmi kritérii je strategický záměr, aby vysokorychlostní železnice propojila velká města. A strategický záměr, o kterém dle mého názoru lidé zde přemýšlejí, je, jaký bude mít vysokorychlostní železnice dopad na způsob života a práce lidí v České republice. A možná také jaký to bude mít dopad, pokud žádná vysokorychlostní železnice nevznikne. Jaký bude důsledek toho, když se nic nezmění.

***Na různých debatách řešíme, co vlastně vysokorychlostní železnice znamená. Je určena cestovní rychlostí vlaků někde mezi 200, 300 nebo 350 km/h? Jak bychom měli dle vašeho názoru přistupovat k rychlostem a technologiím?***

Stručně řečeno nikoli, to je to nejhorší, čím byste mohli začít. Začít byste měli tím, jakých dojezdových časů chcete dosáhnout. Jaké služby chcete nabízet. Jaký je v rámci daného koridoru dálkový potenciál, poptávka, jaká je poptávka po obslužnosti mezi velkými městy. Je zde potenciál pro to, aby se část kapacity nových tratí využila pro regionální služby nebo dálkové vysokorychlostní služby a pak se pokračovalo s dopravní obslužností jiného města, kde nemůžeme vyhrazenou vysokorychlostní trať ospravedlnit, ale zapadá do celkového konceptu? Výhody vysokorychlostní železnice je třeba rozšířit, co nejdále to jde. Je to velká investice a tak chcete, aby výhody byly co nejširší. Jakmile to uděláte, můžete říct: „*Vím, proč to dělám, vím, jak budou služby v zásadě vypadat*.“ Tím nemyslím minutu po minutě, ale toho můžete s vysokorychlostní železnici dosáhnout. Teprve pak se můžete začít zabývat technickými záležitostmi a specifikací, protože už víte, proč na specifikaci pracujete. A odpovědí může být, že potřebujeme určité dojezdové časy, ale máme tu dopravní mix. Takže možná nechcete jet tak rychle. Možná o sto kilometrů dál už chcete mít rychlost vysokou. Nezačínajte technickými záležitostmi. To je to nejhorší, čím byste mohli začít. Musíte začít tím, co to přinese vaší zemi jako celku.

***Řada velkých infrastrukturních projektů v České republice nedopadla úspěšně. V minulosti jsme zažili, že nově nastupující vlády měly tendenci přípravu projektů zastavit a v lepším případě začaly znovu. Jak se s tímto rizikem vypořádávají v jiných zemích?***

Od jiných zemí se nijak nelišíte, tajemství spočívá v následujícím – projekty, které vycházejí z technických specifikací, mají tendenci v průběhu, nikoli let, ale celých desetiletí, než se koncepce stane hmotovou realitou, zkrachovat. Na přípravě, konzultacích, schvalování, plánování a výstavbě velkých infrastrukturních projektů se v každé demokracii podílí parlament v několikerém složení, řada různých ministrů, politiků, úředníků a dalších. Pokud to je jen infrastruktura, velké technické dílo, pak lidé začnou vaše důvody zpochybňovat. Je velmi důležité, abyste si na začátku vyhradili čas, pokud to bude nutné, a ono to nutné bude, na debatu, která nebude debatou technickou. Má to být politická a ekonomická debata, zahrnující vládu, přírozené dopravní instituce, krajská zastupitelstva, ze které vyplyne, co nám jako národu má tento projekt přinést. Pokud této debatě věnujete určitý čas, a není to lehký úkol, protože mnoho lidí bude mít jiný názor, takže vše musíte podložit informacemi ze studií, a to je právě to, co vám mohou dodat odborníci na železnice, stavební experti a odborníci na dopravní plánování. Oni vám mohou dodat fakta, vy pak stvrdíte strategický záměr pro investici a ten strategický záměr přežije několik vlád a volby a budoucí volby, protože lidé budou vědět, jaký ten skutečný strategický záměr je. Něco se určitě měnit bude. Země třeba bude potřebovat v následujících pěti letech trochu omezit své výdaje. A tak se plán zpomalí, nebo ho naopak budete





chtít zrychlit. Nebo se plán trochu odkloní, protože teď uděláme tuto část, tamto bylo prioritou před deseti lety, ale teď je prioritou toto. Nikdo ale nezapomene, proč to dělá.

Další poznatek, o který se s vámi stručně podělím, pokud mohu, je velice důležitý. Říkal jsem, že vysokorychlostní železnice, protože je to tak velký zásah, je především politickou záležitostí. My jsme se rozhodli zřídit malou organizaci, která je podřízena vládě, ale částečně je samostatná a nezávislá na všech lidech, kteří mají z vysokorychlostní železnice nějaký prospěch. Nežadali jsme průzkum vysokorychlostní železnice železničnímu odvětví, protože kdyby řekli, že do toho máme jít, tak všichni řeknou, že bylo jasné předem, že to řeknou, proč by taky ne. Ani jsme o to nepožádali stavaře. Požádali jsme je, aby nám poskytli odborníky, ale zřídili jsme organizaci, kterou jsme nazvali High Speed Two Limited, což je společnost, která je plně ve vlastnictví vlády a jejím jediným cílem je poskytovat objektivní poradenství a přinášet zkušenosti z celého světa a z různých oborů, tedy radit vládě, ale jen to, protože strategické rozhodnutí musí být politickým rozhodnutím, které je založeno na nezávislých informacích.

**Hlavní trať Praha-Brno-Břeclav se ještě nachází ve fázi, kdy se vybírají poradci, ale u trati Praha-Děčín-Drážďany se již připravuje studie proveditelnosti. Myslíte si, že zpoždění přípravy hlavní trati by mohlo způsobit nějaké potíže?**

Myslím, že práce na relativně menším úseku drážďanského koridoru může být velice užitečnou prvotní studií, díky které týmy ministerstva a SŽDC získají cenné zkušenosti, jak nejlépe formulovat otázky studie, jak ve výběrovém řízení vybrat poradce a jak nastavit rozhodovací procesy ohledně možných variant. Také se tím nastaví laťka očekávání, jak se budou brát do úvahy připomínky lidí, na které bude mít výstavba a provoz vysokorychlostních tratí dopad, případně jaké dostanou odškodnění. Takže i když se jedná rozsahem o malou studii, je nesmírně důležitá. Řekl bych, že mnohem složitější studie koridoru Praha-Brno, který se má stát páteří sítě dalších nových tratí, pak bude na základě těchto i všech předchozích zkušeností úspěšná.

**Můžete ze svého působení ve funkci strategického poradce komentovat dosavadní vývoj projektu Praha-Děčín-Drážďany? Můžete se s námi podělit o některá svá doporučení ohledně připravované výstavby tratí?**

Nebylo by vhodné to takto letmo komentovat, nicméně rád bych řekl, že diskuse, které jsem se účastnil, se soustředila na varianty ko-

lem Prahy, kde bude nutné vyvážit dojezdové časy dálkových spojů a výhody přístupu pro severozápadní část Prahy. Způsob, jakým bude trať obsluhovat Ústí nad Labem a jaký potenciální přínos bude mít pro malá, ale důležitá města na trati, a také to, jakým způsobem doplní mezinárodní toky nákladní dopravy, aby se ulehčilo životnímu prostředí, bude vyžadovat uvážlivá rozhodnutí, která lze přijmout pouze na základě spolehlivých důkazů o nákladech, vlivu na životní prostředí a přínosech projektu.

**Působíte jako technický ředitel společnosti HS2, v jaké fázi výstavby se projekt HS2 momentálně nachází?**

První fáze HS2 – hlavní trasa z Londýna do střední Anglie o délce 230 km – získala všechna potřebná povolení a nyní začínají přípravné stavební práce. Co se týče druhé fáze, dvou větví dále na severovýchod a severozápad, byl vydán souhlas s přípravou územního rozhodnutí pro dalších asi 300 km trati (jedná se o krok, o němž se hlasuje v parlamentu). Projektu HS2 se dostává podpory, protože je vnímán jako katalyzátor ekonomického růstu a sociální mobility, jako projekt, který propojí a sblíží řadu důležitých měst a vrátí rovnováhu národnímu hospodářství. Není vnímán jen jako nová železnice, která bude spolehlivá a nabídne větší kapacitu. V příštích měsících budu při práci s kolegy z ministerstva a SŽDC a také během svých debat v rámci ARI zdůrazňovat ty nejdůležitější zkušenosti, které jsme získali v průběhu uplynulých devíti let od zahájení studií proveditelnosti a o kterých si myslím, že platí i pro Českou republiku.

Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) je think-tank soukromého sektoru pro veřejnou infrastrukturu, sjednocující zájmy a názory více než 50 významných institucí a infrastrukturních dodavatelů – projektových a inženýrských kanceláří, stavebních společností, bank, poradců a vysokých škol. ARI prosazuje jasná pravidla plánování, veřejného zadávání a řízení transparentních smluvních vztahů podle osvědčené mezinárodní dobré praxe, která umožní dlouhodobě udržitelný a efektivní rozvoj veřejné infrastruktury. ARI vydává stanoviska a publikace, pořádá odborné diskuze a kulaté stoly za účasti zahraničních expertů, ministrů a zástupců investorských organizací v oblasti dopravy a veřejného zadávání. Více naleznete na: [www.ceskainfrastruktura.cz](http://www.ceskainfrastruktura.cz) a [www.ceskainfrastruktura.tv](http://www.ceskainfrastruktura.tv).