

Rozhovor s jihočeským hejtmanem Janem Zahradníkem (ODS)
o dopravních nesnázích regionu:

České Budějovice/ O tom, kde vezme kraj miliardy korun na opravy silnic II. a III. tříd, budování dálnice D3, autobusové a železniční dopravě jsme hovořili s hejtmanem Jihočeského kraje Janem Zahradníkem.

Pane hejtmane, jaká jsou kritéria pro výběr autobusových dopravců v JČ?

Nejsme vázáni na jednoho nebo několik dopravců, v letošním roce máme uzavřeno patnáct smluv s autobusovými dopravci pro Jihočeský kraj. Samozřejmě v rámci kontrol, které provádíme u dopravců, dbáme i na to, jaké mají k dispozici autobusy, zda to nejsou příliš staré stroje, které by mohly ohrozit bezpečnost cestujících. Dále se zajímáme i o to, zda dopravci mají dost autobusů, aby mohli pokrýt nasmlouvané linky a podobně. Myslím si, že autobusovou dopravu máme dobře ošetřenou a výpadky, ke kterým došlo jinde, u nás nehrozí.

Jakou sumou přispívá kraj na linkovou autobusovou dopravu?

Ročně na ni dáváme 350 milionů korun. Oproti minulosti je rozdíl v tom, že na základní dopravní obslužnost už nepřispívají obce, ale platíme ji jenom z krajských peněz.

Jak je to se zřizováním nových linek, kdo o tom rozhoduje?

K tomu, aby se řešily aktuální problémy autobusové dopravy, je zřízená speciální komise, kde jsou i starostové a zástupci obcí nominováni Svazem měst a obcí Jihočeského kraje, krajský úředníci, jejím předsedou je náměstek hejtmana pro dopravu Robin Schinko. Takže tato komise podává návrhy na úpravy spojů a linek.

Kde může občan podávat návrhy na nové linky, přidání dalších spojů a podobně?

Může se obrátit na své zastupitele, na krajský úřad či přímo na dopravce, který linku provozuje. Ovšem je třeba rozlišovat mezi základní obslužností a dalšími autobusovými spoji provozované dopravcem.

Jak to bude s financováním oprav silnic II. a III. třídy?

Dokončíme program T1, který je určen na opravy silnic II. a III. třídy, který byl z části financován z Evropské investiční banky, z části z vlastních zdrojů a z částí z Evropských fondů. Celkový objem peněz je asi dvě miliardy korun, z toho Evropská investiční banka nám půjčila osm set milionů korun. Opraví se za to zhruba tisíc kilometrů silnic. Ten program skončíme v příštím roce. Brzy také zahájíme program T2, který se týká oprav silnic III. třídy. Za ty zaplatíme 700 milionů korun z vlastních zdrojů a opraví se za to zhruba 410 kilometrů silnic. Jsou to silnice, které zajišťují základní obslužnost obcí, ale těžko se na ně dají získat evropské peníze. Co se týče dalších oprav silnic II. třídy, tak budeme pokračovat v obnově páteřní sítě a využijeme peněz z generálního operačního programu Evropské unie. To jsou peníze, které budeme rozdělovat společně s Plzeňským krajem.

Důležité je také budování nových silnic a obchvatů měst a obcí, ovšem naši prioritou zůstává obnova stávajících vozovek. Celkový potřebný objem investic do oprav silnic II. a III. třídy je deset miliard korun.

Můžete nějak ovlivnit opravy silnic I. třídy, které patří státu?

Stále opravujeme silnice I. třídy naší Správou a údržbou silnic. Mám možnost plán rekonstrukcí konzultovat s Ředitelstvím silnice a dálnic, které je spravují. Teď momentálně registrujeme významný počín, že do kraje přišlo ze státního rozpočtu na šest set milionů korun, jež urychlí obnovu silnic I. třídy. Je jasné, že to bude na některých místech, na příkladu Sedlce působit řidičům problém, protože budou se tvořit kolony, ale po skončení prací to dopravě výrazně pomůže.

Co dělá kraj pro urychlení výstavby dálnice D3 a rychlostních silnic?

Snažíme se o to pořád. V současné době pracujeme na urychlení možnosti stavby dálnice D3 pomocí soukromého sektoru na úseku Tábor - Bošilec. Tento třicetikilometrový úsek by měl být postaven z peněz koncesionáře, tedy soukromého investora. Já jsem předsedou řídicího výboru, který má tento projekt na starosti. Naším hlavním úkolem je, aby byly všechny podklady pro koncesionáře v pořádku. Je to složitá věc, jedná se o hodně peněz, náklady se pohybují v rozmezí deseti až patnácti miliard korun. Cena dálnice bude samozřejmě součástí soutěže, jejíž vítěz bude dálnici třicet let provozovat a udržovat. Za to bude formou takzvaného služebného dostávat ročně poplatek od státu. Rozhodně mohou občany ujistit, že nebudou platit žádné mýto. Po třiceti letech pak bude dálnice převedena na stát. Tento úvodní projekt výstavby dálnic z peněz soukromého investora bude už brzy projednán vládou. Zmíněný úsek by měl být postaven do roku 2010 a pak by na území jižních Čech vznikla souvislá téměř padesátakilometrová dálnice.

V našem zájmu také je, aby se celá R4 od Nové Hospody až po Dubenec, kde nyní končí rychlostní silnice z Prahy, co nejrychleji dostavěla. Pak se bude mezi Prahou a Pískem jezdit po kvalitní čtyřpruhové komunikaci. Mezi Českými Budějovicemi a Pískem pak plánujeme co nejrychlejší výstavbu obchvatů Dasného a Češňovic. Od Nové Hospody na hraniční přechod Strážný bude stačit vylepšená dvoupruhová silnice s obchvaty kolem některých obcí občasnými předjíždějícími pruhy.

Další velkou prioritou kraje je dokončení dálničního obchvatu Českých Budějovic.

Neobáváte se toho, že dokončení dálnice D3 mohou oddálit spory o trasu přes Posázaví?

Musí mu vést věci na pravou míru. Středočeský kraj schválil územní plán regionu Benešovsko, kde je trasa dálnice vedena přes Sázavu u Jílového až k Pražskému okruhu. Proto nechápu postoj strany Zelených, koaličního partnera současné vlády, který tak vehementně vrací celou věc do hry, když zpochybňuje rozhodnutí středočeského krajského zastupitelstva o vymezení trasy dálnice. Tyto snahy mohou ohrozit včasné dokončení dálnice.

Některé kraje vypisují výběrová řízení na provoz regionálních tratí, jak je to v jižních Čechách, jste spokojeni se službami Českých drah?

Myse s Českými drahami dokážeme domluvit a nevznikají problémy, které jsou tak mediálně frekventované v jiných krajích. Bez problémů se shodneme i na částce, kterou Českým drahám ročně vyplácíme za zajištění základní dopravní obslužnosti, a proto v současné době o změně železničního dopravce neuvažujeme.

Daří se kraji prosazovat modernizaci železnic?

Určitě, naším velkým úspěchem bylo zahájení modernizace IV. železničního koridoru, kde se plynule staví na úseku Doubí u Tábora - Tábor, který bude dokončen do roku 2009. Nicméně bude důležité i pokračování stavby směrem do Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic. Chceme také prosadit elektrifikaci některých tratí. To už se nám podařilo u tratě České Budějovice - České Velenice a dále usilujeme o elektrifikaci tratě z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic. Naším velkým plánem je rovněž propojení železničních tratí na Šumavě Šumavskou elektrickou železnici, která by spojila Lipno nad Vltavou s Horní Planou. Řekneme, že by tam jezdila taková tramvaj, která by vozila návštěvníky po březích Lipenské přehrady.

Usilujeme také o lepší kvalitu železniční dopravy, snažíme se o co největší nasazení nových moderních motorových souprav, které lidé znají jako Regionovy.

Ministerstvo dopravy tvrdí, že stále není jasné, kudy povede trasa koridoru v úseku Nemanice - Ševětín, kde je příčina?

Kraj a obce mají jiný názor než stát respektive Správa železniční dopravní cesty, která stavbu zaštiťuje a zatím se nám nepodařilo dohodnout. My chceme, aby nová železniční trať vedla u Hrdějovic dál od obydlených míst, aby lidé netrpěli hlukem, kdežto Správa na to má jiný názor, protože námi navrhovaná varianta by prý byla dražší. Ale doufám, že se dohodneme.