

Hejtman Jan Zahradník přednesl 26. dubna v Bruselu na plenárním zasedání Výboru regionů jménem frakce EPP intervenci k vystoupení vice-presidenta Evropské komise Jacquese Barrota na téma „Střednědobě vyhodnocení Bílé knihy o Evropské dopravní politice“ se zvláštním zřetelem k městské mobilitě

První ze závazků vyplývajících pro Jana Zahradníka z funkce zpravodaje stanoviska Výboru regionů k tzv. „Mid-term review of the White Paper on European Transport Policy“ byl spíše čestný a představoval pověření frakce EPP pronést intervenci k vystoupení vice-presidenta Evropské komise Jacquese Barrota na plénu Výboru regionů na téma mobility ve městech.

Za zásadní myšlenku vystoupení Jacquese Barrota lze považovat jeho výrok, že mobilita je benefit, je výsledkem evropské integrace a využívání volného pohybu, proto nemůžeme uvažovat o její redukci. Přesto je nutné zaměřit se na negativní dopady dopravního ruchu a věnovat se jejich odstranění. V kontextu městské mobility to znamená především posílení podílu veřejné dopravy vůči dopravě individuální automobilové a zavádění nových opatření, která by zvýšila „čistotu“ používaných vozidel. Jako alternativní pohony nejčastěji vice-president Evropské komise zmiňoval vodíkové články a bio-paliva.

Jan Zahradník v úvodu svého vystoupení podtrhl myšlenku Jacquese Barrota, že nárůst dopravy je sám o sobě projevem volného pohybu a že nelze jít cestou jeho redukce. Dodal, že naše pozornost musí být skutečně zaměřena na podmínky, v nichž se doprava odehrává, a na jejich zlepšování. Řekl doslova:



„...dopravu považujeme za velmi cenný statek, ale musíme si vyhodnotit, zda je statkem veřejným, či soukromým. Zda volný vjezd osobním automobilem do přeplněných center měst není jen individuální výhodou na úkor veřejného zájmu a neměl by být proto zpoplatněn. Pravděpodobně bychom se měli vydat cestou zpoplatnění individuální dopravy“ a uvedl příklady například měst Londýn či Stockholm, kde již radnice přistoupily k zavádění tzv. „congestion charge“ – tedy zpoplatnění vjezdu do center měst v době špiček.

Dále Jan Zahradník hovořil o potřebě využít rovnoměrně všechny druhy dopravy v městské mobilitě, a to včetně cyklistické dopravy, jak je to tradiční například v Jihočeském kraji, a konstatoval, že by EU měla finančně podporovat taková opatření.

Větší prostor pak věnoval otázce úzkých hrdel na dopravní infrastrukturu, zejména v nových členských státech, kde je jejich existence důsledkem tendencí komunistických diktatur izolovat se od okolního světa. Tyto tendence byly zcela protichůdné od myšlenek evropské spolupráce a Unie by měla proto dbát zvýšený důraz na odstraňování jejich důsledků.

V závěru svého vystoupení se Jan Zahradník věnoval často prezentovanému rozporu mezi rozvojovými prioritami zemí EU15 a zemí EU+10, respektive mezi naplňováním Lisabonské strategie a potřebě nových členských států investovat především do rozvoje infrastruktury na svém území. „Musíme mít na paměti, že nelze rozvíjet Evropu bez infrastruktury. Střední Evropa volá po tom, že je nutné dobudovat infrastrukturní síť.“ Teprve existence kvalitních dopravních sítí srovnatelných se standardy v zemích EU15 je podle Jana Zahradníka předpoklad, po jehož splnění se mohou nové členské státy věnovat aktivitám zaměřeným do oblastí tvorby pracovních míst a zvyšování konkurenceschopnosti založené na znalostní ekonomice, jak ukládá Lisabonská strategie.