

Hejtman Jan Zahradník předložil plenárnímu zasedání Výboru regionů návrh stanoviska k „mid-term review“ Bílé knihy o dopravě. Získal pro něj jednomyslnou podporu shromáždění představitelů evropských regionů a měst i velké uznání od vice-presidenta Evropské komise Jacquese Barrota.

Jan Zahradník (CS/EPP) ve středu 14. února 2007 na plenárním zasedání Výboru regionů završil své téměř roční angažmá zpravodaje stanoviska Výboru regionů k „mid-term review“ Bílé knihy o dopravě, když předložil ke konečnému schválení svůj návrh na jeho znění. Jednání se zúčastnil i vice-president Evropské komise **Jacques Barrot**, zodpovědný za evropskou dopravu.

V úvodu svého vystoupení Jacques Barrot podtrhl význam, jaký v diskusi o budoucnosti evropské dopravní politiky přikládá stanovisku evropských měst a regionů: „Podpora Výboru regionů je pro mne zásadní. Jsem rád, že zpravodaj (Jan Zahradník) sdílí naše stanovisko a mobilitu umísťuje do centra Lisabonské strategie. Mobilita je samým základem konkurenceschopnosti evropských regionů a měst.“ Dále komisař řekl, že je důležité, že revize Bílé knihy o dopravě bere na vědomí rozšíření EU, její různorodost a přistupuje k diferenciaci cílů uvnitř dopravní politiky. Zastavil se také u pojmu co-modalita, který zavádí Evropská komise. „Co-modalita je více než intermodalita. Jde nám o to, aby se provozovatelé různých druhů doprav – silniční, železniční, vodní - naučili spolupracovat. Jde nám o vytvoření jednoho dopravního řetězce.“ Jacques Barrot také vyjádřil přesvědčení, že je důležité, aby dopravní politika při všem důrazu na ohledy k životnímu prostředí neignorovala silniční dopravu, která si stále drží svůj význam.

Jan Zahradník se ve svém vystoupení po úvodním slově Jacquese Barrota zaměřil na nutnost zacílit investice do dopravy především na infrastrukturu v nových členských státech. Zmínil také jednu z podstatných myšlenek z návrhu stanoviska, že vyšší a vyšší podpora pro železnici nepovede k požadovanému přesunu dopravy ze silnice na železnici. Hejtman Jihočeského kraje je přesvědčen, že kdyby dosavadní nástroje byly účinné, už by se změna projevila. Podle Jana Zahradníka je pro zvýšení využívání železnice podstatné liberalizovat tento sektor a zvýšit jeho konkurenceschopnost. Dále hejtman okomentoval poznámku Jacquese Barrota o nutnosti vybudovat jednotný evropský dopravní řetězec odkazem na text stanoviska, kde je vyjádřena myšlenka o tom, že existuje jen jediná doprava, respektive jen poptávka po dopravních službách, která si vybírá nejvhodnější nabídky dopravních módů. Dále okomentoval myšlenku Jacquese Barrota o tom, že regiony Evropy potřebují zlepšit svou konektivitu: „Velmi se mi líbila myšlenka pana komisaře o potřebě zvýšit konektivitu evropských regionů. Je to hezké vyjádření toho, o co regiony, jako je ten náš, usilují.“ Za zásadní poznámku lze také považovat úvahu o plýtvání dopravou. Jan Zahradník přirovnal dopravu k hospodaření s energií či vodou. „My z nových členských států si pamatujeme, jak se plýtvalo třeba s vodou před tím, než jsme vyjádřili její cenu. Podobně se dívám i na dopravu. Nenaučíme se hospodařit například se silniční dopravou, dokud bude téměř zadarmo.“

V debatě dále vystoupil místopředseda komise COTER **Bernard Soulage (F/PES)**. Zmínil další z podstatných úvah o budoucnosti evropské dopravní politiky: „S panem Zahradníkem diskutujeme o tom, jak silná liberalizace je nutná pro vyšší efektivitu dopravy. Naše frakce v tom má jasno – je třeba postoupit k liberalizaci, ale je mimo veškerou diskusi, že musíme mít neustále možnost hodnocení jednotlivých fází liberalizace a nesmí k ní docházet na úkor těch nejslabších.“

Munoa Ganuza (ES/ALDE) připomněl, že jedním z nešvarů evropské dopravní politiky je fakt, že přijímá nové priority před tím, než splnila priority předchozí: „Vzpomeňme na „essenské projekty“ a kolik z nich je dokončeno. Jistě, že odpovědnost padá na členské státy, ale Komise musí udělat více pro naplňování priorit.“ Hodně prostoru také věnoval problému nedostatečných kapacit silniční dopravy: „pokud se nám nepodaří účinně přesunout nákladní dopravu na železnici a na moře, systém

se pod tlakem, jaký je na něj kladen, zhroutl. Říkáme, že silnice je zadarmo? Není! Náklady nesou přeci veřejné rozpočty a tyto náklady budou stále vyšší.“

Jako další požádal o slovo tyrolský zemský hejtman **Van Staa (A/EPP)** a připomněl, že ačkoli je spíše konzervativního smýšlení, považuje za nutné koordinovat dopravní opatření na evropské úrovni a zmínil, že vlivem toho, že sousední Švýcarsko obchoduje s průjezdními právy pro nákladní automobily, 600 000 kamionů objíždí stovky kilometrů přes Rakousko. „Ptám se, proč má mít Švýcarsko výhodu oproti jiným evropským státům? Vedle práva na volný pohyb je tady přeci podle mého názoru ještě vyšší právo, a to právo na zdraví občanů,“ řekl doslova Van Staa.

Jacques Barrot shrnul debatu slovy: „Gratuluji zpravodaji (Janu Zahradníkovi) k tomu, jak skvělou práci odvedl. Na nás (Evropské komisi) je, abychom ji uvedli do praxe.“ Dále pak reagoval na vyjádření diskutujících členů Výboru regionů. Vrátil se k osudu „essenských projektů“: „Priority z Essenu byly pozapomenuty. Není možné, aby se TEN-T síť ocitla ve stejné situaci. Očekával jsem rozpočet ve výši 20 miliard EUR a mám jen 8 miliard. Doufám ale, že se podaří mobilizovat EIB a další privátní zdroje. Také platí, že jestliže členské státy omezily evropský rozpočet na transevropskou dopravní síť, budou muset chybějící zdroje nahradit ze svých vlastních rozpočtů.“ Neopomenul také zmínit význam přeshraničních spojení pro funkci transevropské dopravní sítě.

Po diskusi přistoupil Jan Zahradník ke schvalování stanoviska. Na program bylo 41 pozměňovacích návrhů. Plenární zasedání se ke všem s výjimkou jediného postavilo dle doporučení zpravodaje. Díky pečlivému projednání s předkladateli pozměňovacích návrhů, které zabralo celé předchozí odpoledne, se podařilo Janu Zahradníkovi velmi hladce provést svůj návrh stanoviska projednáním až k závěrečnému jednomyslnému schválení. Po něm mu celé řada kolegů včetně presidenta Výboru regionů **Michela Delebarra** pogratalovala k úspěchu.



President Výboru regionů Michel Delebarre, vice-president Evropské komise Jacques Barrot a hejtman Jihočeského kraje Jan Zahradník během diskusí o vyhodnocení Bílé knihy o evropské dopravní politice.

Po ukončení plenárního zasedání Výboru regionů Jan Zahradník absolvoval oběd s vice-presidentem Evropské komise Jacquesem Barrotem, během něhož jej informoval o krocích, které Jihočeský kraj podnikl od jejich posledního setkání v únoru roku 2006. Týkaly se především přípravy dálnice Praha – České Budějovice – státní hranice s Rakouskem pro výstavbu pomocí PPP a také koordinace přípravy železniční větve Praha – Linz prioritního projektu TEN-T síť číslo 22. Vice-president Barrot také panu hejtmanovi připomněl, že stále počítá s návštěvou Jihočeského kraje při nejbližší cestě do České republiky.

petr.sebek@southbohemia.eu

15.2.2007