

## Pozice Jihočeského kraje ke Sdělení Evropské komise

**„Udržitelná budoucnost pro dopravu: směrem k integrovanému, technologií-vedenému a uživatelsky přátelskému systému“.**

### *Historie*

- Jihočeský kraj se zúčastňuje veřejných konzultací k Evropské dopravní politice již od roku 2004; v minulosti jsme tak přispěli například do konzultací k rozšíření TEN-T sítě do sousedních regionů a zemí, k „mid-term review Bílé knihy o dopravě z roku 2001“ nebo k „Zelené knize o revizi TEN-T směrnic“;
- V letech 2006-07 pracoval tehdejší hejtman Jihočeského kraje jako zpravodaj stanoviska Výboru regionů ke Sdělení Evropské komise „Keep Europe Moving“;
- Jihočeský kraj se důsledně angažuje v přípravě a budování projektů TEN-T sítě na svém území, investuje do přípravných studií (například vyhledávací studie nové železnice České Budějovice – Linz) a částečně přebírá úlohu koordinátora zainteresovaných subjektů (například při rozhodování o vedení přeshraničního úseku silničního a železničního spojení České Budějovice – Linz);
- Jihočeský kraj se dlouhodobě angažuje také v mezinárodních projektech podporujících výstavbu páteřní transevropské dopravní sítě ve střední Evropě, jako je například „Eurokoridor sever-jih“, „AB Landbridge“ či „SONORA“;

### *Východiska pozice*

- Jihočeský kraj má na svém území **několik významných evropských dopravních tahů**, a sice silnici E55 (součást TEN-T) v ose Kopenhaegen – Berlin – Praha - Venezia a E49 v ose Karlovy Vary – Plzeň - České Budějovice - Vienna, železniční cestu E55/E551 (součást prioritního projektu TEN-T č.22) v ose Rostock – Berlin – Praha - České Budějovice – Linz, železnici Cheb – Plzeň - České Budějovice – Vienna a úsek Veselí nad Lužnicí – České Velenice v ose Praha – Vienna;
- **Jednou z nejvyšších priorit rozvoje Jihočeského kraje** je docílit jeho znovu-zapojení do širšího geografického kontextu, a sice prostřednictvím moderní páteřní dopravní infrastruktury. To má pomoci zvýšit rozvojový potenciál, využít příležitosti volného pohybu v prostředí jednotného trhu EU a docílit překonání důsledků železné opony;

- Naplňování této vize nám v posledních osmi letech **přineslo mnoho zkušeností** s prosazováním a budováním páteřní dopravní infrastruktury na evropské, národní i regionální úrovni;
- Česká republika (jako i další post-komunistické země) má **značný investiční dluh**, a sice v hustotě dálniční sítě, ve využívání vodních cest, regionálních letišť, ve vybavení pro železniční dopravu, nebo specificky také v propojení své národní dopravní sítě se sousedními zeměmi;
- **Tento stav limituje** nejen vlastní rozvoj území, ale také využití potenciálu volného pohybu a snižuje efektivitu transevropské dopravy jako celku;
- Proto naše **očekávání od Evropské dopravní politiky jsou vysoká**, a to především ve smyslu podpory pro dobudování evropsky významných tahů a dopravních uzlů na území České republiky, respektive Jihočeského kraje a v propojení národní sítě se sítěmi sousedních států, tedy partnerů v EU;
- Proto se ve svém příspěvku věnujeme především problematice **rozvoje páteřní dopravní infrastruktury**, a sice ze specifického pohledu regionu jednoho z nových členských států, navíc regionu příhraničního, ležícího na bývalé vnější hranici EU a ještě před tím na bývalé železné oponě.

## **Obecné poznámky k textu Sdělení**

- Ve Sdělení postrádáme **větší prostor pro prioritní problematiku dokončení infrastruktury** pro transevropskou dopravu (integrovanou, multimodální, interoperabilní, o společných kvalitativních parametrech), a zcela postrádáme postižení **specifického stavu infrastruktury v nových členských státech**, které v mnoha ohledech zaostávají za standardy EU15;
- Odkazujeme přitom na **Stanovisko Výboru regionů** „Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“ - COTER-IV-004 (dále jen Stanovisko CoR) a jeho články 6.1. a 6.3. a dále na **Zprávu finského předsednictví** ke Sdělení „Keep Europe moving“ – 13847/06 (dále jen Zpráva předsednictví) a její článek 8. a **Zprávu Evropského parlamentu** „Evropa v pohybu“ – P6\_TA(2007)0345 (dále jen Zpráva EP) a její článek C a v neposlední řadě na stanovisko Jihočeského kraje k Zelené knize o revizi TEN-T - KOM (2009) 44;
- Ve Sdělení nás zarazí mnoho „mělo by být“ („should be“) a sloves v pasivním tvaru. Na jejich místě bychom uvítali větší **zaměření na cíle** a konkrétní **realistické návrhy na opatření a stanovení odpovědnosti za jejich provedení**.
- Respektujeme, že se jedná o dokument, který má být vstupem do diskuse, ale i na jeho kvalitě záleží kvalita očekávaných výstupů. Tento postoj můžeme opřít například o Stanovisko CoR (1.6., 1.8., 1.10.) i o Zprávu EP (4.), kde se hovoří o potřebě **strukturovat opatření Evropské dopravní politiky dle priorit, odpovědností, zlepšit koordinaci mezi výkonem politiky na komunitární, národní a regionální úrovni a zvýšit „vymahatelnost“ politických cílů** stanovených na společné úrovni;
- Přílišný důraz na tzv. „nové výzvy“ **odvádí pozornost od nenaplněných původních cílů Evropské dopravní politiky** především v budování infrastruktury a harmonizace transevropské dopravy, které vnímáme stále jako prioritní a trváme na jejich naplnění;
- V souladu se Stanoviskem CoR (1.10.) navrhujeme, aby pro novou verzi Bílé knihy o Evropské dopravní politice pro období 2010-2020 byl použit podtitul **„Čas konat“**, jako vyšší stupeň podtitulu „Čas rozhodnout“ použitého u verze z roku 2001;
- Přestože od verze z roku 2001 je posun směrem k reálnějšímu vnímání evropské dopravy patrný, mohli jeho autoři zajít ještě dále. Sdělení **velmi málo čerpá z dobré práce**, kterou před třemi lety odvedla **Rada, Evropský parlament, Výbor regionů i „stakeholders“** ve veřejných konzultacích při revizi Bílé knihy z roku 2001.
- Jen pro ilustraci jsme se ve svém příspěvku pokusili propojit své názory a teze s některými konstatováními schválenými těmito orgány v minulosti.

## Několik podrobných poznámek k textu Sdělení

Kapitola	Odstavec	Poznámka
2.	7.	Jsme potěšeni, že je opět potvrzen význam dopravy pro ekonomiku a zaměstnanost. V minulosti často používané teze o nutnosti rozdělit souvislost mezi růstem HDP a dopravou se zdají být překonané. Toto Sdělení je již několikátým v řadě, které vnímá dopravu jakou součást ekonomiky, jako jeden z jejích zdrojů a nutných průvodních jevů.
	8.	Vítáme také opakované uznání, že transevropská doprava je průvodním jevem transevropské mobility a tedy volného trhu. Transevropská doprava je dokonce jednou ze základních podmínek volného trhu. Možnost transevropské dopravy je hodnotou evropské integrace. V budoucnu je nutno se více věnovat nejen otázkám zdaňování a dotací, ale i právní problematikou, včetně problematiky pracovního práva.
	9.	<p>Souhlasíme s tím, že rozvoj transevropské dopravní infrastruktury a možnost financovat její výstavbu (zejména v nových členských státech) za pomoci Strukturálních fondů a Fondu soudržnosti je úspěchem Evropských společenství. Za zmínku také stojí systematický posun nových zemí (například České republiky) od finančního k projektovému přístupu při plánování a výstavbě páteřní infrastruktury spolu-financované z komunitárních zdrojů.</p> <p>Zároveň ovšem cítíme značné rezervy při provádění společné dopravní politiky v této oblasti. Proto bychom uvítali, kdyby problematice rozvoje páteřní transevropské dopravní sítě (zejména) v nových členských státech byl věnován větší prostor. Nejde jen o dílčí národní zájem na dokončení národní dopravní sítě. Prostřednictvím dokončení chybějících úseků a odstranění úzkých hrdel (specificky u přeshraničních spojení) získá na výkonnosti transevropská síť jako celek. Z této úvahy odvozujeme „evropský zájem“ na tomto úkolu a v něm spatřujeme opodstatnění pro intervence podporované z komunitárních zdrojů. Protože se navíc jedná o komplexní problém zahrnující všechna stádia od územního, přes projektové řízení až po výstavbu, může zde být užitečná i metodická podpora a politický tlak EU úrovně. Navíc pociťujeme, že kvalitativní rozdíly rozvoje dopravní infrastruktury mezi EU15 a EU10+ připomínají spíše rozevírající se nůžky.</p>
	10.	Cíle do roku 2010 byly příliš ambiciozní, například z hlediska snížení počtu smrtelných nehod v silniční dopravě o polovinu. Ve vztahu k bezpečnosti dopravy navrhuje, aby byly provedeny bezpečnostní audity hlavních mezinárodních komunikací a následně řešeno odstranění bezpečnostních závad.
	17.	Pozastavujeme se nad tím, že se v dokumentu objevuje termín „shifting“, který byl do nedávna spojován s regulovaným přesunem nákladní dopravy ze silniční na železniční a vodní a dokument nepracuje se všeobecně přijatým pojmem „co-modality“ jako spíše tržním principem uvažujícím o spolupráci dopravních módů motivované efektivitou/cenou.
3.	27.	Měly by být uvedeny vlivy výkyvů počasí též na železniční a silniční dopravu, například ohrožení dopravních sítí při povodních, vichřicích apod.
	33.	V souvislosti s dopravním přetížením městských aglomerací by měla být zmíněna například regulace dopravy prostřednictvím telematických systémů, preference MHD, mýtného v centrech měst, problematiky dopravy v klidu (parkování) apod.
4.	38.	V nově definovaném cíli společné dopravní politiky je zavádějící slovo „systém“. Navíc je velmi vágně definována platnost evropské dopravní politiky. Za mnohem zdařilejší považujeme definici použitou ve Stanovisku CoR (1.3., 1.4. a 1.5.). Tato definice (být je dlouhá) totiž umožňuje vnímat intervence evropské dopravní politiky ve dvou úrovních: a) primárně na úrovni komunitární, kde je role institucí Evropské unie nezastupitelná; b) sekundárně na úrovních nižší (národní, regionální, místní), kde mají intervence EU úrovně být spíše v poloze koordinační a metodické. Pokud bude při koncepci konkrétních

		opatření budoucí Bílé knihy tento přístup uplatněn, máme naději na získání mnohem praktičtějšího a realistického dokumentu.
	38.	Navíc v definici postrádáme zmínku o neméně důležité roli evropské dopravní politiky pro územní soudržnost a prostupnost území EU = území jednotného trhu. Mluví-li Sdělení o potřebě integrace evropských politik ve prospěch dopravy, pak musí také respektovat vztah a přínos evropské dopravní politiky pro další agendy, jako je například politika soudržnosti (zejména problematika územní soudržnosti).
4.2.	44.	V kapitole zcela postrádáme problematiku dokončení TEN-T sítě, definované směrnicemi o TEN-T naposledy aktualizovanými rozhodnutím č.884/2004/EC. Sdělení jakoby uvažovalo jen o budoucím rozvoji a modernizaci existujících dopravních sítí, případně o reakci na „nové výzvy“. Předpokládá, že již bylo všude dosaženo „základní“ úrovně. To se ovšem nezakládá na pravdě. Viz výše - naše poznámky o disproporcii mezi úrovní nových členských států a EU15.
	45.	Nutno zmínit, že dostatečná integrace mezi jednotlivými módy dopravy neexistuje nejen mezi státy, ale i uvnitř jednotlivých států.
4.6.	55.	Souhlasíme s tím, že je nutné posílit souvislost mezi cenou za užití dopravní cesty se skutečnými (celospolečenskými) náklady, které použitím cesty vznikají. Cena je v tomto ohledu nejpřirozenějším regulátorem a zároveň výnosy ze zpoplatnění mohou být použity pro zpětné investice do dopravních cest. Přes předchozí deklarace ke změně nebyla v tomto směru dokončena harmonizace mezi silniční a železniční dopravou.
	56.	Naprosto souhlasíme, že je nutné nabízet alternativní dopravní způsoby, a proto znovu vznášíme námět, aby TEN-T sítě byly primárně plánovány jako multimodální (viz princip přijatý při rozšiřování TEN-T sítě do sousedních zemí a regionů) s cílem nabízet železniční infrastrukturu především pro dálkovou nákladní a hromadnou osobní přepravu a silniční infrastrukturu pro krátkou nákladní a individuální přepravu osob na střední a krátké vzdálenosti. Tento přístup by měl být uplatněn již při právě probíhající revizi TEN-T směrnic.
	59.	Naprosto souhlasíme s touto tezí. Odpovídá našemu pojetí, kdy říkáme, že úroveň budoucí poptávky po dopravě musí být uvažována už při přijímání rozhodnutí na úrovni územního plánování.
	60.	Územní plánování (zejména v příhraničních oblastech) je nutno lépe koordinovat v mezinárodním měřítku, hlavně u sítí TEN-T.
	61.	Naprosto souhlasíme s touto tezí. Je v souladu s myšlenkou použitou ve Stanovisku CoR (5.1.) o tom, „že nejlepší doprava je ta, která nikdy nevznikne.“ Vnímáme význam teleworkingu, ale nepřeceňovali bychom jeho význam, dochází k němu k určitému odcizení, odbourání osobních kontaktů,, přináší i psychické bariéry. Nepředpokládáme tedy jeho zásadní vliv na dopravu – menší počet cest za prací bude vyvážen větším počtem cest při využití volného času.
	64.	Musíme i nadále mluvit nejen o rozvoji (rozšíření) infrastruktury, ale v zájmu skutečné integrace transevropské dopravní sítě a v zájmu rovnoměrného pokrytí celého území EU musíme s mnohem větší důsledností hovořit také o vybudování „chybějících spojení“ a odstranění „bottlenecks“ (specificky u přeshraničních spojení), a to bezpodmínečně. V duchu Stanoviska CoR (6.1., 6.2.) považujeme „v zájmu udržitelnosti transevropské dopravy za nejnaléhavější úkol společně s dokončením transevropské dopravní sítě TEN-T a budováním nové infrastruktury zlepšit podmínky pro důsledné využití rezerv v kapacitě infrastruktury stávající“ a podporujeme, aby „snížení dopravních neprůchodností a zvyšování dostupnosti“ bylo přijato jako jedna z priorit Bílé knihy 2010-2020.

	67.	Dopravní síť věnovaná výhradně nákladní dopravě je opodstatněná v několika ojedinělých případech a prakticky se týká jen železnice. Globálně vzato ji proto prozatím považujeme za nadbytečnou, a to především v porovnání s úkolem dokončení stávající sítě TEN-T (viz předchozí poznámky).
5.1.	65.	Plně podporujeme nejen snahu o vytvoření společné metodiky posouzení dopadu staveb na životní prostředí, ale pokud možno i společné metodiky k přípravnému řízení u liniových dopravních staveb celospolečenského významu (např. spojení EIA s územním řízením).
5.5.	84.	Souhlasíme, již ve svém příspěvku k Zelené knize o revizi TEN-T sítě jsme použili námět na vytvoření „celoevropské aktivní, otevřené a konkrétně zaměřené informační kampaně o přínosech globální skutečně transevropské sítě“.

## ***Odpovědi na vybrané otázky – příspěvek do diskuse***

### **(1) Infrastruktura**

**Co může EU udělat pro podporu integrace modálních sítí, jejich údržbu a modernizaci?**

- V zájmu zlepšení dostupnosti a zvýšení výkonnosti sítě **zachovat rozvoj dopravní infrastruktury jako prioritu** Evropské dopravní politiky;
- V zájmu „co-modality“ a efektivnějšího využití dopravní infrastruktury prosazovat **budování koridorů TEN-T jako multimodálních;**
- V zájmu interoperability a efektivity transevropské dopravy důsledně trvat **na společných minimálních parametrech** TEN-T koridorů a důsledně vymáhat jejich splnění;
- V zájmu efektivity využívání omezených zdrojů lépe definovat pojmy jako je „**projekt evropského zájmu**“, „**odstranění přeshraničního úzkého hrdla**“ apod.;
- V zájmu **propojení národních sítí** (zejména přes bývalou vnější hranici EU) koncentrovat finanční spoluúčast evropského rozpočtu a metodickou podporu Evropské komise především na přeshraniční úseky;
- V zájmu zjednodušení přípravy a výstavby transevropských dopravních tahů jako ucelených koridorů o společných parametrech a především pak jejich přeshraničních úseků **harmonizovat plánovací a přípravné mechanismy jednotlivých členských států** (financování, územní plánování, dokumentace pro stavební povolení, EIA, CBA analýzy ad.);
- V zájmu efektivity evropské dopravní politiky jako celku prosadit **vyšší míru závaznosti** cílů stanovených na evropské úrovni;
- V zájmu dosažení cílů evropské dopravní politiky prosadit **vyšší míru „vymahatelnosti“** společně stanovených cílů na straně členských států;
- Ve stejném zájmu prosadit **vyšší podíl** Evropské dopravní politiky **na společném rozpočtu;**
- Vytvořit podmínky pro **využití nových finančních nástrojů** (zvýhodněné úvěry, obligace, PPP);
- Stanovit pravidla pro opodstatněné, transparentní a spravedlivé **zpoplatnění využívání dopravních cest** při prioritním využití výnosů na reinvestování do rozvoje infrastruktury.

### Jaké mají být priority investic?

- **Chybějící spojení a bottlenecks především v přeshraničních úsecích**, neboť se jedná o evropský zájem a o problematiku, kde je role EU nezastupitelná;
- **Rozvoj TEN-T sítě jako multimodální**, neboť to zvýší efektivitu především transevropské dopravy a tím i efektivitu jednotného trhu;
- **Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení negativních dopadů** zejména na životní prostředí.

### (6) Koordinované postupy

**Efektivní postupy vyžadují koordinaci mezi různými úrovněmi veřejné správy (vlády): co může EU udělat, aby zajistila takový přístup a zamezila nedůsledným přístupům?**

- Důsledně **využít institutu evropských koordinátorů** (viz Rozhodnutí č. 884/2004 EC) zejména pro prosazování „koridorového přístupu“ a pro usnadnění přípravy přeshraničních úseků TEN-T sítě, neboť naše zkušenosti ukazují, že docenění „evropské přidané hodnoty“ transevropských koridorů ze strany národních vlád je nízké a navíc rozdílné mechanismy přípravy projektů reálně komplikují přípravu a výstavbu transevropských koridorů jako ucelených tras jednotné kvality.

*Petr Šebek & Ivan Študlar, Brusel & České Budějovice, září 2009*