

Komise COTER drtivou většinou schválila návrh Jana Zahradníka na stanovisko Výboru regionů ke střednědobému vyhodnocení Bílé knihy o evropské dopravní politice

Ve druhém největším finském městě Tampere se od neděle 10. do úterý 12. prosince konalo výjezdní zasedání komise COTER Výboru regionů. Hlavním bodem jednání bylo schválení návrhů tří stanovisek, včetně střednědobého vyhodnocení Bílé knihy o evropské dopravní politice, jehož zpravodajem je hejtman Jihočeského kraje Jan Zahradník.

Úkolem zpravodaje bylo prostudovat Sdělení evropské komise, jež bylo s titulem „Udržet Evropu v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“ vydáno 22. června, a připravit návrh na stanovisko, jímž se k dokumentu vyjádří Výbor regionů. Pondělnímu hlasování předcházelo první čtení návrhu na komisi COTER, jež se uskutečnilo 19. října, a série konzultací s evropskými regiony a s experty na evropskou dopravní politiku, kterou Jan Zahradník otevřel na stránkách Stálé kanceláře Jihočeského kraje v Bruselu (www.southbohemia.eu). Dalším krokem bude schválení návrhu stanoviska na plenárním zasedání, jehož se 13. a 14. února v Bruselu jako host zúčastní i vice-president Evropské komise Jacques Barrot, do jeho portfolio právě dopravní tematika spadá. Po schválení bude stanovisko Výboru regionů předáno Evropské radě a Evropskému parlamentu.

Neoficiální verze aktuálního znění návrhu stanoviska bude po zpracování zveřejněna pro informaci na stránkách www.southbohemia.eu. Oficiálně bude dokument dostupný až před jednáním pléna Výboru regionů v únoru 2007.

V úvodu svého vystoupení, jež předcházelo schvalování pozměňovacích návrhů předložených členy komise k textu Jana Zahradníka, hejtman řekl: „Na rozdíl od toho, co bylo naznačeno v Bílé knize z roku 2001 jsem přesvědčen, že růst evropské dopravy je nejen v souvislosti s hospodářským růstem, ale i v souvislosti s rozšiřováním EU a společného prostoru EU zcela logický, očekávaný a v jisté míře žádaný. Doprava je totiž jednoznačně projevem toho, co stálo u samotného zrodu evropské integrace, a sice volného pohybu osob a zboží. Za jeden z cílů svého zpravodajství jsem si uložil, abychom se ve Výboru regionů dokázali shodnout na tom, že v zájmu rozvoj našich regionů a měst nechceme dopravu potlačovat prostřednictvím pouhých zákazů a omezení. Pokud budeme eliminaci negativních projevů dopravy provádět přes regulaci dopravy samotné, znamená to, že stavíme překážky tolik požadovanému ekonomickému růstu. Asi se shodneme na tom, že spíše než méně dopravy potřebujeme dopravu lépe organizovanou.“

Dále ve svém vystoupení uvedl, že návrh stanoviska podporuje vytvoření podmínek na úrovni EU, členských států i regionů a měst pro co nejoptimálnější spolupráci jednotlivých druhů dopravy (silniční, železniční, vodní, letecká), slovníkem Evropské komise „o co-modalitu“. Cesta k dosažení tohoto cíle ale podle Jana Zahradníka nevede přes nařízení a zákazy či dokonce regulace na úrovni výstavby infrastruktury, jak to ve prospěch železniční dopravy zakládá Bílá kniha o evropské dopravě z roku 2001, ale přes vytvoření právního a institucionálního rámce, který by ve větší míře umožnil působení tržních sil v dopravě. Jedním ze základních nástrojů má být spravedlivé, transparentní a skutečným nákladům

petr.sebek@southbohemia.eu

odpovídající zpoplatnění dopravních cest, dále lepší využití potenciálu vodní dopravy jako ekologicky nejšetrnějšího dopravního „modu“ a také dokončení liberalizace železničního sektoru, jež přinese zvýšení její konkurenceschopnosti vůči dopravě silniční. „Osobně chápu jistý rozdíl v úvaze o omezeních dopravy zákazy oproti úvaze o snížení plýtvání dopravou narovnáním její ceny a ceny dopravních cest,“ uzavřel tento bod Jan Zahradník.

Dalším důležitým aspektem, který Jan Zahradník zmínil, je úkol evropské dopravní politiky podporovat dokončení chybějících spojení a odstranění úzkých hrdel na transevropské dopravní síti, zejména na území nových členských států. Doslova řekl: „Propojení území nových a starých členských států dopravními cestami srovnatelných parametrů je nejen podmínkou pro dosažení zmiňované hodnoty volného pohybu, je to také zároveň nástroj pro skutečné propojení kontinentu, pro kohezi.“

V neposlední řadě pak Jan Zahradník navrhl, aby podobně, jako měla verze z roku 2001 ve svém záhlavní podtitul „Čas rozhodnout“, byl do verze z roku 2006 doplněn podtitul „Čas konat“. „Rozhodnutí o tom, jakou chceme dopravu chceme, totiž již padlo. Co nám však chybí, je vůle na všech úrovních naše společná rozhodnutí uvádět do praxe,“ zaznělo v závěru vystoupení Jana Zahradníka.

Během jednání bylo k dokumentu Jana Zahradníka předloženo celkem 17 pozměňovacích návrhů od dalších členů komise. Převážnou většinu z nich Jan Zahradník přijal jako pozitivní pro vyznění textu stanoviska, v sedmi případech se mu podařilo vyjednat s předkladatelem kompromis a pouze jeden pozměňovací návrh s podporou většiny zamítl. Stanovisko v konečném znění pak bylo schváleno drtivou většinou členů komise a bude postoupeno ke konečnému schválení plenárním zasedáním Výboru regionů 13. a 14. února 2007.



Lukáš Mašín, poradce hejtmána Jana Zahradníka pro otázky dopravy, a Jan Zahradník na nové radnici finského Tampere během projednávání návrhu stanoviska Výboru regionů ke střednědobému vyhodnocení Bílé knihy o evropské dopravě.