



sk



Európska únia  
Regionálna politika

# info regio

| Č. 18 | december 2005 |

## panorama



**Doprava – hybná sila  
regionálneho rozvoja**

# Obsah

## Doprava – *hybná sila regionálneho rozvoja*

### Dopravné infraštruktúry: kombinácia rastu a súdržnosti v Európe

Dopravné infraštruktúry sú nevyhnutnou podmienkou ekonomického rastu v regiónoch, no k sociálnej súdržnosti prispievajú len za určitých podmienok.

### Trvalo udržateľný rozvoj dopravy — priorita európskej politiky

Podpora dopravy, ktorá rešpektuje životné prostredie, je jedným zo štyroch pilierov stratégie Spoločenstva v oblasti trvalo udržateľného rozvoja. Kľúčovým cieľom európskej politiky v dlhodobej perspektíve je oddeliť rast dopravy od rastu ekonomiky.

### Svedectvo: Podunajské krajiny

### Činnosť ERDF: Francúzsko, Spojené kráľovstvo, Grécko, Fínsko

### Príklad: Interreg IIIB v severozápadnej Európe

### Reportáž: Algarve na križovatke

Modernizácia dopravy v období ďalšieho spoločensko-ekonomického rozvoja na juhu Portugalska.

### Svedectvo: Estónsko, Litva, Lotyšsko, Poľsko, Fínsko

### Svedectvo: Španielsko

### Činnosť Fondu súdržnosti a ISPA

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotografie (stránky): Európska komisia (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDDR (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

Obalka: Kontajnery pri prejazde prístavom v Belfaste (Spojené kráľovstvo).

Na zostavení tejto publikácie spolupracovali: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Zodpovedný redaktor: Thierry Daman, EK, GR Regionálna politika

Táto publikácia bola vytlačená v anglickom a francúzskom jazyku na recyklovanom papieri.

Prehľad tém v 19 jazykoch Európskej únie možno nájsť na stránke:  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm).

Text tejto publikácie nie je právne záväzný.



# Dopravné infraštruktúry: kombinácia rastu a súdržnosti v Európe

Yves Crozet <sup>(1)</sup>

**Dopravné infraštruktúry sú nevyhnutnou podmienkou ekonomického rastu v regiónoch, no k sociálnej súdržnosti prispievajú len za určitých podmienok.**



Most na diaľnici Bilbao-Santander (Španielsko)

Od svojho vzniku koncom päťdesiatych rokov muselo Európske hospodárske spoločenstvo riešiť otázku rozdielnej životnej úrovne v členských štátoch. V tom čase boli napríklad výrazné rozdiely v HDP na obyvateľa v Nemecku a Taliansku. Ešte výraznejšie rozdiely vo výške HDP na obyvateľa však zaznamenali v jednotlivých regiónoch: Bádensko-Württembersko alebo Île-de-France boli omnoho bohatšie ako regióny Pouilles alebo Sicília. Tento problém sa objavil pri každom ďalšom rozšírení Európskej únie. V nových krajinách, ktoré sa postupne pripojili k Únii (Grécko, Španielsko, Portugalsko, Poľsko atď.), boli a stále sú regióny, v ktorých je hodnota HDP na obyvateľa 15-krát nižšia ako v najbohatších regiónoch.

Jedným z cieľov Európskej únie je zblížiť životnú úroveň v jednotlivých členských štátoch. Zároveň sa však nemožno zmieriť s terajším stavom a ani ho riešiť jednoduchou migráciou zo znevýhodnených oblastí do oblastí dynamického rozvoja. K prioritám Európskej únie preto patrí poskytnúť príležitosť regiónom v ťažkostiach, aby dosiahli významný ekonomický rast, ktorý bude v rámci možností rýchlejší ako v iných regiónoch. V tomto procese má preto dopravná infraštruktúra zásadnú úlohu, a to zosúladiť ekonomický rast a sociálnu súdržnosť.

Treba zdôrazniť, že hoci rozvoj infraštruktúry má veľký význam, nie je univerzálnym liekom. Dopravné infraštruktúry sú síce nevyhnutné pre ekonomický rast regiónov, k sociálnej súdržnosti však môžu prispievať len za určitých podmienok.

## Rast a zblížovanie: dve úlohy dopravnej infraštruktúry

Ekonomický rast v trhovom hospodárstve nevychádza iba z technického rozvoja a zvyšovania produktivity. Ako v počiatkoch politickej ekonómie ukázali známi ekonómovia Adam Smith a David Ricardo, významnú úlohu v tomto procese zohráva aj medzinárodná delba práce. Dokonca i v prostredí, kde nedochádza k technickému pokroku, sú užšie väzby medzi oblasťami výroby s rozdielnymi výrobnými nákladmi samy osebe faktorom, ktorý prispieva ku spoločnému zisku. Tušenie priekopníkov ekonomiky neskôr potvrdili i štúdie súčasných ekonómov, ktorých výsledkom je slávna teória „HOS“ (Heckscher, Ohlin, Samuelson). Podľa nej je voľný pohyb tovaru a služieb náležitou náhradou za nerovnomerné územné rozloženie výrobných faktorov. Aj keď si to nie vždy uvedomujeme, dôsledky tejto teórie pociťujeme každý deň. Vždy, keď pijeme kávu alebo čaj, zakaždým, keď používame auto, sa stávame spotrebiteľmi produktov (produkty z tropických oblastí, ropa), ktoré sa v Európe takmer nevyskytujú, no sú nám k dispozícii práve vďaka medzinárodnej delbe práce.

Z tohto pohľadu má dopravná infraštruktúra zásadnú úlohu, keďže umožňuje pohyb tovaru a spojenie medzi jednotlivými územiaми. Nemecké autá, švédsky nábytok alebo fínske telefóny sa predávajú v celej Európe, rovnako ako španielske ovocie, zelenina a talianske odevy. Rozvoj účinných dopravných systémov výrobcom prináša väčšie možnosti odbytu, čo umožňuje výrobu vo veľkých sériách a zníženie jednotkových nákladov. Zároveň zníženie jed-

<sup>(1)</sup> Profesor ekonomických vied, Univerzita Lyon2, riaditeľ LET (Laboratoire d'Economie des Transports/Laboratórium pre ekonómiu dopravy), UMR CNRS č. 5593 ([www.let.fr](http://www.let.fr)).

notkových nákladov kompenzuje náklady na dopravu a systém tak slúži ku prospechu konečného spotrebiteľa. Spotrebiteľia žijú v rôznorodom hospodárstve, kde si európske krajiny vymieňajú „malé rozdiely“. Nemecký motorista si môže kúpiť španielsky automobil a francúzsky gurmán si môže vychutnať talianske vína.

Prvotnou úlohou dopravnej infraštruktúry je teda prispieť k zníženiu nákladov a k všeobecnému ekonomickému rastu. Jej úloha sa však neobmedzuje iba na uvedené oblasti. Treba tiež vziať do úvahy konkrétne dôsledky pre dané územia. Skúsenosť ukazuje, že centrá výroby a spotreby sa prirodzene približujú k najvýkonnejšej infraštruktúre, najmä z dôvodu dostupnosti. Rozvoj železníc v 19. storočí a rozvoj diaľnic alebo letísk v 20. storočí potvrdzuje, že dopravná infraštruktúra má výrazný vplyv na rozvoj a relatívne bohatstvo jednotlivých území. Regióny s dobrou dopravnou dostupnosťou prosperujú lepšie ako izolované oblasti. Budovanie a financovanie dopravnej infraštruktúry je preto už dlhší čas kľúčovou úlohou jednotlivých štátov. V záujme posilnenia svojej jednoty štáty už tradične priamo zabezpečujú alebo prísne kontrolujú stavbu kanálov, železničných tratí alebo diaľnic, ktoré by mali dosiahnuť čo najúčinnejšie spojenie so všetkými časťami územia.

Rovnaké požiadavky musela riešiť aj Európska únia. V MacDougellovej <sup>(2)</sup> správe z roku 1977 sa uvádza, že okrajové a menej rozvinuté regióny potrebujú modernú dopravnú infraštruktúru, aby získali prístup k trhom na účely zásobovania i odbytu tovaru, ktorý sa v týchto oblastiach vyrába. Financovanie dopravnej infraštruktúry sa tak stalo jednou z kľúčových foriem solidarity v rámci Spoločenstva. Kým vzájomná solidarita jednotlivcov väčšinou zostáva v kompetencii členských štátov (sociálne zabezpečenie, pomoc najchudobnejším), medziregionálna solidarita sa stala nástrojom, ktorý sa v Európe používa na podporu sociálnej súdržnosti a zblížovania životnej úrovne. Krajiny ako sú Grécko, Španielsko <sup>(3)</sup> alebo Portugalsko tak získali značné prostriedky z európskych fondov (podpory a pôžičky EIB) na zlepšenie svojej cestnej a železničnej siete. Rovnaké princípy sa uplatňujú aj v súčasnosti, aj keď v menšej miere, u desiatich nových členských štátov, ale aj v prípade kandidát-



Aalborg (Dánsko): regionálne letisko podnecujúce ekonomický vývoj

ských krajín. Lepšie vzájomné prepojenie dopravných sietí je konkrétnou formou solidarity vnútri Spoločenstva. Ako príklad môžu poslužiť veľké európske „koridory“, alebo nedávna Van Miertova <sup>(4)</sup> správa, ktorá Európe navrhuje spolufinancovať viac ako dvadsať projektov v oblasti infraštruktúry, hlavne pre cezhraničné a teda aj medzinárodné účely.

## Súdržnosť a polarizácia

Vzhľadom na predchádzajúce úvahy, dopravné systémy majú kľúčovú ekonomickú a sociálnu úlohu, čo si vyžaduje opätovné rozbehnutie veľkých infraštruktúrnych projektov. Projekty, ktoré popisuje Van Miertova správa, treba rýchlo realizovať a zároveň treba prijať potrebné rozpočtové a finančné rozhodnutia, ktoré z toho vyplývajú. Ako teda vysvetliť dojem váhavosti v konaní Európy a mnohých členských štátov? Čo je to za vnútorný hlas, ktorý nám našepkáva, že dopravné infraštruktúry nie sú univerzálnym liekom? Že očakávané účinky súdržnosti a rastu sa nemusia uskutočniť? Aké škodlivé vplyvy, najmä na životné prostredie, sa môžu objaviť? Tieto otázky nemožno prejsť mlčaním, ani ich hneď odmietnuť. Naopak, sú to otázky, ktoré vyzývajú k pozornému skúmaniu a identifikácii podmienok úspešnosti dvojakej úlohy dopravnej infraštruktúry.

Zamerajme sa najskôr na otázky a pochybnosti verejných či súkromných poskytovateľov finančných prostriedkov, ktorí uvažujú o investícii do novej dopravnej infraštruktúry.

Prvá pochybnosť má technický a ekonomický charakter: dokáže sa skutočne naplniť projektovaný objem dopravy? Ostatné roky priniesli viacero príkladov príliš optimistických prognóz: Eurotunnel, diaľnica M1 v Maďarsku, riečna cesta Rýn–Mohán–Dunaj... to všetko sú investície, ktorých účinky nenaplnili očakávania. Z toho vyplýva opatrnosť rozhodujúcich činiteľov, ktorá súvisí s možnými rizikami (skutočné náklady na výstavbu, skutočný objem dopravy atď.). Konečné rozhodnutie sa tak častokrát odkladá, ako v prípade nového železničného spojenia medzi Talianskom a Francúzskom.



Nové železničné depo v à Drogheda (Írsko)

<sup>(2)</sup> Európska komisia, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration/Správa výskumnej skupiny o úlohe verejných financií v európskej integrácii* (MacDougall Report), Brusel 1977.

<sup>(3)</sup> Európska pomoc, ktorú získalo Španielsko v rokoch po svojom vstupe do EÚ, predstavovala 1 % jeho HDP počas asi desiatich rokov.

<sup>(4)</sup> Európska komisia, *Prioritné projekty transeurópskej dopravnej siete do roku 2020 – Správa skupiny na vysokej úrovni*, Brusel 2003.

[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm)



Druhá pochybnosť sa týka životného prostredia. Čo keď rozvoj infraštruktúry, najmä letísk a diaľnic, spôsobí rozvoj mobility, ktorý nebude trvalo udržateľný? Ak už citlivou oblasťou prechádzajú diaľnica alebo železnica, obyvateľov znepokojuje možnosť ďalších nových projektov, aj keby išlo iba o rozšírenie už existujúcej trasy.

Tretia pochybnosť sa týka sociálnych a miestnych účinkov. Komu skutočne poslúži nová dopravná infraštruktúra? Čo keď očakávané „štrukturálne účinky“ budú mať skôr opačný, deštruktívny vplyv? Čo keď nová diaľnica, ktorá mala sprístupniť okrajový región, namiesto toho urýchlí znížovanie počtu pracovných miest a spôsobí odchod časti obyvateľov do rozvinutejších oblastí? Očakávané zblížovanie životnej úrovne sa tak v zásade uskutoční najmä v rámci mobility pracovnej sily, čo je v rozpore s logikou solidarity.

Tieto pochybnosti sú oprávnené. V dobe, keď európske obyvateľstvo vstupuje do obdobia blížiacej sa stability, v čase, kedy sa zvyšuje dôvera v princípy trvalo udržateľného rozvoja, dopravnú infraštruktúru nemožno chápať ako čarovný prútik, ktorý dokáže vyriešiť všetky problémy. Musí byť jasné, že niektoré projekty treba ukončiť alebo odložiť, i napriek výraznému tlaku istých lobistických skupín. Pochybnosť sa musí stať pravidlom v prípade všetkých optimistických dopravných predpokladov. To však neznamená, že Európa už nemusí financovať novú dopravnú infraštruktúru, ktorá je stále potrebná, tak z ekonomických, ako aj sociálnych dôvodov. Pri príprave a programovaní však treba zohľadniť isté podmienky.

Treba rozlišovať krajiny, ktorých životná úroveň je stále omnoho nižšia ako je európsky priemer, či v najrozvinutejších oblastiach. V záujme ochrany životného prostredia nesmieme zakazovať Poľsku alebo Grécku, aby postavili fungujúcu diaľničnú sieť. Nesmieme zabúdať, že mobilita osôb a tovaru je mocným faktorom ekonomického rastu. Aj keď sa musíme vyhnúť nadmernému investovaniu a financovaniu infraštruktúry s nízkym objemom dopravy, neznamená to, že takéto investície v nových i v pôvodných členských krajinách treba zakázať. Rozvoj partnerstva vo verejnom a súkromnom sektore (PPP) je dnes vhodnou cestou ako rozlíšiť dobré a zlé projekty v oblasti infraštruktúry. Táto metóda



Intermodálna železničná platforma v Prate (Taliansko)

umožňuje účinne identifikovať riziká a optimálne ich rozdeliť medzi jednotlivých partnerov. Štátne a samosprávne orgány musia mať jasno najmä v otázke dopravných rizík: sú alebo nie sú ochotné znášať zodpovednosť, ktorá vyplýva z týchto rizík?

Treba si tiež ujasniť účinky ekonomického rastu a sociálnej súdržnosti. Namiesto sľubov všeobecného zlepšenia je logickejšie ukázať, čo spôsobí polarizácia, ktorá bude výsledkom vzniku novej infraštruktúry. Pozitívne a negatívne vplyvy nových dopravných tokov sa nerozdelia rovnomerne v danom priestore. Namiesto všeobecných rečí o „štrukturálnych účinkoch“ je lepšie sa oprieť o simulačné modely vzájomného pôsobenia dopravy a daného miesta a tak jasne identifikovať tých, ktorí z novej infraštruktúry budú mať prospech, ako aj tých, ktorí naopak utrpia straty. Výsledkom tohto prístupu môže byť viac či menej zreteľné vyjednávanie a zvažovanie relatívnych kladných i záporných stránok projektu, čo síce nepatrí k najvzrušujúcejším prvkom demokracie, ale je nevyhnutnou etapou v celom procese.

Otázka vplyvu dopravnej infraštruktúry na ekonomický rast a sociálnu súdržnosť sa preto dnes kladie v nových súvislostiach. Hoci základné mechanizmy sú stále rovnaké (nižšie výrobné náklady, rozšírenie odbytu a polarizácia), treba zreteľnejšie definovať rôznorodý charakter dôsledkov, ktoré so sebou takéto mechanizmy prinášajú.



Transportné služby vznášadla v Kalmare (Švédsko)

## Investovať do dopravy znamená investovať do regionálneho rozvoja: zásada a priorita EIB

**Európska investičná banka (EIB) je hlavnou finančnou inštitúciou Európskej únie, ktorá roku 2004 poskytla pôžičky vo výške 43,2 miliárd euro na uskutočnenie cieľov EÚ. Podpora investícií do dopravy patrí k jej hlavným aktivitám.**

EIB sa tak stala hlavným zdrojom pôžičiek pre transeurópske dopravné siete a od roku 1993 poskytla pôžičky vo výške 60 miliárd euro na investície do tejto oblasti. Takmer vždy ide o veľké a zložité projekty, ktoré sa často stávajú predmetom celospoločenských diskusií a prinášajú rôzne výzvy v oblasti životného prostredia. Ich implementácia je často spojená s veľkým rizikom oneskorenia, z čoho vyplýva potreba dobrej prípravy a následnej realizácie projektov.

V minulom desaťročí EIB financovala projekty vo všetkých sektoroch dopravy: cestné siete (stavba ciest a diaľnic, zlepšenie najmä gréckej, španielskej a portugalskej cestnej siete); železničné siete (modernizácia klasických tratí a výstavba nových rýchlostných tratí vo Francúzsku, Belgicku, Španielsku, Taliansku a tiež v Holandsku a Spojenom kráľovstve); námorná doprava (rozšírenie alebo modernizácia prístavnej infraštruktúry, najmä v Holandsku, v Portugalsku, v Španielsku, v Grécku a vo Švédsku); letecká doprava (zlepšenie letiskovej infraštruktúry, napríklad v Taliansku, Grécku, Nemecku a Írsku). V nových členských štátoch sa EIB zároveň aktívne podieľa na podpore rozvoja dopravnej infraštruktúry, ktorá je základom posilnenia ich ekonomiky.

Banka financuje aj projekty v oblasti mestskej dopravy. V ostatných piatich rokoch na tieto projekty vyčlenila 10,7 miliardy euro, z toho 92 % na operácie vo verejnom sektore. Projekty slúžili na podporu prechodu zo súkromnej na verejnú dopravu a na zníženie hustoty dopravy v mestách. Cieľom projektov nie je len zlepšenie kvality ovzdušia a zníženie hlučnosti, ale aj príspevok k riešeniu problému klimatických zmien a to tak, že sa zvýši energetická účinnosť a znížia sa emisie CO<sub>2</sub>. Tým sa zlepši celková kvalita života.

Veľké investície na podporu dopravy v regiónoch EÚ prispievajú k územnej súdržnosti a zvyšujú konkurencieschopnosť regiónov v rozšírenej Únii. Investície do dopravy uľahčujú

prepravu osôb a tovaru medzi členskými štátmi a majú tak zásadnú úlohu v stimulácii vnútorného trhu a v zlepšení súdržnosti v Európe. Veľká časť pôžičiek, ktoré EIB poskytuje pre oblasť dopravy, je určená pre zaostávajúce regióny.

Prioritnou úlohou banky je podpora sociálnej a ekonomickej súdržnosti EÚ a tiež príspevok k znižovaniu regionálnych rozdielov. Od svojho vzniku v roku 1958 sa banka orientuje na podporu regionálneho rozvoja, čo sa potvrdilo aj po rozšírení únie na 25 krajín v roku 2004.

Celková výška pôžičiek, ktoré EIB poskytla na účely regionálneho rozvoja presiahla čiastku 28 miliárd eur v roku 2004, čo predstavuje 70 % všetkých pôžičiek banky v rámci EÚ–25. Investície do sektoru dopravy predstavovali 40 % podpory regionálneho rozvoja. Viac ako polovica pôžičiek dopravnému sektoru v regiónoch, ktoré čerpajú podporu zo štrukturálnych fondov, bola určená pre železničnú dopravu, najmä projekty miestnej koľajovej dopravy (električková doprava, metro a prímestská železničná doprava).

Cieľom úverovej politiky banky je podporiť kvalitné projekty. Projekt, ktorý sa uchádza o financovanie EIB, musí splniť kritériá trvalo udržateľného rozvoja v ekonomickej oblasti i v oblasti životného prostredia. Zároveň musí byť uskutočniteľný z finančného i technického hľadiska. V rámci hodnotenia projektu si banka overuje tieto faktory, skúma regulačný rámec, ako aj programovanie a plánovanie v danom sektore. EIB má významnú úlohu v poskytovaní poradenstva predkladateľom projektov vo fáze výberu, čo je jedným z aspektov pridanej hodnoty EIB, predovšetkým v najväčších znevýhodnených regiónoch Únie.

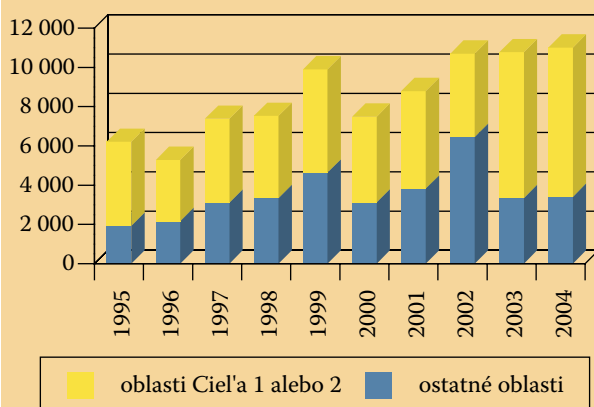
### Spolupráca inštitúcií Spoločenstva

Vzťahy medzi EIB a Európskou komisiou sa počas rokov spolupráce prehĺbili, najmä v oblasti regionálneho rozvoja. V roku 2000 banka a Komisia podpísali rámcovú dohodu o spolupráci, ktorej cieľom bolo dať týmto vzťahom formálnu podobu a najšť spôsob, ako by sa pôžičky EIB a zdroje Komisie mohli vzájomne dopĺňať.

EIB pomáha pri príprave a realizácii programov regionálneho rozvoja. Snahou je zlepšiť využívanie dostupných zdrojov. Na žiadosť Komisie banka odborne posudzuje niektoré projekty, ktoré sa uchádzajú o európsku podporu. V roku 2004 banka takto vyhodnotila 33 žiadostí o financovanie. Súčasťou tejto spolupráce je aj spoločné financovanie projektov, čo má veľký význam v nových členských štátoch, ktoré majú veľké možnosti čerpania európskej finančnej pomoci.

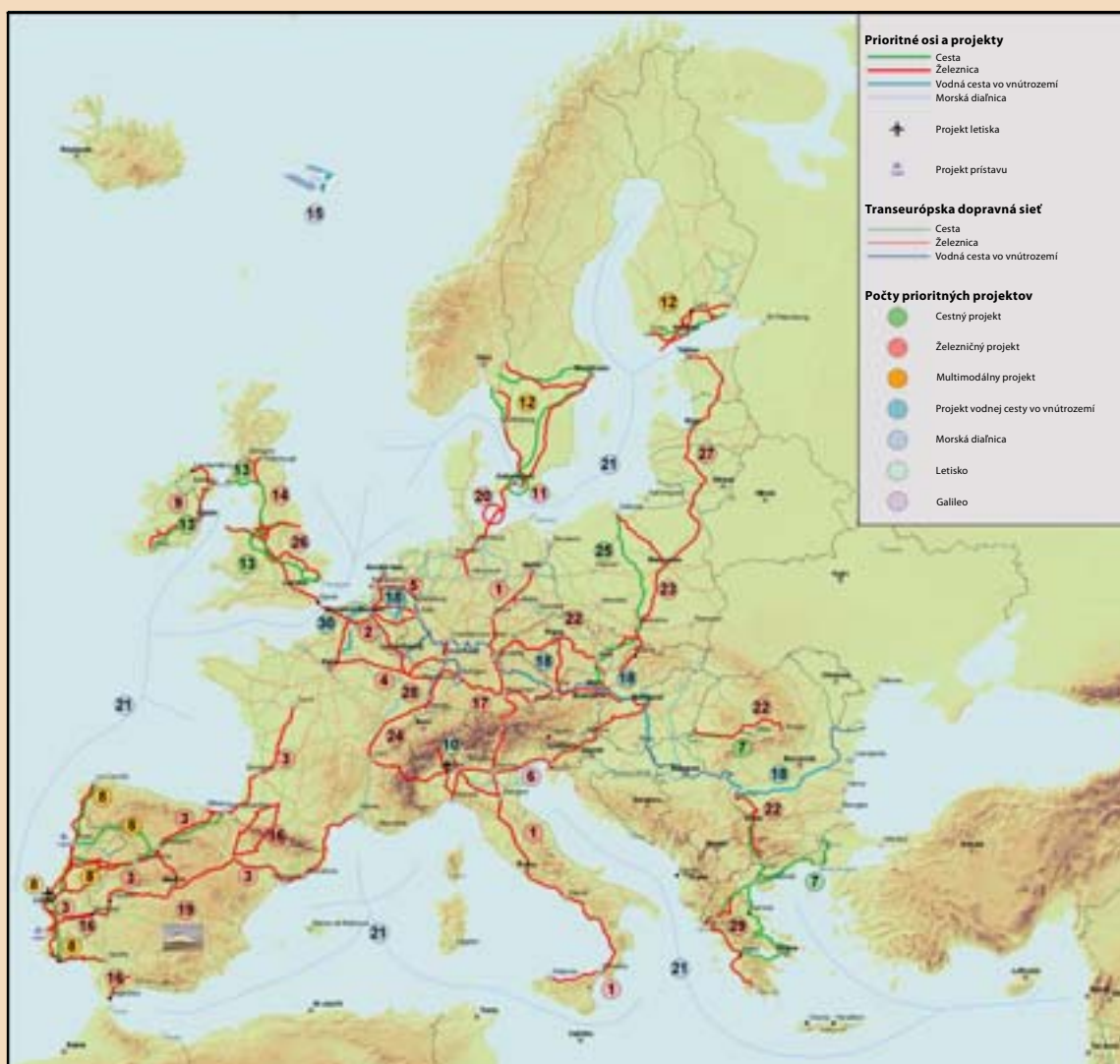
V tomto kontexte banka a Komisia ďalej posilnili vzájomnú spoluprácu, keď vytvorili nový systém podpory („Jaspers“ – Joint Assistance to Support Projects in the European Regions / Spoločná podpora projektov v európskych regiónoch). Cieľom systému je pomôcť členským štátom pri výbere a príprave veľkých projektov, ktoré sa uchádzajú o podporu z ERDF alebo Fondov súdržnosti. Má to mimoriadny význam najmä pre sektor dopravy, kde sa často realizujú veľké a zložité projekty s dlhšou dobou prípravy.

**Doprava (1995–2004): rozdelenie pôžičiek v EÚ–25 podľa kategórií oblastí (v miliónoch eur)**



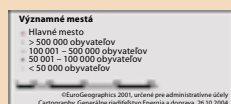


## Transeurópska dopravná sieť (RTE-T): Prioritné osi a projekty



### Prioritné osi a projekty

1. Železničná os Berlín-Verona/Miláno-Bologna-Neapol-Messina-Palermo
2. Vysokorychlostná železničná os Paríž-Brusel/Brusel-Kolín-Amsterdam-Londýn
3. Vysokorychlostná železničná os juhozápadnej Európy
4. Vysokorychlostná železničná os východ
5. Lína Betuwe
6. Železničná os Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapešť-ukrajinská hranica
7. Diaľničná os Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapešť
8. Multimodálna os Portugalsko/Španielsko-zvyšok Európy
9. Železničná os Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (dokončená v roku 2001)
10. Malpensa (dokončené v roku 2001)
11. Pevné spojenie v Oresunde (dokončené v roku 2000)
12. Trojuholníková severská železničná/cestná os
13. Cestná os Spojené kráľovstvo/Irsko/Benelux
14. Hlavná línia západného pobrežia
15. Galileo
16. Železničná dopravná os Sines/Algéciras-Madrid-Paríž
17. Železničná os Paríž-Štrasburg-Stuttgart-Viedeň-Bratislava
18. Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse-Mohan-Dunaj
19. Interoperabilita vysokorychlostných železničných sietí na Iberskom polostrove
20. Železničná os Fehmarn Belt
21. Morské diaľnice
  - Diaľnica v Baltskom mori (spája členské krajiny na pobreží Baltského mora s krajinami strednej a západnej Európy, a tiež trasu cez morský kanál Severného/Baltského mora (kanál Kiel);



(Ref.: Rozhodnutie 884/2004/EK zo 29. apríla 2004)



# Trvalo udržateľný rozvoj dopravy, priorita európskej politiky

Podpora systémov dopravy, ktoré rešpektujú životné prostredie, je jedným z štyroch pilierov stratégie Spoločenstva v oblasti trvalo udržateľného rozvoja. Kľúčovým cieľom európskej politiky v dlhodobom výhlade je oddeliť rast dopravy od ekonomického rastu.



Zmodernizovaný kanál v Coevordene (Holandsko)

Kvalitná a účinná dopravná infraštruktúra má zásadný význam pre riadne fungovanie spoločnosti a ekonomiky. Umožňuje voľný pohyb tovaru, služieb a osôb a podporuje komunikáciu medzi regiónmi aj v ich rámci. Zároveň zaisťuje mobilitu osôb, ktorá je nevyhnutná pre prácu, štúdium a voľný čas. Investície do dopravnej infraštruktúry sú preto dlhodobou prioritou štrukturálnej politiky a politiky súdržnosti Európskej únie.

Doprava má tiež značný vplyv na zdravie a životné prostredie, najmä na klimatické zmeny, znečistenie ovzdušia, hluk, zaberanie pôdy a narušenie prirodzených prostredí. Sektor dopravy spotrebuje veľké množstvo fosílnych palív a iných neobnoviteľných zdrojov energie. Dopravné nehody sú navyše vážnou príčinou úmrtí. Tieto problémy spôsobujú nielen veľké ekonomické straty, ale prinášajú aj nevyhnutný problém trvalej udržateľnosti. Trendy rozvoja dopravy ukazujú, že v dopravnej politike a v praxi sa už ďalej nemožno riadiť princípom „business as usual — tak ako doteraz“.

Rast dopravy bude pokračovať. V osobnej doprave je určujúcim faktorom využívanie automobilov. I keď sa počet majiteľov automobilov vo väčšine krajín Európy

skej únie zrejme stabilizuje, v nových členských štátoch bude situácia iná. Do roku 2010 sa značne zvýši vozový park na území Únie. Rast a charakteristiky moderných ekonomík (ako napríklad systémy včasnej dodávky) budú mať vplyv na zvýšenie prepravy tovarov. Len samotný objem prepravy ťažkými nákladnými automobilmi sa do roku 2010 zvýši o 50 % v porovnaní s rokom 1998.

Keďže najrýchlejšie bude rásť cestná a letecká doprava, bude zároveň vzrastať nerovnováha v rozložení spôsobu dopravy. Táto situácia spôsobí zvýšenie spotreby pohonných hmôt, úrovne hluku a zaberanie pôdy pre účely dopravnej infraštruktúry.

Tento scenár sa neobmedzuje iba na Európsku úniu, ale platí aj pre takmer všetky rozvinuté ekonomiky. Aj keď sa sprísnia opatrenia na zmiernenie negatívnych účinkov rastu dopravy, bez zmeny návykov a orientácie dopravnej politiky nebude možné zladiť požiadavku trvalo udržateľného rozvoja životného prostredia so zvýšenou potrebou dopravy. Princíp trvalo udržateľného rozvoja životného prostredia preto treba zohľadniť v prípade každej podpory Spoločenstva v rámci politiky súdržnosti.



## Medzník v Göteborgu

V máji 2001 Európska rada v Göteborgu opäť potvrdila význam trvalo udržateľného rozvoja, ktorý je základným cieľom Únie zakotveným v zmluvách. Rada definovala udržateľnosť v oblasti životného prostredia ako novú dimenziu Lisabonskej stratégie pre konkurencieschopnosť a zamestnanosť. Zároveň vyzvala k prijatiu politiky trvalo udržateľnej dopravy, ktorá dokáže riešiť nárast cestnej dopravy, zaplnenosť ciest, hluk a znečistenie, pričom podporuje ekologické spôsoby dopravy a ceny, ktoré odrážajú sociálne a environmentálne náklady. Trvalo udržateľná doprava sa v tomto kontexte stala jedným zo štyroch pilierov stratégie trvalo udržateľného rozvoja v Únii. Kľúčovým a dlhodobým cieľom dopravnej politiky EÚ je oddeliť rast dopravy a ekonomický rast.

Rozvoj trvalo udržateľného dopravného systému vyžaduje nielen investície do novej infraštruktúry, ale aj investície, ktoré umožnia efektívnejšie a ekologickejšie využitie existujúcej infraštruktúry. Udržateľná doprava si preto vyžaduje spojenie viacerých politík a prijatie regulačných nástrojov (ako napríklad zavádzanie „reálnych“ cien pre užívateľov dopravy, ktoré zohľadňujú nepriaznivé vonkajšie účinky, najmä vplyvy skleníkových plynov). Koncept udržateľnej dopravy sa preto týka oblastí, ktoré úzko súvisia s regionálnou politikou (napríklad riadenie mestského rozvoja).

Regionálna politika v oblasti ekonomickej a sociálnej súdržnosti preto musí rešpektovať ekologickú udržateľnosť vo financovaní výstavby novej infraštruktúry, najmä ak umožní prechod na iné spôsoby dopravy. Regionálna politika musí tiež podporovať operácie, ktoré sa snažia zlepšiť existujúcu dopravnú infraštruktúru, ako napríklad „inteligentné dopravné systémy“<sup>(1)</sup>, interoperabilitu a intermodalitu; ďalej musí kľásť dôraz na trvalo udržateľnú mestskú dopravu; rozvíjať infraštruktúru najmä v prípadoch, kedy existujúce plány, opatrenia alebo podmienky slúžia na stimuláciu ekonomického rastu.



V Hasselte (Belgicko) je hromadná doprava zadarmo od roku 1997



„Zelený vlak“ na Sardínii (Taliansko) umožňuje opäť využiť starú železnicu

Vznik systému ekologicky trvalo udržateľnej dopravy je dlhý proces. V Bielej knihe o doprave<sup>(2)</sup> Európska komisia stanovila časový horizont 30 rokov. V záujme dosiahnutia týchto cieľov však treba už teraz podniknúť prvé kroky. Komisia zdôrazňuje potrebu aktívnejších politických iniciatív, ktoré obmedzia negatívne účinky rastu dopravy. Komisia preto navrhuje tri oblasti činnosti: a) podporiť prechod z cestnej dopravy na iné druhy dopravy, ktoré menej poškodzujú životné prostredie; b) zavádzať infraštruktúru, ktorá utlmuje dopyt po doprave, pričom sa snaží dosiahnuť stav, kedy cena pre používateľa odráža všetky celospoločenské náklady; c) podporovať kroky na zlepšenie mestského prostredia a územného plánovania.

## Podpora trvalo udržateľnej dopravy počas obdobia 2000–2006

Komisia prijala orientácie v súlade so všeobecnými ustanoveniami Štrukturálnych fondov na obdobie 2000–2006<sup>(3)</sup>, ktoré odporúčajú, aby členské štáty začlenili dopravné projekty spolufinancované Európskou úniou do komplexných stratégií, ktoré sa zameriavajú na systémy trvalo udržateľného rozvoja dopravy.

Jedno zo štyroch prioritných odporúčaní Komisie z roku 1999 v oblasti dopravy pre súčasné programovacie obdobie sa týka trvalej udržateľnosti. V tejto súvislosti ide o zníženie škodlivých účinkov dopravy a využívanie uskutočniteľných spôsobov dopravy. Programy regionálneho rozvoja musia rešpektovať najmä záväzok Európskej únie na zníženie emisií skleníkových plynov, čo si vyžaduje mimoriadne úsilie v cestnej a leteckej doprave. Zodpovednosť za dodržiavanie týchto cieľov však výhradne spočíva na členských štátoch.

V roku 2003 vyšli nové orientácie, ktoré obsahujú základné princípy trvalo udržateľného rozvoja. Tieto prijala Európska rada v Göteborgu. Komisia navrhla, aby sa tieto orientácie intenzívne využívali pri hodnotení programov v polovici

<sup>(1)</sup> Výraz „inteligentné dopravné systémy“ (IDS) označuje techniky, ktoré sa používajú v oblasti dopravy s cieľom zvýšiť bezpečnosť, efektívnosť, spoľahlivosť a ekologickosť dopravných sietí, pričom sa nemusí vždy uskutočniť materiálová úprava existujúcej infraštruktúry.

<sup>(2)</sup> European transport policy for 2010: time to decide/Európska dopravná politika na rok 2010: čas rozhodnutia, KOM (2001) 370.

<sup>(3)</sup> Čl. 10 (3) nariadenia Rady (ES) č. 1260/1999.

obdobia. Implementácia nových orientácií a navrhovaných prioritných činností si však vyžaduje viac času, ako je k dispozícii v rámci súčasného programovacieho obdobia; ak majú mať relatívne významný dopad na ciele z Göteborgu.

Z dostupných údajov vyplýva, že v rámci programov pre regióny Cieľa 1 sektor cestnej dopravy naďalej pohlcuje viac ako polovicu celkových predpokladaných investícií do dopravnej infraštruktúry. Aj v regiónoch Cieľa 2 má tento sektor najvýznamnejšie postavenie z finančného hľadiska, hoci jeho podiel je relatívne menší (42 %). Spôsoby dopravy, ktoré sú menej škodlivé pre trvalo udržateľný rozvoj, pohlcujú asi 40 % zdrojov vyčlenených na programy Cieľa 1 a 57 % v prípade Cieľa 2.

Z údajov vyplýva, že v regiónoch Cieľa 2 prevládajú investície do iných sektorov ako sú cesty a letiská. V regiónoch Cieľa 1 zasa tieto dva sektory spoločne dosahujú 40 % celkového objemu finančných prostriedkov, čo presahuje požadovanú úroveň rovnováhy.

Programové investície do rozvoja inteligentných dopravných systémov, ktoré tvoria základný prvok efektívneho riadenia premávky, dosahujú 114 miliónov eur.

Problémy dostupnosti, ktoré súvisia s odľahlou polohou väčšiny regiónov Cieľa 1, ako aj vstup nových členských štátov sú hlavným dôvodom dominantného podielu investícií do rozvoja cestných sietí, ktoré zasa majú priamy vplyv na emisie skleníkových plynov.

Pristúpenie desiatich nových členských krajín samo osebe nemalo rozhodujúci vplyv, ale určite prispelo k vzniku súčasnej situácie. Hoci tieto krajiny v minulosti zvyhodňovali železničnú dopravu v neprospech cestnej, po prechode na trhovú ekonomiku sa tento trend obrátil. Nárast súkromnej dopravy s vyššími nárokmi na kapacitu premávky a novými požiadavkami meniacej sa ekonomickej situácie výrazne zvýšil dopyt po cestnej doprave.

Infraštruktúrne programy súčasného programového obdobia sú odrazom celkového trendu rozdelenia spôsobov do-

pravy, ktorý možno sledovať v ostatných desiatich rokoch. Investície do infraštruktúry sa sústreďovali hlavne do cestnej dopravy.

Dominantné investície do cestnej dopravy sú nesporne nevyhnutné kvôli zlepšeniu dostupnosti najmenej rozvinutých regiónov. Programy na obdobie 2000–2006 však obsahujú viacero príkladov vhodných postupov v oblasti ekologicky udržateľnej dopravy, najmä vo verejnej doprave.

Táto analýza sa vzťahuje na súčasné obdobie programovania, pričom sa môžu uskutočniť isté úpravy v procese programovej realizácie stratégie z Göteborgu. Vyššie popísaný scenár by sa v krajinách súdržnosti <sup>(4)</sup> zaiste uskutočnil inak, ak by sa zohľadnili značné investície do sektoru železníc a prístavov s finančnou podporou Fondu súdržnosti.

Nezávisle od výsledkov očakávaných na konci tohto obdobia sa fondy Spoločenstva musia preorientovať na strategické ciele politiky EÚ, ak sa princíp trvalej udržateľnosti má stať integrálnou súčasťou pridanej hodnoty Spoločenstva. Týmto prístupom by sme sa mali riadiť pri definovaní budúcich orientácií.

## Perspektívy na obdobie po roku 2006

Návrhy reformy politiky súdržnosti na obdobie po roku 2007 v oblasti legislatívy, ako aj strategickej orientácie vychádzajú z toho, že podmienkou rastu a zamestnanosti je zaistiť prístup podnikov k potrebnej dopravnej infraštruktúre. Moderná infraštruktúra, ktorá zohľadňuje kritériá ekologickej udržateľnosti, je dôležitým faktorom atraktívnosti regiónov.

Maximálny prínos investícií do dopravy je podmienený určitými princípmi, ktorými sa musí riadiť podpora zo Štrukturálnych fondov a Fondov súdržnosti.

Po prvé, treba použiť objektívne kritériá stanovenia úrovne a povahy investícií do plánovanej infraštruktúry. Napríklad, potenciálnu návratnosť treba vyhodnotiť vo vzťahu k úrovni ekonomického rozvoja, charakteru ekonomickej činnosti, hustote infraštruktúry alebo úrovni hustoty premávky v danom regióne. Rovnako i pri stanovení sociálnych dosahov treba uskutočniť presný výpočet vplyvov projektu na životné prostredie.

Po druhé, treba maximálne rešpektovať zásadu ekologickej udržateľnosti v súlade s obsahom bielej knihy. Je nevyhnutné zmierniť dominantné postavenie cestnej dopravy v Európe podporou iných spôsobov dopravy a tiež kombinovanej dopravy.

Po tretie, mimoriadnu pozornosť treba venovať regiónom konvergenencie počas modernizácie ich železničných sietí, pričom sa musia starostlivo vyberať prioritné časti tak, aby sa zaistila interoperabilita v rámci ERTMS (*European Rail*



Električka vo Wolverhamptone (Spojené kráľovstvo) sa stáva súčasťou mestskej renovácie

(<sup>4</sup>) 13 krajín: Grécko, Španielsko, Portugalsko a od mája 2004 Česká republika, Estónsko, Cyprus, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Poľsko, Slovensko a Slovinsko.



*Traffic Management System* — Európsky systém riadenia železničnej dopravy).

Po štvrté, investície do dopravnej infraštruktúry musí sprevádzať príslušný systém riadenia premávky so zvláštnym dôrazom na bezpečnosť, v súlade s vnútroštátnymi i európskymi normami. Vnútroštátne a regionálne stratégie musia zohľadniť potrebu vyváženého a ekologického rozdelenia spôsobov dopravy, ktoré naplnia ekonomické i ekologické potreby. Súčasťou takýchto stratégií by mali byť inteligentné dopravné systémy, multimodálne platformy a najmä technológie ERTMS a SESAE (*Single European System for Air Traffic Management* — Jednotný európsky systém riadenia leteckej premávky).



Preprava dreva v prístave Monfalcone (Taliansko)

## Intermodalita a interoperabilita: dva kľúče pre udržateľnú dopravu

*Biela kniha európskej dopravnej politiky* naznačila smer ako dosiahnuť opätovnú rovnováhu spôsobov dopravy, ktoré viac rešpektujú životné prostredie.



Potreba mobility v Únii sa zvyšuje rýchlejšie ako kapacita infraštruktúry. Dôsledkom je zvýšená hustota premávky na hlavných cestných a železničných ťahoch, v mestách a vo vzduchu, pričom spojenie s odľahlými regiónmi zostáva nedostatočné. Ak sa rýchlo nepodniknú zásadné kroky, predpokladaný nárast dopravy sa uskutoční najmä na cestách, na úkor ekologickejších druhov dopravy, ako je železničná doprava alebo krátke námorné trasy.

Ako teda účinne riešiť potrebu mobility a zároveň obmedziť nevýhody dopravy? *Biela kniha európskej dopravnej politiky* (2001) naznačila riešenie tejto dilemy v dosiahnutí opätovnej rovnováhy v spôsoboch dopravy do roku 2020, kde kladie väčší dôraz na riešenia, ktoré najviac rešpektujú životné prostredie. Tento cieľ je celkom konkrétnym príspevkom Komisie k trvalo udržateľnému rozvoju, pričom rešpektuje Kjótsky protokol a bezpečnosť dodávok energie do EÚ. To predpokladá výrazné zníženie spotreby fosílnych palív, ktoré sa premietne do zníženia emisií CO<sub>2</sub>, pričom 28 % ich objemu vytvára práve doprava.

**Intermodalita.** V rozvoji konkurencieschopných alternatív cestnej dopravy má kľúčovú úlohu „intermodalita“. Čas na izolované riešenia už vypršal. Treba prijať opatrenia na lepšiu integráciu spôsobov dopravy, ktoré ponúkajú potenciálne vysoké kapacity v efektívnom riadení re-

žazca mobility, kde sa všetky služby vzájomne dopĺňajú. Ide o základnú podmienku zníženia hustoty premávky a znečistenia ovzdušia, pričom sa dosiahne lepší pomer nákladov/účinnosti vo využívaní energetických zdrojov. Súčasťou týchto cieľov je najmä podpora železníc, krátkych námorných trás a riečnej dopravy. V prospech tohto riešenia hovoria presvedčivé argumenty: na vzdialenosť 1 km umožňuje 1 kg benzínu prepraviť kamiónom 50 ton, 90 ton vlakom po železnici a 127 ton lodnou dopravou.

**Interoperabilita.** Úspešnosť politiky intermodality je podmienená predovšetkým technickou harmonizáciou a „interoperabilitou“ systémov. V tomto kontexte program EÚ pod názvom „Marco Polo“ uskutočňuje proces interoperability ako konkurencieschopné a ekonomicky uskutočniteľné riešenie, ktoré nie je iba obyčajným heslom. V prvom cykle programu sa uskutoční 13 najlepších krokov s cieľom preniesť 13,6 miliárd ton/km nákladu z preťažených ciest na iné spôsoby dopravy. Jedným z príkladov je preprava nákladu medzi prístavmi Janov a Barcelona za 13 hodín pomocou rýchlych lodí. Táto služba by umožnila cestným prepravcom, aby sa za konkurencieschopnú cenu vyhli najviac preťaženým diaľnicam v Európe.

V júli 2004 Komisia predložila druhý balík opatrení programu „Marco Polo“ na obdobie rokov 2007–2013. „Marco Polo II“ má k dispozícii rozpočet 740 miliónov eur a jeho súčasťou sú nové kroky, ako napríklad „námorné diaľnice“ a opatrenia na zníženie dopravy. Program sa rozšíri aj na krajiny, ktoré susedia s EÚ. Komisia odhaduje, že každé investované euro prinesie najmenej 6 eur zisku v ekologickej a sociálnej oblasti.

Intermodalita sa musí realizovať spolu s technologickým rozvojom zameraným na zvýšenie kapacít sietí, uľahčenie mobility a zvýšenie bezpečnosti všetkých druhov dopravy. Technický pokrok je základnou podmienkou vzájomnej technickej interoperability dopravných systémov, ako je telematika, elektronické mýto, riadenie leteckej dopravy a rôznych železničných sietí. Po rokoch výskumu sme začali jednotlivé riešenia uvádzať do života. Pri tejto príležitosti Komisia uviedla tri zo svojich najdôležitejších priemyselných projektov: systém družicovej navigácie „Galileo“, Európsky systém správy železničnej dopravy (ERTMS) a priemyselný projekt SESAME, ktorý bude operačným nástrojom podpory legislatívy pre projekt „Jednotnej európskej oblohy“.

## Krajina okolo Dunaja

## „Úloha Dunaja v európskej integrácii“

**Otto Schwetz**, predseda „Koridoru VII – Dunaj“, ARGE Donauländer,

a predseda pracovnej skupiny Doprava a navigácia



Po skončení paneurópskych konferencií o doprave, ktoré sa konali na Kréte (1994) a v Helsinkách (1977), v Európe vzniklo desať „multimodálnych dopravných koridorov“. Koridor VII vedie pozdĺž Dunajskej vodnej cesty. Dunaj je druhou najdlhšou riekou v Európe (2 500 km) a jednou z hlavných komunikačných tepien na európskom kontinente. Do rieky vteká viac ako 300 prítokov, ktoré odvádzajú vodu z jednej dvanástiny územia Európy.

Dunaj nie je iba jednou z hlavných vodných ciest v Európe, ale po jeho dĺžke sú vybudované vnútrozemské prístavy, ktoré sa neobmedzujú iba na dopravnú činnosť. Okrem námorného prístavu v Constanze pri ústí Dunaja do Čierneho mora sa pozdĺž Dunaja nachádza 44 vnútrozemských prístavov. Spojenie tejto hlavnej riečnej osi s ostatnými železničnými/cestnými koridormi má kľúčový význam pri zaistení vzájomného intermodálneho prepojenia celej siete. Väčšina prístavov na Dunaji má totiž železničné i cestné spojenie, čo zvyšuje ich prífazlivosť pre kombinovaný spôsob dopravy.

Techniky kombinovanej dopravy v ostatných rokoch prežívajú značný rozmach a Dunajský kanál sa dnes môže stať účinným článkom rôznych logistických trás, ktoré prechádzajú od Čierneho mora do stredu Európy a ďalej k Atlantickému oceánu, pozdĺž osi Rýn-Mohan-Dunaj, alebo v opačnom smere.

Navigácia po Dunaji však stále prináša množstvo prekážok, kvôli ktorým nie je možné naplno využiť potenciál rieky. Optimalizácia dopravy na Dunaji si vyžaduje viacero opatrení: prehlbenie a rozšírenie rieky v niektorých miestach; modernizácia prístavov, lodeníc a flotíl; racionalizácia prevádzky; harmonizácia a zjednodušenie niektorých inštitucionálnych a právnych problémov.

Okrem navigácie sa však objavuje aj ďalší veľký problém: zhoršovanie životného prostredia v oblasti Dunaja a Čierneho mora si vyžaduje okamžitý zásah. Napriek viacerým štátnym a medzinárodným iniciatívam v ostatných desiatich rokoch sa zatiaľ nepodarilo situ-

áciu zvládnuť a vyriešiť súvisiace zdravotné problémy. Riešenie môže priniesť iba rozsiahle spoločné úsilie o obnovu životného prostredia na regionálnej úrovni. Základnou podmienkou je spolupráca riečnych dopravcov a inštitúcií v oblasti životného prostredia. Bez takejto spolupráce nemožno hovoriť o riečnej doprave ako o najekologickejšom spôsobe dopravy.

Memorandum o porozumení, ktoré podpísali ministri dopravy desiatich európskych krajín v Rotterdame 6. septembra 2001 na účely rozvoja Koridoru VII, zdôrazňuje potrebu posilnenia spojenia medzi Dunajom, Transeurópskymi dopravnými sieťami (TEN-T) a Čiernym morom. Na dosiahnutie tohto cieľa dokument stanovuje viacero opatrení. V tom istom čase sa uskutočnilo stretnutie predsedov koridorov v Bruseli, ktorí poukázali na potrebu väčšej spolupráce. S tým súvisí aj rozhodnutie Koridorov IV, VII a X o realizácii projektu spolupráce pod názvom „Koridory juh-východ“.

Zlepšenie stavu Dunaja ako dôležitej európskej dopravnej tepny bolo aj ústrednou témou Procesu spolupráce v oblasti Dunaja (DCP — *Danube Co-operation Process*), ktorý sa začal na stretnutí ministrov vo Viedni 27. mája 2002 a ktorý pokračoval 14. júla 2004 v Bukurešti. Účastníci procesu sa dohodli, že Dunaj je ekonomicky a ekologicky udržateľným koridorom a jeho kapacita by sa mala naplno využívať v záujme čo najlepšieho rozvoja podunajských krajín. Na tento účel je potrebné uskutočniť tieto opatrenia:

- > Zlepšiť splavnosť realizáciou rozhodnutí Dunajskej komisie týkajúcich sa hĺbky plavebného kanála, a tak umožniť plynulú dopravu (prioritou je odstránenie existujúcich zúžených profilov na úseku medzi Straubingom a Vilshofenom a medzi Viedňou a rakúsko-slovenskou hranicou).
- > Investovať do prístavov na Dunaji s cieľom vytvoriť multimodálne centrá distribúcie nákladu v súlade s európskou Dohodou o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (Dohoda AGN), ktorú prijala Ekonomická komisia Spojených národov pre Európu (UN-ECE) v Ženeve v roku 1996.
- > Vybudovať telematický informačný riečny systém, ktorý by výrazne zvýšil bezpečnosť všetkých, ktorí využívajú rieku pre účely dopravy alebo rekreácie.
- > Financovať projekty, ktoré podporujú začlenenie vnútrozemskej riečnej dopravy do dopravného reťazca pomocou intermodálnych uzlov.
- > Uľahčiť colné procedúry v súlade s návrhmi Dunajskej komisie.
- > Zosúladiť regulačné systémy na Dunaji a Rýne.

Viac informácií možno nájsť na adrese:  
[www.argedonau.at](http://www.argedonau.at)



Prístav vo Viedni (Rakúsko)



## FRANCÚZSKO

### Rozšírenie Port Est (východného prístavu) na ostrove Réunion



**Celkové náklady:** 72 740 000 EUR  
**Príspevok EÚ:** 29 096 000 EUR

„Ostrov Réunion sa nachádza v Indickom oceáne a je najodľahlejším regiónom. Väčšinu svojho zahraničného obchodu uskutočňuje po mori. Námorná doprava zabezpečuje 99 % objemu obchodu (3,5 miliónov ton v roku 2003). Port Est je jediným obchodným prístavom na ostrove a zabezpečuje viac ako 90 % dopravy. Silný demografický nárast na ostrove spôsobil značné zvýšenie objemu dopravy v prístave, ktorej predpokladaný nárast do roku 2015 by mal dosiahnuť 50 000 – 100 000 ton ročne. Rastu sa musí prispôbiť i infraštruktúra prístavu, pričom treba rátať so zvyšujúcou sa veľkosťou plavidiel. V rámci rozšírenia sa zväčší okruh pre otáčanie lodí, rozšíri sa vstupný kanál a uskutoční sa výstavba nového móla. Tieto investície umožnia, aby v Port Est pristávali plavidlá s nosnosťou 80 000 ton. Zároveň sa zvýši kvalita služieb, keďže sa skráti čakacia doba. V záujme trvalo udržateľného rozvoja sa vyťažný materiál uskladní a znovu využije najmä na údržbu prístavnej infraštruktúry.“

**Serge Joseph, riaditeľ Európskej bunky, ostrov Réunion**  
[serge.joseph@agile-reunion.org](mailto:serge.joseph@agile-reunion.org)

## GRÉCKO

### Most Harilaos Trikoupis



**Celkové náklady:** 770 000 000 EUR  
**Príspevok EÚ (ERDF):** 308 000 000 EUR  
**Pôžička EIB:** 385 000 000 EUR

„Most Harilaos Trikoupis spája Rion a Antirion na západe Korintského zálivu. Je to diaľničný viadukt s dĺžkou 2,88 km, ktorý poskytuje pevné spojenie medzi Peloponézskymi ostrovmi a kontinentálnym Gréckom. Most bol slávnostne otvorený v auguste 2004 v predvečer olympijských hier v Aténach a umožňuje vyhnúť sa zhruba 40 minútovej obchádzke pri prechádzaní úžiny. V prvom roku prevádzky po moste prešlo 4,5 miliónov vozidiel. Stavba má významnú úlohu v miestnom a regionálnom rozvoji. Uskutočnila sa tak vízia Harilaosa Trikoupisa, gréckeho predsedu vlády z 19. storočia, ktorý prvýkrát vyslovil myšlienku o postavení tohto mostu a po ktorom bolo dielo pomenované.“

**Yannis Freris, riaditeľ komunikácie, GEFYRA S.A.**  
[ifreris@gefyra.gr](mailto:ifreris@gefyra.gr)  
[www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr)

## SPOJENÉ KRÁLOVSTVO

### Vidiecka doprava na objednávku



**Celkové náklady:** 408 800 EUR  
**Príspevok EÚ:** 201 743 EUR

„Projekt ‚DARTS‘ (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme / Systém vidieckej dopravy v Anguse na objednávku) sa uskutočnil v okrese Angus v Škótsku. Jeho cieľom je maximalizovať využitie miestnej hromadnej dopravy poskytnutím integrovaných zákazníckych služieb, ktoré majú flexibilný a trvalo udržateľný charakter. Systém pokrýva územie s veľkosťou 1 270 km<sup>2</sup> (58 % rozlohy Angus) a slúži celkovému počtu 9 742 obyvateľov (t. j. 8,9 % obyvateľstva). Systém využíva centrálnu rezerváciu pokladni s najnovšími komunikačnými technológiami. Cieľom je implementácia dopravného riešenia, ktoré reaguje na dopyt obyvateľov a prispôbuje sa špecifickým podmienkam a potrebám vidieckej dopravy. Projekt umožní technické a organizačné vyhodnotenie prenositeľnosti dopravného riešenia na objednávku do iných situácií.“

**Brian Masson, projektový manažér, Angus Transport Forum**  
[brian.masson@btinternet.com](mailto:brian.masson@btinternet.com)

## FÍNSKO

### „Nákupný košík“



**Celkové náklady:** 52 647 EUR  
**Príspevok EÚ:** 31 102 EUR

„V rámci zefektívnenia opatrovateľskej služby pre starších občanov sa roku 1999 začal realizovať projekt ‚Kauppakassi‘ (Nákupný košík). Projekt je súčasťou komunitnej iniciatívy URBAN I na východnom predmestí Helsínk. Úrad sociálnych služieb spolupracoval so združením ‚Helykoti‘, ktoré poskytuje služby starším ľuďom a dvoma obchodníkmi. V priebehu dvoch rokov spoločne pripravili inovatívny model nakupovania. Obchodníci pripravujú objednávky ráno pred otvorením; zamestnanci ‚Helykoti‘ vyzdvihnú objednaný tovar a realizujú donášku do domu pomocou vozidla s elektrickým pohonom. Nezávislé hodnotenie ukázalo, že systém prináša výhody všetkým zúčastneným: „nákupný košík“ znižuje náklady na opatrovateľskú službu a uľahčuje život starším ženám, ktoré pracujú pre združenie; obchodníci získali mnoho nových klientov; zákazníci sú spokojní; prepravné vzdialenosti sa obmedzili na minimum a tichý a ekologický dopravný prostriedok je ideálny pre obytne zóny. Služba sa neskôr rozšírila aj do iných oblastí.“

**Eeva-Liisa Broman, vedúca projektu, URBAN II Helsínki**  
[eeva-liisa.broman@hel.fi](mailto:eeva-liisa.broman@hel.fi)  
[www.urbanfinland.info](http://www.urbanfinland.info)

## Interreg IIIB v severozápadnej Európe

## „Integrácia vysokorýchlostnej siete ako príspevok k európskej politike územného plánovania“



**Gösta Weber**, koordinátor projektu Interreg IIIB „HST4i“, South East England Development Agency (SEEDA)

Agentúra pre rozvoj juhovýchodného Anglicka (*South East England Development Agency/SEEDA*) koordinuje dva projekty nadnárodnej spolupráce v oblasti integrovanej dopravy a vysokorýchlostných vlakov (HST — *high-speed trains*). Projekty spolufinancuje fond ERDF a podieľa sa na nich 32 partnerov z piatich krajín: Spojené kráľovstvo, Francúzsko, Belgicko, Holandsko a Nemecko.

Projekt pod názvom „HST4i“ (*High Speed Train Integration/Integrácia vysokorýchlostných vlakov*) sa sústreďuje na implementáciu investícií do najlepších postupov pri realizácii vysokorýchlostnej železničnej siete. Vzhľadom na 18 partnerov z piatich uvedených krajín a rozpočet vo výške 29 miliónov euro, z čoho 14 miliónov poskytol fond ERDF, ide o najväčší projekt programu Interreg IIIB v severozápadnej Európe, ktorý schválila Európska komisia.

Cieľom projektu „HSTconnect“, ktorý je úzko spojený s projektom HST4i, je zlepšiť spojenia medzi sekundárnou sieťou regionálnej dopravy a primárnou, transeurópskou vysokorýchlostnou železničnou sieťou HST. Na projekte HSTconnect sa zúčastňuje 14 medzinárodných strategických a investičných partnerov. Rozpočet dosahuje výšku 19 miliónov euro, z čoho 8 miliónov pochádza zo zdrojov Spoločenstva.

## Dva príklady investícií do HST

V rámci projektov HST sa realizujú výrazne odlišné investície: miliardové projekty, ktoré súvisia s olympijskými hrami v roku 2012, ako aj skvalitnenie cezhraničných spojení na stanici HST Lille Europe.

V londýnskom Stratforde investuje mestský okres Newham do cesty pre peších medzi novou medzinárodnou stanicou, miestnou stanicou a historickým centrom Stratfordu. Tak vznikne spojenie medzi novou štvrťou v Stratforde s terajším mestským prostredím a zároveň sa integrujú prilahlé obytné štvrte. Obe železničné stanice budú slúžiť na spojenie s Olympijským parkom v roku 2012.

Obec Leiedal v Belgicku uskutočňuje modernizáciu regionálnej siete, ktorá spája obce pozdĺž rieky Leie, s cieľom napojiť ich na stanicu Lille Europe. V rámci projektov

tu sa venuje mimoriadna pozornosť ekologickej kvalite dopravných uzlov, vlakových a autobusových staníc.

Oba projekty umožňujú overiť a potvrdiť investície, ktorých cieľom je optimalizovať príspevok staníc HST k vnútornej súdržnosti a k posilneniu pozície konkurencieschopnosti severozápadnej Európy. Projekty tiež podporujú kvalitnú a vzájomne sa dopĺňajúcu dopravnú infraštruktúru v severozápadnej Európe, čo stimuluje územný rozvoj vo viacerých centrách. Nové stanice sa musia stať hybnou silou pri obnovení zanedbaných mestských oblastí, pričom zachovávajú kvalitné životné prostredie, ktoré sa prelína so životom v mestách. Jedným z kľúčových cieľov je zlepšiť priestor a funkčnosť stanice pre cestujúcich a zároveň integrovať infraštruktúru staníc do miestneho spoločenstva. Stanica a jej bezprostredné okolie sa tak stanú priestorovou, sociálnou a ekonomickou križovatkou mestských oblastí.

## Nadnárodné aktivity — kľúčový prvok projektov HST

Jedným z cieľov projektov HST4i a HSTconnect je aj zvýšiť bázu vedomostí partnerov a informovať širšiu verejnosť. Ich súčasťou je preto medzinárodný program rôznych aktivít vo forme štúdií, workshopov, návštev, pri ktorých sa vymieňajú najlepšie skúsenosti. Ako príklad môže poslúžiť „HST Design Workshop“, ktorý sa uskutočnil v Utrechte 10. novembra. Účastníci sa zoznámili s celkovým návrhom stanice HST, plánom bezprostredného okolia a riešeniami prístupu do stanice. Výsledky workshopu sú spracované do materiálu „HST Design Guide“ (Sprievodca riešením HST).

V rámci oboch projektov bude tiež vypracovaná štúdia vplyvov HST (HST Impact Study), ktorej cieľom je preukázať pridanú hodnotu projektov HST4i a HSTconnect z pohľadu spoločensko-ekonomického dosahu a vplyvu na životné prostredie, ktoré majú investície do oboch projektov.

## Strategický prístup

Projekty HST vytvárajú priaznivé podmienky na rozvoj ekonomiky a zamestnanosti v mieste staníc i v ich okolí. Sú príspevkom k trvalej udržateľnosti, pretože riešia otázky mobility a konkurencie na miestnej i regionálnej úrovni. Zo strategického hľadiska sú HST projekty ukážkou toho, ako účinne môže FEDER pôsobiť v dopravných projektoch miestneho alebo regionálneho významu. Zároveň vytvárajú pridanú hodnotu k investíciám v podobe lepšieho projektového návrhu, rýchlejšej implementácie, výstavby doplnkovej infraštruktúry a v získavaní nových skúseností. Vďaka takýmto projektom sa investície do regionálnej dopravy dostávajú do širšieho európskeho kontextu a ukazujú ako možno úspešne zapojiť regionálnych a miestnych partnerov do implementácie európskej politiky.

Viac informácií možno nájsť na adrese:

<http://www.hst4i.net>





Doprava na juhu Portugalska vstupuje do nového spoločensko-ekonomického obdobia

## Algarve na križovatke

Región, ktorý pred päťdesiatimi rokmi bol najchudobnejším na území Portugalska, je dnes tretím najbohatším regiónom v prepočte HDP na obyvateľa aj napriek značnej nerovnováhe medzi vnútrozemím a pobrežím. Po roku 2006 tak Algarve už nebude patriť medzi regióny Cieľa 1. K rozvoju oblasti značne prispela Európska únia, keď poskytla veľké finančné prostriedky na zlepšenie infraštruktúry v cestnej, železničnej, leteckej a námornej doprave. Napriek výraznému a viditeľnému úsiliu v oblasti infraštruktúry však pretrvávajú isté obavy. Región Algarve má odľahlú polohu a veľmi závisí na turistickom ruchu. Preto musí prijať správne rozhodnutia, ktoré pomôžu udržať jeho rast a konkurencieschopnosť.



Diaľničná mimoúrovňová križovatka: Algarve má teraz rýchle spojenie s Lisabonom a so Španielskom

Je hlboká noc a iba niekoľko pouličných lúč slabo osvetľuje biele priečelia domov v Sanlucar de Guadiana na druhej strane, na španielskom nábreží. „Vidíte tie motorové loďky? Na noc sú priviazané. V tejto chvíli sa cez rieku dostane iba službukonajúci lekár,“ hovorí Carlos Cruz, manažér public relations v regióne Algarve. Nachádzame sa na portugalskom nábreží rieky Guadiana v obci Alcoutim (700 obyvateľov), priamo naproti španielskej dedinke Sanlucar. Rieka na tomto mieste dosahuje šírku iba dvesto metrov, no nikdy tu nebol postavený most. Najbližší pevný prechod pre vozidlá do Španielska sa nachádza vo vzdialenosti 50 km na sever v blízkosti Paymogo alebo 50 km na juh cez medzinárodný most Guadiana, ktorý bol dokončený v roku 1992. Napriek pádu oboch diktátorov na Ibérijskom polostrove a vstupu oboch krajín do Európskej únie, na tomto mieste sa hraničná rieka Guadiana stále ťažko

prekonáva. „Ide možno o jediné obývané miesto v Európe, kde je najväčšia vzdialenosť medzi dvoma mostami – až 100 km! V rámci programu Interreg sa skúma možnosť výstavby mostu medzi Alcoutim a Sanlucar, ale zatiaľ nebol stanovený žiadny termín,“ s ľútosťou hovorí Carlos Brito, ktorý už dlhší čas pracuje ako poslanec a člen mestskej rady. Zároveň pripravuje aj miestny mesačník *Jornal do Baixo Guadiana*. „Rozhodli sme sa upozorniť na potrebu pevného spojenia medzi oboma brehmi rieky a naša cezhraničná asociácia Alcoutim-Sanlucar preto tento rok v lete zorganizovala veľkú oslavu, kedy sme vytvorili náš vlastný ‚most‘ tak, že sme k sebe priviazali všetky lode z oboch dedín.“

Náklady na výstavbu mosta sa odhadujú na 15 miliónov euro. Nejde o žiadny luxus, pretože v nedávnom období sa zintenzívnili kontakty medzi obyvateľmi



Turistická loď má zastávku v Alcoutime

oboch dedín. Portugalci začali kupovať domy na španielskej strane a Španieli zase využívajú služby v Portugalsku. Z makroekonomického hľadiska by sa malá aglomerácia mohla stať miestom odbytu pre blízky španielsky región Andevalo, ktorý je ešte viac izolovaný a kde v súčasnosti správa Andalúzie uskutočňuje významný plán rozvoja. „Začali by sme znovu spoločne obchodovať, najmä s dobytkom. V tridsiatych rokoch tu prevrtil obchod s dobytkom medzi Španielskom i Portugalskom,“ vysvetľuje Carlos Brito.

## Cesta a rieka

I keď tu žiadny most nestojí, Alcoutim v minulom roku zažil ozajstnú hospodársku revolúciu. V menšej miere sa tak zopakoval rozvoj regiónu Algarve v posledných tridsiatich rokoch.

Divoká prírodná oblasť Guadiana sa zachovala vďaka svojej izolovanej polohe a dnes má veľkú hodnotu. Jedna portugalská a jedna belgicko-francúzska plavebná spoločnosť od jari 2005 zastavujú aj v Alcoutim. Každý týždeň sem dovážajú niekoľko sto návštevníkov, ktorí prichádzajú z Portimão v Portugalsku alebo zo Sevilly. Turistický ruch tak výrazne prispel k rozvoju miestneho obchodu.

V regióne vybudovali aj veľmi dôležitú cestnú komunikáciu, ktorá bola dokončená v júli 2005. V rámci projektu sa existujúca vedľajšia komunikácia IC 27 premenila na kvalitnú diaľnicu, ktorá umožňuje spojenie z Vila Real de Santo Antonio („hlavného mesta“ na pobreží v blízkosti dolného toku Guadiany) do Alcoutim za 25 minút. Čas cesty sa tak skrátil o tri štvrtiny. Alcoutim sa teraz nachádza na významnej severo-južnej osi, ktorá vedie rovnobežne s riekou Guadiana a vedie do Beja v Alentejo. Vďaka modernizácii komunikácie IC 27 tak možno dúfať v obnovu celého vnútrozemia Algarve — Serra de Caldeirão.

„Je veľmi dôležité podporovať dostupnosť územia, no musí tu fungovať aj vnútorný ekonomický potenciál. V tomto prípade boli, našťastie, obe podmienky splnené,“ zdôrazňuje Carlos Brito. Vďaka ceste a plavbám po rieke sa bude môcť Alcoutim rozvíjať a diverzifikovať turistické aktivity. Oblasť sa môže orientovať aj na náročnejšiu klientelu, napríklad poľovníkov. Dôležité bude aj využitie domácej produkcie: napríklad miestni malí výrobcovia syrov budú

môcť zvyšovať svoj odbyt a obec Alcoutim, ktorá má už reálnu možnosť prilákať investorov, pripravuje vytvorenie podnikateľskej zóny. Počet obyvateľov sa konečne začína stabilizovať, keďže tých, ktorí sa sťahujú z vidieka, nahrádzajú novopríchodzí z miest Villa Real alebo až z Faro.

Modernizácia IC 27 je vynikajúcim príkladom synergií, ktoré pôsobia medzi tromi programami v Algarve v oblasti dopravy: štátnym operačným programom „Dostupnosť a doprava“ (3,312 miliárd eur, z toho 280 miliónov pre Algarve), regionálnym programom PROAlgarve (108 miliónov eur pre oblasť dopravy) a Interreg IIIA Španielsko-Portugalsko pre cezhraničné projekty. V prípade IC 27 časť Monte Francisco–Odeleite (17,5 miliónov eur) získala financie z operačného programu „Dostupnosť a doprava“ a časť Odeleite-Alcoutim (14,4 miliónov eur) patrí pod projekt Interreg IIIA, kde fond ERDF pokrýval asi 50 % nákladov.

V priebehu ostatných desať — pätnásť rokov európskej pomoci ERDF a najmä Fond súdržnosti umožnili značne zlepšiť veľké regionálne a medziregionálne cestné systémy: IC 27 je druhou severo-južnou trasou, ktorá spája Algarve s ostatnými časťami Portugalska. Modernizácia regionálnej cestnej siete sa sústreďuje zhruba na dve navzájom kolmé osi: predĺženie diaľnice A2 až k Algarve — diaľnica prechádza Portugalskom zo severu na juh a výstavbu trasy z východu na západ pozdĺž husto osídleného pobrežného pásma. Trasa sa nazýva „Via do Infante“ a v súčasnosti je to štvorprúdová diaľnica, ktorá spája Lagos so španielskou hranicou.

## Železničné spojenia

Nezabúda sa však ani na železnice. Fond súdržnosti spolufinancuje (viac ako 320 miliónov eur z celkového objemu 400 miliónov eur) projekt „Modernizácia spojenia s Algarve“, ktorý je súčasťou prioritného projektu č. 8 Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), pod názvom „Multimodálna os Portugalsko-Španielsko-stredná Európa“. Práce boli dokončené v roku 2004 a uskutočňovali sa v štyroch fázach, ktoré zodpovedali štyrom úsekmi v celkovej dĺžke 339 km. V rámci projektu sa uskutočnila aj rekonštrukcia stanice, ako aj obnova základov železničnej trate, oprava dráhy na niektorých miestach, výstavba alebo modifikácia mostov (vrátane slávneho mostu 25. apríla v Lisabone), boli odstránené úrovňové železničné priecestia, uskutočnila sa elek-



Nádražie vo Fare, konečná stanica zmodernizovanej linky





Krytý trh v Olhãe: po renovácii rybárskych prístavov nasleduje oprava starých budov a zavedenie nových aktivít

trifikácia trati a modernizácia signalizačných a telekomunikačných systémov. To všetko umožňuje skrátenie cesty medzi Faro a Lisabonom na 3 hodiny, v porovnaní so 4,5 hodinami pred rekonštrukciou. Jorge Rodrigues, vedúci úseku regionálnej signalizácie v portugalskej železničnej sieti REFER, vysvetľuje výhody rozsiahlej modernizácie: „Okrem časovej úspory sa zvýšila bezpečnosť, spoľahlivosť a presnosť. Odchýlky od cestovného poriadku sú dnes 3 minúty oproti predchádzajúcim 15 až 20 minútam. Po sprevádzkovaní nových, tichších vozňov sa výrazne sa zvýšilo pohodlie, pričom sme nespomenuli ekologické výhody elektrifikácie.“ Výsledkom je nielen zvýšenie počtu cestujúcich asi o 30 %, „ale aj dynamickejší imidž železnice,“ dodáva Jorge. „Vo vlakoch vidíme čoraz viac cestujúcich, ktorí tu pracujú na svojich prenosných počítačoch.“

## Druhá turistická revolúcia

Campos Correia je prezidentom Koordinačného výboru regionálneho rozvoja v Algarve (RDCC) a hovorí o regionálnej stratégii takto: „Naším cieľom je v priebehu 10 – 15 rokov premeniť Algarve na jeden z najkonkurencieschopnejších regiónov v Portugalsku a v Európe. Kvalitnejšie systémy dopravy sú integrálnou súčasťou nášho územného akčného plánu, ktorý má viacero cieľov. Predovšetkým je to napojenie Algarve na „chrbtovú kosť Portugalska“, čo sa nám podarilo po dokončení diaľnice A2 (do Setúbal, Lisabonu a Porto). Potom je to modernizácia železničnej trasy Lisabon-Faro. Ďalej musíme účinne prepojiť náš región so Španielskom, čo sa práve uskutočňuje výstavbou Via do Infante a napokon vybudovať železničné spojenie medzi Algarve a Andalúziou. Musíme tiež rozvíjať miestnu dopravu, ako napríklad povrchové metro v regionálnych mestských oblastiach Lagos-Portimão-Lagoa a Loulé-Faro-Olhão, z ktorých každá má okolo 100 000 – 200 000 obyvateľov.“

Napriek významnému a viditeľnému úsiliu vo výstavbe infraštruktúry a zrejmou hrdosťou z dosiahnutého pokroku však pretrvávajú isté obavy. „Nachádzame sa na križovatke a musíme sa správne rozhodnúť,“ varuje Antonio Mendes, riaditeľ letiska vo Faro.

Letisko bolo postavené v roku 1965 a niekoľkokrát získalo európsku podporu na modernizáciu a rozšírenie. Dnes je Faro druhým najväčším letiskom v Portugalsku, pokiaľ ide o počet prepravených cestujúcich (4,7 miliónov v roku 2004). Antonio vysvetľuje: „Letisko je určené najmä pre „prichádzajúcich“ pasažierov, je to vstupné miesto pre zahraničných turistov a pre sezónnych obyvateľov.“ Vďaka rozvoju v obchode s nehnuteľnosťami v ostatných rokoch sa počet sezónnych obyvateľov v Algarve vyrovnáva s počtom turistov. Štruktúra klientov letiska — cestujúcich i leteckých spoločností — sa teda mení. Od roku 1999 výrazne poklesol počet charterových letov a zvýšilo sa množstvo



Tradičné mäsiarstvo v Monchique: zlepšenie siete ciest vytvára lepšie odbytie pre miestne výrobky

letov nízkorozpočtových leteckých spoločností. Turisti menej využívajú služby cestovných kancelárií a sami si organizujú svoju cestu za najnižšiu možnú cenu. „Okrem tejto zmeny, ktorej sme svedkami takmer v celej Európe, musíme riešiť aj oveľa vážnejšie problémy: náš turistický ruch je oveľa menej konkurencieschopný. Pre chudobných sme príliš drahí a bohatým ponúkame príliš málo služieb,“ otvorene priznáva Antonio Mendes.

Súčasný rozvoj letiska Faro je porovnateľný s dynamikou celého regiónu Algarve. Panuje tu všeobecná zhoda, že turizmus na dlhú dobu zostane hybnou silou regionálneho hospodárstva. To však platí len za predpokladu, že opäť dokáže získať a zachovať si svoju konkurencieschopnosť, navzdory silnej konkurencii medzinárodného turizmu, napriek pobrežiu, ktoré je na dnešnú dobu až príliš vydláždzené a navzdory požiarom, ktoré zničili viaceré oblasti známe svojimi prírodnými krásami, ako napríklad Serra de Monchique.

Algarve sa snaží o „druhú turistickú revolúciu“. „Musíme vystúpiť o stupienok vyššie, musíme byť iní vďaka produktom s vysokou pridanou hodnotou – to sa nám podarilo v prípade golfu, ktorý je tu veľmi úspešný – a musíme premeniť turizmus i aktivity pre voľný čas na stimul pre ostatné ekonomické sektory, ktorý vychádza z vedomostí a inovácie,“ odporúča predseda RDCC Campos Correia a ako príklad uvádza rekreačnú plavbu a špičkovú športovú turistiku, ktorú ponúka komplex svetovej úrovne vo Vila Real de Santo António.

## Udržať smer

Ako sa to v Portugalsku často stáva, spása by mohla prísť z mora. „Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos“ je verejnou organizáciou, ktorá spravuje prístavy a námornú dopravu, ako aj vnútrozemské vodné cesty (v Algarve sú to hlavne rieky Arade a Guadiana) na celom juhu Portugalska. Týka sa to najmä dvoch sektorov činností – rybolovu a turizmu. Podmienkou ich rozvoja je modernizácia, prispôbenie alebo i zmena náplne činnosti v prístavných oblastiach. David Assoreira, výkonný riaditeľ inštitútu vysvetľuje: „Po tridsiatich rokoch relatívneho konzervativizmu pozorujeme všeobecné zhoršenie stavu prístavnej infraštruktúry, najmä teraz, keď musíme otvoriť naše prístavy verejnosti a dopriať potešenie z nich obyvateľom, turistom, deťom, či chodcom. Musíme preto vykonať úpravu prístavov aj ich okolia.“



Prístav v Olhãe

Olhão je hlavný rybársky prístav v Algarve. Uskutočňujú sa tu rozsiahle práce s cieľom zlepšiť prístup k vodnej ploche (budovanie plôch zelene, rekreačných oblastí, značkových chodníkov a pod.) a prispôsobuje sa infraštruktúra (bagrovanie, náhrada vlnolamov účinnejšou ochranou, výstavba nových pobrežných hrádzi, prístavných mól a ďalšie vybavenie pre rybárov a užívateľov rekreačného prístavu, obnova starej krytej tržnice atď.). Celková výška investícií dosahuje takmer 6 miliónov eur, z čoho polovicu financuje fond ERDF. Obnovuje sa aj rybársky prístav Lagoa a v tomto prípade sa kladie dôraz na opravu lodí. Táto činnosť by sa mohla rozvinúť vzhľadom na predpokladaný rozvoj jachtingu a podobných športov v nasledujúcich rokoch. „Lodenice v Algarve majú významnú komparatívnu výhodu,“ vysvetľuje David Assoreira. „Sú kvalitné a rýchle a tamojšie podnebie umožňuje pracovať celý rok pod šírým nebom.“

Prístav Portimão sa už niekoľko rokov teší zisku z propagačných kampaní v Severnej Amerike, najmä na veľtrhu v Miami a rýchlo sa rozvíja vďaka rekreačným plavbám. V roku 2002 pri prístave kotvilo 17 výletných lodí. V roku 2003 sa ich počet zvýšil na 28, v roku 2004 na 36 a v roku 2005 na 54. Ako príklad stačí uviesť, že 16. augusta 2005 sa tu vylodilo celkom 5 000 cestujúcich! Portimão môže mnoho ponúknuť: malebný prístav uprostred nádhornej krajiny, ktorú veľmi obľubujú jachtári a 16 golfových ihrísk. Prístav sa spája s históriou veľkých portugalských expedícií, ktoré odchádzali z neďalekého Sagres. Pred ďalším naložením môžu cestujúci niekedy stráviť niekoľko dní v luxusnom hoteli. Jedna veľká americká spoločnosť pre výletné plavby v oblasti vlastní významný hotelový komplex.

Vybagrovanie prístavu a výstavba novej prístavnej hrádze (s dĺžkou 165 m, čo umožní prístávanie naraz 3 plavidiel), ktoré by spolufinancovala Európska únia, je nevyhnutnou podmienkou, ktorá umožní vstup veľkým výletným lodiam. Pasažieri sa v súčasnosti musia až príliš často vylodiť na mori, čo nie je vždy praktické. Nedávno sa takto muselo vylodiť 160 postihnutých osôb na invalidných vozíčkoch z výletnej lode *Legend of the Seas*.

Prístavný inštitút vkladá veľké nádeje aj do dvoch hlavných vodných tokov v Algarve: do Guadiany, ale aj do rieky Arcade, ktorá je splavná až do Silves. Projekt pod názvom „Záchrana pamäte rieky“ tak umožní zvýšiť záujem turistov o bývalú arabskú metropolu v Algarve. Treba však propagovať plavebné aktivity aj u mládeže. David Assoreira lútuje, že v regióne nie je dostatok vzdelávacích štruktúr pre zamestnancov námornej infraštruktúry, s výnimkou rybárov. „Je to nešťastná situácia: Portugalsko by mohlo a malo viac rozvíjať svoje morské aktivity. Bol by to návrat ku koreňom, ktorý zároveň pomôže posilniť ekonomickú budúcnosť krajiny.“

V čase keď región takmer prekonal jednu zo svojich veľkých nevýhod – nedostatok a zastaralé dopravné infraštruktúry – Algarve tak musí riešiť ďalšie a zložitejšie výzvy ako je rozšírenie Európskej únie, globalizácia a pokračujúce úsilie o zvýšenie konkurencieschopnosti. Táto situácia však nevyvoláva obavy u prezidenta Koordinačného výboru pre regionálny rozvoj. „Rast a zblížovanie si vyžadujú dlhodobé úsilie,“ zdôrazňuje Campos Correia. „Treba vydržať, nezabúdať na dlhodobé ciele a vedieť vždy zhodnotiť vlastné sily. Vývoj prináša úspechy i úškalia. Dôležité je pokračovať vo svojej ceste a dodržiavať smer, ktorý sme si stanovili.“

Viac informácií možno nájsť na adrese: [www.ccdr-alg.pt](http://www.ccdr-alg.pt)



Estónsko, Litva, Lotyšsko, Poľsko, Fínsko

## „Z Varšavy do Helsiniek: ‚Rail Baltica‘ — nápaditý, strategický a trvalo udržateľný projekt“

**Pavel Telička**, koordinátor, Transeurópska dopravná sieť



20. júla tohto roku ma podpredseda Európskej komisie Jacques Barrot vymenoval do funkcie jedného zo šiestich „koordinátorov“ Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Menovaných koordinátorov odsúhlasila Rada a Európsky parlament. Týmto krokom Komisia sleduje cieľ priniesť nový politický stimul do viacerých prioritných železničných projektov. Úlohou koordinátorov je uľahčiť implementáciu týchto projektov, najmä takých, ktoré majú cezhraničný rozmer.

Ja osobne zodpovedám za projekt „Rail Baltica“. Ide o nápaditý, strategický a trvalo udržateľný projekt železničnej dopravy, na ktorom sa podieľajú štyri nové členské štáty pri Baltskom mori: Poľsko, Litva, Lotyšsko a Estónsko, spolu s Fínskom. Severo-južná os Rail Baltica povedie z Helsinky do Tallinu a Varšavy. Trasa tak zaisťuje priame spojenie pobaltských krajín a Poľska so stredom Európskej únie, čím posilní jednotný trh a zároveň pomôže integrácii krajín, cez ktoré bude prechádzať. Krátka hranica o dĺžke 70 km, ktorá oddeľuje Litvu od Poľska, je jediným existujúcim pevninovým spojením medzi pobaltskými krajinami a zvyškom Únie. Vytvorenie účinných a trvalo udržateľných dopravných spojení cez túto hranicu má preto veľký význam nielen pre príslušné krajiny, ale aj pre celú Európsku úniu.

Generálne riaditeľstvo pre regionálnu politiku v prvom kroku vypracuje štúdiu uskutočniteľnosti, ktorá bude dokončená do konca roku 2006. Cieľom štúdie je určiť potenciálnu ekonomickú životaschopnosť železničného spojenia, pričom zohľadní aj ďalšie súvisiace aspekty. Najdôležitejší je dosah projektu na životné prostredie. Po úvodných diskusiách s politickými predstaviteľmi som presvedčený, že zlepšenie železničnej trasy medzi Tallinom a Varšavou bude ekonomicky uskutočniteľné, no musíme počkať na výsledky štúdie.

Železničné spojenie Rail Baltica priláka podnikateľov v koridore, kde už existuje cestné spojenie „Via Baltica“. Z hľadiska územného rozvoja železnica ukončí činnosť programu Interreg v oblasti Baltského mora. Umožní tiež prepojiť Poľsko a pobaltské krajiny so „Severským trojuholníkom“, o ktorom rokujú škandinávské krajiny, a tiež s Ruskom a husto osídleným regiónom okolo Sankt Peterburgu.

Hlavný tok premávky v súčasnosti prechádza najmä z východu na západ, vzhľadom na veľké množstvo ruských výrobkov, hlavne surovín, ktoré smerujú do EÚ cez pobaltské prístavy. Strategický význam regiónu by sa mohol značne zvýšiť, ak by sa Čína, ktorá v súčasnosti skúma túto možnosť, rozhodla usporiadať čas a vozila svoje výrobky po železnici cez Sibír do

pobaltských prístavov namiesto transportu loďami cez Suezský prieplav. Železničná trať Rail Baltica by sa tak mohla stať severo-južnou osou pre túto premávku.

Projekt poskytne aj trvalo udržateľnú alternatívu k cestnej doprave na prepravu tovaru i cestujúcich v tomto smere. Niekoľko vlád pobaltských krajín už vníma spojenie Rail Baltica ako nástroj rozvoja. Pobaltské mestá už začínajú súťažiť o to, kde by mala viesť nová trasa. Považujem to za dobrý signál.

Úspech projektu si však vyžaduje značnú politickú jednotu piatich zúčastnených krajín, vzhľadom na potenciál, ktorý ponúka. Na rozbeh a uskutočnenie projektu bude potrebné silné odhodlanie. Jednou z mojich hlavných úloh bude napomôcť jednote zámeru a vízie. Budem sa preto aktívne angažovať v komunikácii so všetkými účastníkmi. Sú nimi potenciálni zákazníci a užívatelia, sociálni partneri, regionálne a miestne orgány, výrobcovia železničných systémov i samotní operátori železničnej dopravy.

Pokiaľ ide o financovanie, náklady na projekt Rail Baltica, či skôr „Prioritný projekt RTE-T č. 27“ ako sa oficiálne nazýva, môže v niektorých prípadoch znášať Fond súdržnosti až do výšky 80 % celkového objemu. Všetko závisí na výške finančných perspektív na obdobie 2007–2013<sup>(1)</sup> a niektoré vplyvné politické osoby, najmä európski poslanci, podporujú úplné financovanie prioritných dopravných projektov.

Ja osobne som niekoľkokrát cestoval z Helsiniek do Varšavy, niekedy i v sprievode novinárov, aby som zistil, v akom stave sa dnes nachádza infraštruktúra a v čom sú príčiny oneskorení a prekážok. Chceme sa aktívne zasaďovať o to, aby sa túto veľkú európsku regionálnu os podarilo sprevádzkovať čo najrýchlejšie.



Nádražie v Helsinkách (Fínsko)

(1) V čase písania tohto článku (november 2005) ešte neboli známe finančné perspektívy na obdobie 2007–2013.

## Španielsko

# „Rozšírenie prístavu v Barcelone predpokladá odklon rieky Llobregat... a rešpektovanie životného prostredia“

**Josep Oriol**, generálny riaditeľ, prístav v Barcelone



Projekt odklonu rieky Llobregat sa začal v roku 2000 a dokončil v roku 2004. Bol to významný moment histórie dopravy v Barcelone. Niektoré ambiciózne projekty ako „Prístav a slobodná zóna“ v prvých desaťročiach 20. storočia predpokladali výstavbu veľkej prístavnej infraštruktúry južne od hory Montjuïc a už vtedy sa Llobregat považovala za fyzický limit budúceho prístavu. Občianska vojna v Španielsku a následná medzinárodná izolácia však značne spomalili rast španielskeho hospodárstva i prístavu v Barcelone. So „Stabilizačným plánom“ z roku 1959 súvisí i opätovné otvorenie sa španielskej ekonomiky vonkajšiemu svetu. Barcelona si znovu získala svoje postavenie zaoceánskeho prístavu a opäť vznikla potreba rozšírenia prístavu.

Odklon rieky Llobregat sa stal nevyhnutnou podmienkou rozšírenia prístavu. O odklone sa prvýkrát začalo uvažovať v šesťdesiatych rokoch a niektoré vtedajšie projekty, ako napríklad projekt, ktorý vypracovala Barcelonská komora obchodu, priemyslu a námornej dopravy, navrhovali práce s výrazným ekologickým dosahom, pričom sa ústie rieky do mora malo presunúť o 9 km smerom na juh od pôvodného miesta.

V roku 1994 zodpovedné orgány po prvýkrát predstavili projekt nazvaný „Plán Delta“. V rámci projektu sa počítalo s výstavbou kanálu a odklonom rieky Llobregat o 2 km. Okrem rozšírenia prístavu sa počítalo aj s rozvojom letiska, výstavbou nových ciest a železníc, vybudovaním čističky odpadových vôd a vytvorením rozsiahlej chránenej prírodnej oblasti.

Po odklone rieky sa v decembri 2001 mohli začať práce na rozšírení prístavu v Barcelone. Výška rozpočtu dosiahla jednu miliardu eur, z čoho 277 miliónov eur poskytol Fond súdržnosti, pričom by sa mala 2,3–krát zväčšiť rozloha prístavu, teda o 1 265 hektárov, a postaviť 30 km prístavných hrádzí.

V súčasnosti sa pripravuje základ ďalšieho rozvoja prístavu. Z kvantitatívneho hľadiska ide o výstavbu nových hrádzí, inštaláciu nových žeriavov a vybudovanie nových prístupových ciest. Z hľadiska kvality pribudnú nové námorné trasy, viaceré európske spojenia a zlepšia sa služby pre zákazníkov. Počet prepravných

kontajnerov sa zvýši z 2 na 6 miliónov, čo predstavuje ročný objem 90 miliónov ton.

V rámci tohto rozsiahleho projektu sa tiež vybuduje lepší prístup do rozšíreného prístavu. Priestor, ktorý vznikol na mieste bývalého koryta rieky, možno vynikajúco využiť ako koridor pre budúce pozemné spojenie. Vznikne tu štvorprúdová diaľnica, ktorá bude určená výhradne pre ťažké nákladné vozidlá a ktorá sa priamo napojí na španielsku a európsku diaľničnú sieť. Z nových nákladných staníc, ktoré budú postavené pri nových hrádzach, budú vychádzať štyri nové železničné trasy.

Najväčšia pozornosť pri rozšírení prístavu v Barcelone sa venuje rešpektovaniu životného prostredia. Bolo vypracovaných viacero opatrení, ktoré majú znížiť možný negatívny dosah stavebných prác. Súčasťou stavby je nielen prísne dodržiavanie predpisov na výstavbu prístavov a environmentálnej legislatívy, ale aj viacero opatrení, ktorých cieľom je zlepšiť celkový stav delty rieky Llobregat. Napríklad, na mieste bývalého koryta rieky bolo zachovaných 10 hektárov lužných lesov, ktoré slúžia na ochranu tamojšej fauny. V súčasnosti sa dováža niekoľko miliónov ton piesku na vytvorenie pláže o dĺžke 2 km na juh od nového vyústenia rieky. Táto operácia je ďalším príkladom snahy prístavných orgánov realizovať trvalo udržateľnú infraštruktúru, ktorá bude rešpektovať životné prostredie.



Nové prístaviská môžu prijímať veľké lode



## BULHARSKO

### Obnova letiska v Sofii



**Celkové náklady:** 148 756 000 EUR  
**Príspevok EÚ:** 50 000 000 EUR

„Letisko v Sofii je hlavným miestom vstupu pre obchodníkov a turistov do Bulharska. Jeho terajšie vybavenie však pasažierom ani operátorom neponúka dostatočnú úroveň služieb. Súčasťou tohto projektu ISPA je výstavba nového terminálu pre cestujúcich a súvisiacej infraštruktúry: prístupové cesty, rolovacie dráhy pre lietadlá, parkovacie plochy atď. To všetko sa uskutočňuje v rámci väčšieho projektu rozšírenia a prispôbenia prístávacej dráhy pre väčšie lietadlá, pričom sa zníži hluková záťaž mesta.“

**Nelly Yordanova**, Ministerstvo dopravy a komunikácií Bulharskej republiky  
[nyordanova@mtc.government.bg](mailto:nyordanova@mtc.government.bg)

## SLOVENSKO

### Modernizácia železničného úseku Bratislava Rača – Trnava



**Celkové náklady:** 51 422 000 EUR  
**Príspevok EÚ:** 38 566 500 EUR

„Železničný úsek Bratislava Rača – Trnava je súčasťou 5. európskeho koridoru, ktorý prechádza z Bratislavy cez Žilinu a Košice do Čiernej nad Tisou na hranici s Ukrajinou. V Žiline potom prechádza 6. koridorom, ktorý vedie do Varšavy a odtiaľ do Gdaňska a k Baltskému moru. Hlavným cieľom modernizácie trasy je zaistiť dobrý prístup do Transeurópskej dopravnej siete a zabezpečiť kvalitné železničné spojenie medzi oboma krajinami. Projektové práce sa uskutočnia v období od marca 2002 do decembra 2005 a sú financované z ISPA. Súčasťou projektu je najmä výstavba železobetónovej mostovky v dĺžke 750 m, odstránenie úrovňových železničných priecestí a rekonštrukcia všetkých staníc medzi Bratislavou Račou a Trnavou. Zrenovovaná trasa bude bezpečnejšia a tichšia a umožní premávku vlakov rýchlosťou až do 160 km/hod.“

**Miroslav Matúšek**, železnice Slovenskej republiky (ŽSR)  
[Matusek.Miroslav@zsr.sk](mailto:Matusek.Miroslav@zsr.sk)

## MAĎARSKO

### Rozšírenie vonkajšieho obchvatu v Budapešti



**Celkové náklady:** 334 893 000 EUR  
**Príspevok EÚ:** 284 659 050 EUR

„Fond súdržnosti sa podieľa na financovaní diaľničného obchvatu okolo maďarského hlavného mesta. Dokončenie východnej časti o dĺžke 26,5 km umožní prepojiť diaľnice M1, M3, M5 a M7 a tiež viacero štátnych ciest, ktoré vchádzajú do Budapešti. Projekt zmierni hustotu premávky v hlavnom meste a prispeje tak k ukončeniu každodenného zlého sna miestnych motoristov. Okrem plynulého tranzitu najmä nákladných vozidiel, nový vonkajší obchvat zníži úroveň znečistenia v meste a podporí vstup nových podnikov do regiónu. Infraštruktúra rešpektuje najprísnejšie normy v oblasti životného prostredia a bezpečnosti. Práce by sa mali ukončiť do novembra 2007.“

**Tompos Attila**, koordinátor EÚ, Národná diaľničná spoločnosť  
[tompos.attila@nart.hu](mailto:tompos.attila@nart.hu)

## ŠPANIELSKO

### Rozšírenie prístavu v Gijone



**Celkové náklady:** 563 900 000 EUR  
**Príspevok EÚ (Fond súdržnosti):** 247 500 000 EUR  
**Pôžička EIB:** 250 000 000 EUR

„Únia významne prispieva k modernizácii španielskych prístavných infraštruktúr. Európska investičná banka (EIB) je partnerom Fondu súdržnosti a okrem úverov poskytuje aj technickú pomoc, najmä pri vyhodnotení potrieb. Ako konkrétny príklad možno uviesť veľmi slubnú investíciu, ktorá sa uskutočnila v Gijone. Rozšírenie hlavného prístavu Asturias financoval Fond súdržnosti i úver EIB a cieľom je zvýšiť kapacity spracovania a skladovania pre náklady, ktoré sa prevážajú cez Gijon. Súčasťou projektu je najmä posilnenie vlnolamov a rozšírenie priestorov pre uskladnenie a kotvenie tak, aby v prístave mohli pristávať aj väčšie lode.“

**Andrew Allen**, Európska investičná banka  
[ALLEN@eib.org](mailto:ALLEN@eib.org)

### 2007–2013: Príprava novej generácie programov pomocou stránok Inforegio na internete

Členské štáty a regióny sa pripravujú na nadchádzajúce programové obdobie 2007–2013. Stránky Inforegio na internete v tejto súvislosti prinášajú rozsiahle informácie a dôležité dokumenty pre všetkých účastníkov, ktorí sa podieľajú na tejto aktivite. Cieľom je uľahčiť výmenu medzi jednotlivými účastníkmi a širokou verejnosťou a informovať o dosiahnutom pokroku. Prosíme, aby ste vaše otázky a príspevky posielali Generálnemu riaditeľstvu pre regionálnu politiku.

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/funds/2007/index\\_sk.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_sk.htm)

## Kontakty

Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre regionálnu politiku  
Odbor 01 – „Informácie a komunikácia“  
Thierry Daman  
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles  
Fax: +32 2 296 60 03  
E-mail: [regio-info@cec.eu.int](mailto:regio-info@cec.eu.int)  
Internet: [http://europa.eu.int/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm)

Informácie o regionálnej pomoci Európskej únie  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-826X

© Európske spoločenstvá, 2005  
Reprodukcia je povolená pod podmienkou uvedenia zdroja.

*Printed in Belgium*



Úrad pre publikácie

*Publications.eu.int*