

Projekt Landbridge může pomoci i dálnici D3 - rozhovor pro Právo 6.5.2008

Před několika dny skončil středoevropský projekt AB Landbridge, na němž se podílel i Jihočeský kraj. Čeho se týkal?

Projekt inicioval italský region Veneto a spolupracovaly na něm více než dvě desítky partnerů. Šlo nejen o regiony, ale i o ministerstva dopravy, významné dopravce či poskytovatele logistických služeb z Německa, Polska, Itálie, České republiky, Slovinska a Rakouska. Zaměřil se na středoevropský prostor mezi přístavy na Baltském a Jaderském moři a analyzoval současný stav dopravní infrastruktury a výhled na roky 2010 a 2020 včetně doporučení o tom, kde je třeba urychlit výstavbu dálnic a železnic včetně naší D3.

Co vedlo kraj k tomu, že se zapojil do tak rozsáhlého projektu?

Kraj už od roku 2001 pracuje na konceptu Eurokoridor sever-jih zaměřeném na výstavbu dálničního a železničního spojení Jihočeského kraje s dalšími centry na jih a na sever. Dálnice i železnice se rozhodnutím Evropské rady a Evropského parlamentu objevily v mapách dopravních sítí EU. Železnice Praha-České Budějovice-Linz dokonce jako projekt evropského zájmu. Ve stejném roce, kdy se začal rodit projekt AB Landbridge, jsme uvažovali o předložení vlastního záměru, který byl velmi podobný. Nakonec padlo rozhodnutí přidat se k Italům.

To znamená, že projekt Eurokoridor sever-jih jste opustili a přesedlali na AB Landbridge?

To se jen zdá. V podstatě jsme využili projektu AB Landbridge financovaného z evropských fondů pro aktivity, které bychom stejně dělali pod hlavičkou ECNS.

Podářilo se obhájit jihočeské cíle v široké konkurenci zájmů ostatních partnerů?

Nešlo o konkurenci, spíše o to, ukázat, že potíže provázející Eurokoridor sever-jih jsou obecnější. Uspěť se specifickými tématy a požadavky se v Bruselu daří hůře, než když přicházíte s námětem, pod nímž je podepsáno více členských států.

Zmínil jste potíže, jaké máte na mysli?

Ačkoli se v Bruselu hovoří o transevropských dopravních sítích jako o evropském veřejném statku, v praxi jsou tyto trasy připravovány a budovány péčí národních států s různými harmonogramy dokončení, s různými parametry. Jedna z významných hodnot tohoto projektu je v tom, že se sešli zástupci různých států a poprvé se začali bavit o těchto trasách jako o ucelených, skutečně transevropských dopravních spojeních.

Co projekt přinesl Jihočeskému kraji a pro dálnici D3 a IV. železniční koridor?

Potvrdil, co říkáme již dlouho, že transevropské sítě mohou plnit svou roli pouze tehdy, pokud budou budovány jako multimodální v celé délce o stejných parametrech. Významným výsledkem je, že Komise i Evropský parlament chtějí výsledky projektu využít jako podklad pro připravovanou revizi směrnic o transevropských sítích.

Nepůjde o vzdušné zámky?

Nemyslím. Eurokoridor sever-jih je strategický projekt a souvisí s tím, čemu se říká konkurenceschopnost regionů. Doposud regiony v České republice těží z toho, že pro investory, developery a turisty je u nás levněji. V budoucnu hospodářským růstem tuto výhodu ztratíme. Kdo by pak uvažoval o investicích či cestě do regionu, kde se hned na státní hranici sjede z dálnice na silnici o parametrech okresky a kde vlak mezi Linzem a Budějovicemi jezdí pomaleji než jinde na západě třeba dráha mezi centrem města a letištěm? Pokud má Jihočeský kraj do budoucna obstát jako dobré místo pro podnikání, život a turistiku, pak je v našem zájmu nejen odstraňovat dluhy minulého režimu, ale umět formulovat a naplňovat i vize s delším horizontem.