



CS



Evropská unie
Regionální politika

info regio

panorama

| č. 14 | září 2004 |



Fond soudržnosti

Podpora evropské solidarity

Obsah

Fond soudržnosti *podpora evropské solidarity*

Fond soudržnosti se mění

Fond soudržnosti, který je „příbuzný“ Strukturálním fondům, vystupuje spíše jako bratranec než sourozenec. Od roku 1994 si uchovává své specifické cíle a způsob výkonu, i když dosáhl vyšší stupeň koordinace s Evropským fondem regionálního rozvoje. Nyní, po deseti letech, vstupuje do nové fáze své existence, jelikož 1. května 2004 přijal deset nových států, které z něj také mohou čerpat.

Svědectví: Polsko

Čtyři roky ISPA: od předvstupního období k soudržnosti

Jak Nástroj předvstupních strukturálních politik (ISPA) tak Fond soudržnosti jsou založeny na stejném konceptu a vykazují proto mnoho společných rysů. Prvně jmenovaný se od roku 2000, kdy vznikl, podílel na financování více než tří set velkých projektů v oblasti infrastruktury dopravy a životního prostředí v kandidátských zemích střední a východní Evropy.

ISPA v akci: Maďarsko, Slovinsko, Bulharsko, Rumunsko

Galicie (Španělsko): Skoncovat s odpady

Galicie, která se potřebovala přizpůsobit evropským normám v oblasti životního prostředí a trvale rozvíjet své hospodářství poté, co prožila několik ekologických katastrof, zahájila rozsáhlý program likvidace odpadních vod a pevných odpadů. Velkou část nezbytných investic financuje Fond soudržnosti.

Svědectví: Irsko, Portugalsko

Fond soudržnosti v akci: Řecko, Irsko, Portugalsko, Španělsko

3



8



9



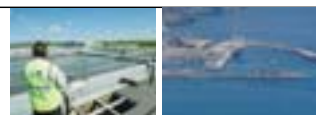
13



14



17-18



19

Fotografie (stránky): Evropská komise (1, 5, 9, 11, 12), SOGAMA (3, 7), Aguas do Zêzere SA (5, 19), EYDE-PATHE (6, 19), Ayuntamiento de La Coruña (7, 14, 16), Poland's National Fund for Environmental Protection and Water Management (8), CCCMM (15), Limerick Main Drainage (17), Portos da Madeira (18), propagátoři projektu (13, 19).

Na obálce: Most přes Boyne v Droghedě (Irsko), spolufinancovaný Fondem soudržnosti.

Odpovědný redaktor: Thierry Daman, Evropská komise, Generální ředitelství pro regionální politiku

Tato publikace byla vytištěna v angličtině a francouzštině na recyklovaném papíře.

Tematická sbírka dokumentů je k dispozici v 19 jazycích Evropské unie na internetové adrese http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

Text této publikace není právně závazný.

Fond soudržnosti se mění

John Walsh ⁽¹⁾

Vlak naplněný odpady přijíždí do ekologického komplexu ve městě Cerceda (Španělsko), na jehož financování se podílel Fond soudržnosti



Fond soudržnosti, který je spřízněn se Strukturálními fondy, vystupuje spíše jako jejich bratranec než jako sourozenec. Od roku 1994 si uchovává své specifické cíle a způsoby uplatnění, ale zároveň se mu podařilo dosáhnout vyššího stupně koordinace s Evropským fondem regionálního rozvoje. Nyní, tedy počínaje 1. květnem 2004, kdy do EU vstoupila desítká nových států, která může čerpat jeho prostředky, začíná po deseti letech novou etapu své existence. Evropská komise navrhuje na programové období let 2007-2013 upravit prováděcí pravidla tak, aby byla přizpůsobena těm obecným programovým pravidlům, třebaže si Fond zachová svá vlastní specifika. Rýsuje se tak vyhlídka, že jeho blízcí Fond soudržnosti adoptují a plně zapojí do rodiny.

Opodstatnění existence Fondu soudržnosti je založeno na zajímavém paradoxu. Fungování jednotného trhu totiž předpokládá, že ty nejméně prosperující členské státy musí výrazně investovat, aby zvýšily svůj růstový potenciál, což znamená značné dodatečné investice do rozvíjení, zlepšování a modernizace infrastruktury. Pokud se však tyto státy zároveň chtějí stát součástí eurozóny, musí udržet pod kontrolou svůj veřejný dluh, což znamená přísné hlídat veřejné finance, i když zároveň vzniká potřeba větších investic.

Řešení tohoto rozporu přinesla Maastrichtská smlouva, která vytvořila nový fond pro finanční podporu nejméně prosperujících zemí, tedy Fond soudržnosti.

Díky jeho vzniku první čtyři země, které z něj čerpaly prostředky (Španělsko, Portugalsko, Irsko a Řecko), splnily konvergenční kritéria Ekonomické a měnové unie a přitom mohly pokračovat v investicích do infrastruktury.

Nyní se budu věnovat vývoji prováděcích pravidel Fondu soudržnosti. I když obecně zůstala v průběhu posledních

⁽¹⁾ Administrátor, Evropská komise, Generální ředitelství pro regionální politiku

deseti let stejná, přivedly zkušenosti získané v období 1994–1999 Radu k tomu, že v roce 1999 provedla jistý počet úprav. Komise navíc časem vybrousila své postupy a metody při vedení projektů. Upravená pravidla se v období 2004–2006 aplikují v deseti nových členských zemích, při činnosti Fondu a při řízení projektů, které podporuje Nástroj předvstupních strukturálních politik (ISPA)². Pro následující programové období by však financování z Fondu soudržnosti mělo doznat značných změn.

Specifika Fondu soudržnosti: 1994

Fond soudržnosti nevyvolal tolik zájmu odborníků či veřejnosti jako jeho více známý bratranec Evropský fond pro regionální rozvoj (FEDER). Tuto relativní zdrženlivost lze vysvětlit tím, že jej využívaly jen čtyři z patnácti členských zemí, ale také specifickými rozdíly mezi těmito fondy, pokud jde o cíle a provádění.

Fond soudržnosti byl ustaven nařízením Rady z 16. dubna 1994³. Od svého založení vykazuje ve srovnání se systémem Strukturálních fondů specifické rozdíly:

- > Fond soudržnosti umožnil podporu projektů v těch členských zemích, které na ni měly nárok, bez vnitřního ho územního rozlišování.
- > Mechanismus financování Fondu soudržnosti byl podmíněn makroekonomickou situací. V zásadě lze říci, že příslušné členské země musely předložit konvergenční program s výhledem na přistoupení k eurozóně a tedy bránit výraznému schodku svých veřejných financí. Cílem fondu ovšem bylo nahradit národní výdaje, takže ověřování doplňkovosti jako u Strukturálních fondů nebylo aplikováno.
- > Pomoc byla zaměřena na uskutečňování cílů Akčního programu pro životní prostředí a na podporu transevropské dopravní sítě.
- > Rozdělování financí mezi nárokové sektory životního prostředí a dopravy muselo zachovávat určitou rovnováhu. Komise dospěla k názoru, že pomoc oběma sektorům musí být rozdělena na polovinu (50 : 50).
- > Komise přiděluje finance projekt po projektu na žádost členských zemí a existuje obecně platné pravidlo, že nárokováné požadavky na jeden projekt musí představovat nejméně 10 milionů euro.

Vývoj prováděcích pravidel

Upravená pravidla Fondu soudržnosti z roku 1999⁴ zdůrazňují nutnost promyšlenějšího přístupu a větší shody mezi projekty a obecnou strategií v oblastech životního prostředí a dopravy, ať již na úrovni administrativní nebo oborové. Podle Komise musí být tato strategie definována a formálně sepsána v jednom či více dokumentech, které pak budou sloužit za „referenční rámec“ pro zásahy Fondu v každé nárokové zemi. Toto ustanovení figuruje vedle ostatních provozních podmínek v *Průvodci Fondu soudržnosti* z roku 2000⁵. Průvodce dále uvádí:

- > pokyny Komise týkající se priorit Fondu soudržnosti v oblasti životního prostředí a dopravy;
- > opatření, jejichž cílem je brát více v úvahu soukromé finanční zdroje;
- > podporu partnerství veřejného a soukromého sektoru, která by maximalizovala multiplikační efekt unijní pomoci a zvětšila šíři financované infrastruktury;
- > určitá ustanovení k racionalizaci řízení Fondu, například nový jednotný formulář žádosti o podporu.

Dalším projevem využívání Fondu od roku 1999 bylo zlepšení předpisů, jimiž se řídí projekty, a vyjasnění politiky Komise při vyhodnocování a řízení těchto projektů.

V období 2000–2004 byly nařízeními Komise definována všeobecná pravidla, která se měla dodržovat. Takto upravená pravidla se týkají následujících oblastí:

- > finanční řízení a kontrola, postup při finančních opravách (2002);
- > pravidla nárokovosti, která mají blíže k dokumentům, týkajících se nároku na prostředky ze Strukturálních fondů (2003);
- > zjednodušení pravidel v informační a propagační oblasti (2004).

Tato nařízení usnadňují rozhodování o financování jednotlivých projektů a sbližují systém čerpání z Fondu soudržnosti se systémem Strukturálních fondů.

Politika a metody Komise při hodnocení velkých projektů v rámci Strukturálních fondů a Fondu soudržnosti se upřesnily i zveřejněním nového vydání *Příručky analýzy efektivity investičních projektů*⁶ v roce 2002.

(²) Viz následující článek.

(³) Úřední věstník L 130, 25. 5. 1994, str. 1.

(⁴) http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_en.htm

(⁵) Přístupný v angličtině, francouzštině, řečtině, portugalské a španělštině na: http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm

(⁶) http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_en.pdf



Informování o Fondu soudržnosti: nové nařízení

O projektech financovaných z Fondu soudržnosti musí být stejně jako v případě Strukturálních fondů veřejnost informována. Nové nařízení, které bylo ratifikováno v roce 2004, v tomto ohledu značně zjednodušuje opatření formulovaná v Usnesení (ES) č. 455/1996, které platilo donedávna.

Nové nařízení (ES) č. 621/2004 v první řadě znovu zdůrazňuje dva hlavní principy, na jejichž základě by mělo podávání informací o Fondu soudržnosti fungovat, totiž že:

- > projekt podporovaný Fondem přispívá ke snížení sociálních a ekonomických rozdílů mezi občany Evropské unie;
- > úspěšné uskutečnění projektu umožnil finanční příspěvek z Fondu soudržnosti.

První princip vysvětluje konkrétní dopad projektu a současně připomíná cíl evropské intervence, totiž že Unie podporuje rovnost šancí mezi svými občany. Výraz „občan“ přitom není jen čistě formální: konečný příjemce sdělení, tedy právě občan, musí mít pocit, že se jej záležitost týká.

Informace mohou být vyjádřena i jinými slovy než jsou ta, která najdeme v nařízeních. Za tím účelem není zakázáno používat ani jednoduché a „chytlavé“ termíny. Sdělování obou principů posiluje také připojená vlaječka Unie. Pokud jde o prostředky a způsoby komunikace, zmiňuje se nařízení jen o vztazích se sdělovacími prostředky a o umístění ukazatelů a pamětních desek.

Na konci období 1993-1999 se podobně jako v případě Strukturálních fondů zjistilo, že v rámci Fondu soudržnosti zůstala značná část financí neutracena. Koncem roku 2000 představovala tato celková suma přibližně 120 % rozpočtu fondu za rok 1999.

Komise se rozhodla tímto problémem zabývat a započala proto aktivní dialog se všemi členskými zeměmi, aby se tak urychlilo jednání o přidělování financí a aby se otázka nevyčerpaných financí vyřešila. S cílem zlepšit kvalitu projektů i tempo čerpání se dále Komise v roce 2002 rozhodla informovat nároklující země o přijetí opatření, omezující případné změny při rozhodování o pomoci⁷. Na konci roku 2003 tak množství nevyužitých financí pokleslo na 40 % rozpočtu z roku 1999.

Výzvy do budoucnosti

Fond soudržnosti zahájil svou činnost se čtyřmi zeměmi-příjemci pomoci, jejichž hrubý národní produkt (HDP) na obyvatele byl menší než 90 % průměru Společenství. Během přehodnocení nároků v roce 2003⁸ „odpovídal první student třídy roku 1993“, Irsko, které v letech 2002-2003 dosáhlo průměrného HDP odpovídajícího 101 % průměru patnáctičlenné Unie, překročilo tedy daný limit a od roku 2004 již nemá právo na finanční pomoc. Omezení počtu nároklujících zemí na pouhé tři však bylo rychle překonáno rozšířením o deset nových členských států, které se k Unii připojily 1. května 2004.

Nyní, kdy se činnost Fondu soudržnosti přímo dotýká více než poloviny zemí pětadvacítlenné Unie, významně vzrostl jeho relativní význam. Právě prostřednictvím tohoto Fondu se navíc nabízí stále větší část financí určených pro nové členské země. Pro srovnání uvedme, že Irsko v období 1994-1999 obdrželo celkovou částku 7 840 milionů euro, z toho 1 490 milionů (v běžných cenách), tedy 19 %, v rámci Fondu soudržnosti, zatímco v případě nových členských zemí již podíl Fondu dosahuje v průměru 35 %.



Portugalsko: výstavba čističky odpadních vod, na kterou přispěl Fond soudržnosti

⁽⁷⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_en.htm

⁽⁸⁾ Zpráva Komise K(2004)191 z 24. března 2004.

Podíl Fondu soudržnosti u nových členských zemí pro období 2004-2006

Miliony EUR	Zdroje celkem	Fond soudržnosti	Podíl
Česká republika	2 621,2	936,1	36%
Estonsko	695,1	309,0	44%
Kypr	113,4	53,9	48%
Lotyšsko	1 164,3	515,4	44%
Litva	1 537,7	608,2	40%
Maďarsko	3 207,4	1 112,7	35%
Malta	88,7	21,9	25%
Polsko	12 809,7	4 178,6	33%
Slovinsko	456,3	188,7	41%
Slovensko	1 757,4	570,5	32%
CELKEM	24 451,2	8 495,0	35%

Založení Fondu soudržnosti, dotovaného roční částkou téměř třikrát vyšší než kolik činily zdroje dříve přidělované ISPA, znamená značné zvýšení činnosti v nových členských zemích. Po zkušenostech Komise a zemí, které měly nárok čerpat z ISPA, je ovšem jasné, že příprava dostatečného množství kvalitních projektů je velkou výzvou pro orgány národní i evropské.

Komise proto v roce 2004 navrhla začít nový dialog s cílem podpořit schopnost oprávněných zemí čerpat a spravovat příslušné Fondy EU. Nutná opatření budou určována samotnými nárokovajícími zeměmi na základě jejich specifických podmínek a zaměří se v úvodním období na fáze identifikace, výběru, přípravy a hodnocení projektu.



Fond soudržnosti pomáhá i dopravě: pohled na dálnici Patras – Atény – Soluň (Řecko)

Další vývoj: 2007-2013

Už ve své Třetí zprávě o soudržnosti⁹ Komise naznačila, že by měl být Fond soudržnosti více integrován do operací základních Strukturálních fondů. Komise proto nyní připravila balík nových legislativních opatření, zajišťujících čerpání ze Strukturálních fondů a Fondu soudržnosti v programovém období 2007-2013.

Návrh Komise potvrzuje hlavní cíle Fondu soudržnosti, zejména zachování makroekonomické podmíněnosti finanční podpory ze strany tohoto fondu, práh 90 % HDP pro uplatnění nároku i zaměření pomoci do různých sektorů. Dokument ale také přichází s návrhem hluboké reformy při čerpání, konkrétně přechodu od podpory projektů k financování programů. Společné podmínky pro Fond soudržnosti a Fond pro regionální rozvoj jsou následující:

- > koordinace s Fondem pro regionální rozvoj bude na strategické úrovni probíhat v rámci daných programů. Navrhuje se zejména, aby pomoc z Fondu soudržnosti v příslušných národních programech byla poskytována v rámci jeho vlastních priorit, oddělených od priorit Fondu pro regionální rozvoj;
- > u hodnocení a monitoringu příslušných programů se budou uplatňovat společná opatření (kritéria výběru, ukazatelé, kontrolní výbory atd.);
- > pravidla nároku pomoci z Fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti budou definována v obecné směrnici EU, omezení tohoto nároku pak v příslušných směrnících pro každý fond;
- > požadavky na finanční správu a kontrolu budou jednotná (tj. jediný roční závazek fondu);
- > budou zavedena finanční opatření a výdajová disciplína při čerpání ze Strukturálních fondů (roční programové závazky a automatické zproštění závazků) s cílem podpořit rychlé využívání zdrojů z rozpočtu Fondu soudržnosti.

Programování Fondu soudržnosti je předzvěstí nové rovnováhy mezi členskými zeměmi s nárokem na pomoc a Komisí, pokud se čerpání z tohoto fondu týče.

Členským státům bude umožněno, aby si zvolily takové projekty, které chtějí v rámci svých národních programů podpořit, pokud přitom budou respektovány odvětvové cíle Fondu a omezenější pravidla týkající se oprávněnosti výdajů. Tím se značně omezí počet projektů, které budou vyžadovat schválení Komisí. Členské státy budou muset žádat souhlas Komise s mírou financování jen v případě rozsáhlých projektů. Důsledkem přijetí společných zjednodušených pravidel programování bude též zjednodušené řízení činnosti Fondu pro regionální rozvoj i Fondu soudržnosti.

(⁹) Třetí zpráva o ekonomické a sociální soudržnosti, 2004, strana XXXV.



Ekologický komplex ve městě Cerceda (Španělsko)

K těmto kompetencím se přidá ještě větší odpovědnost správních orgánů Fondu soudržnosti při výběru, hodnocení, analýze, monitorování a řízení, jakož i rychlé uskutečnění projektů, aby nedocházelo ke zrušení pomoci. Vzhledem k povaze činnosti podporované Fondem soudržnosti, kterou je výstavba infrastruktury, nebude posílení finanční disciplíny bez problémů, nicméně současné období ukázalo, že taková kázeň je mocným podnětem, pokud se promptního spuštění programů a včasného poskytnutí programových výhod týče.

Závěrem lze konstatovat, že návrh Komise si klade za cíl dosáhnout maximální koordinace mezi Fondem pro regionální rozvoj a Fondem soudržnosti, stejného přístupu k těmto fondům z hlediska finanční správy a takové harmonizace pravidel čerpání, která národním orgánům dovolí zjednodušit způsoby řízení.

Hlavní přínosy Fondu soudržnosti

Fond soudržnosti pomohl čtyřem původním nárokujícím zemím splnit kritéria konvergence, týkající se členství v eurozóně. V následujících tabulkách jsou uvedeny některé další příspěvky fondu.

Závazky k dnešnímu dni (2004)

ZEMĚ	1993-1999		2000-2003	
	mil EUR	%	mil EUR	%
Řecko	2 998	17,9	1 767	16,1
Španělsko	9 251	55,2	6 795	61,8
Irsko	1 495	8,9	584	5,3
Portugalsko	3 005	17,9	1 848	16,8
CELKEM	16 749		10 994	

K dnešnímu dni dostaly čtyři oprávněné země celkem 27 000 milionů euro. To představuje výrazný příspěvek k úsilí o modernizaci infrastruktury.

Investiční priority 1993-1999 (%)

	Řecko	Španělsko	Irsko	Portugalsko	Celkem
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	48,8	50,3	50,0	51,9	50,3
Zásobování vodou	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Odpadní vody	23,7	22,4	32,1	18,4	22,8
Pevné odpady	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Jiné	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
DOPRAVA	51,2	49,7	50,0	48,1	49,7
Silnice	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Železnice	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Letiště/Přístavy	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Jiné	1,3	0,3	0,4	0,0	0,4

V úhrnu byla dodržena požadovaná rovnováha 50 : 50. S výjimkou několika národních odchylek byly nejdůležitějšími sektory silniční doprava a čištění odpadních vod.

Počet rozhodnutí o udělení pomoci

	1993-1999	2000-2003	Celkem
Řecko	77	86	163
Španělsko	371	270	641
Irsko	116	9	125
Portugalsko	149	65	214
CELKEM	713	430	1 143

Rozhodnutí se týkají jednotlivých projektů, případně etap těchto projektů nebo jejich souborů. V roce 2003 zahájila Komise ex post vyhodnocení široké škály ukončených projektů ve všech čtyřech příslušných zemích, aby zjistila, do jaké míry se jim podařilo dosáhnout původních cílů. Výsledky studie by měly být známy do konce roku 2004.



Závod na zpracování odpadu ve městě La Coruña (Španělsko)

Polsko

„Fond soudržnosti v Polsku – dilemata při hodnocení projektů“

Vše naznačuje, že pokud jde o zavádění *acquis communautaire* do oblasti životního prostředí, bude v Polsku Fond soudržnosti hrát významnou roli. Odhaduje se totiž, že v období 2003-2010 bude tento fond pokrývat přibližně 19 % investic do infrastruktury měst v oblasti životního prostředí¹.

Vzhledem k tomu, že počet možných projektů a jejich finanční požadavky zdaleka přesahují kapacity pomoci poskytované Fondem soudržnosti, musí se zavést průhledný a efektivní systém pro výběr těchto projektů. Metodologie nám nabízí dva možné přístupy:

- (1) Projekty jsou vybírány na základě podrobného národního programu pro danou oblast. Tyto programy musí odrážet potřeby investic a v jejich rámci se musí sestavit seznam projektů, které je nutné uskutečnit, aby mohly být splněny směrnice Evropské unie.
- (1) Pokud takové národní programy nejsou k dispozici nebo neobsahují specifické seznamy potřebných projektů, budou projekty hodnoceny na základě pořadí stanoveného podle měřitelných a srovnatelných kritérií.



Štětín: budování čerpací vodní stanice, kterou financoval ISPA

Principy, podle kterých se v současné době v Polsku hodnocení projektů řídí, tento přístup plně neodrážejí. V prvé řadě je zde obrovský politický zájem využít veškeré zdroje Fondu soudržnosti. Z toho vyplývají rozhodnutí, která ne vždy podporují mechanismy založené na efektivnosti, když jde o financování nejnaléhavějších projektů v oblasti životního



Krzysztof Berbeka,
Ph.D, Ekonomická
univerzita Krakov



Andrzej Gula, Institut
ekonomiky životního
prostředí, CEE
Bankwatch Network

prostředí, splňujících jednotlivé články příslušných směrnic². Za druhé, Národní programy (kromě programu čištění odpadních vod) by mohly být podrobnější a zřetelně uvádět, co vše projekt zahrnuje. Za třetí, počet jednotlivých projektů, která města předkládají se žádostmi o podporu z Fondu soudržnosti, je relativně velký, ale kvalita a věrohodnost návrhů se projekt od projektu výrazně liší.

Postup při hodnocení by se tedy měl opírat o dynamičtější systém, který by byl založen na kritériích umožňujících určit pořadí projektů. Zdá se, že současné postupy by měly být upraveny, aby se tak zvýšila průhlednost a odpovědnost a bylo možné srovnávat. Vybudováním takového systému budou obce moci ve svých projektech lépe brát v úvahu priority Fondu soudržnosti.

Další významnou otázkou je, že stávajícímu postoji k výběru projektů chybí strategický přístup zaměřený na zavedení *acquis communautaire* do oblasti životního prostředí. Přidělování finančních prostředků by mělo odrážet finanční potřeby, které vycházejí z dohodnutých prováděcích programů v rámci směrnic oblasti životního prostředí. Fond soudržnosti je nástrojem, který umožňuje provádět úpravy v systému přidělování, přičemž tyto úpravy by měly směřovat k zajištění financování oblastí, kde se může vyskytovat nedostatek peněz (například zpracování odpadů³). Je však nutné poznamenat, že podobné úpravy budou jen málo účinné, pokud nedojde k zavedení vhodných legislativních opatření.

Fond soudržnosti bude poskytovat pomoc i v příštím programovém období. Úsilí zaměřené na zlepšení procesu výběru, které je založeno na programovém přístupu, má o to větší význam a mělo by být ještě intenzivnější.

Kontakt:

andgula@iee.org.pl nebo berbekak@ae.krakow.pl

(¹) Výpočty zahrnují nutné komunální investice do čištění odpadních vod a do nakládání s odpady a byly založeny na odhadech plateb (včetně prodloužení při čerpání z fondů). Pro budoucí finanční období bylo předpokládáno, že jak národní zdroje, tak zdroje EU zůstanou na stejné úrovni jako v letech 2004–2006.

(²) Např. financování investic do projektů řízení vodního hospodářství (vodní nádrže) není způsob, jak dodržovat přechodné termíny při zavádění *acquis communautaire* v oblasti životního prostředí.

(³) Berbeka, K., Finanční toky při zavádění směrnic EU do oblasti životního prostředí v Polsku, Litvě, Lotyšsku a Estonsku, Institut ekonomiky životního prostředí, září 2003.

Čtyři roky ISPA: od předvstupního období k soudržnosti

Willem Kuypers ⁽¹⁾

Nástroj předvstupních strukturálních politik (ISPA) i Fond soudržnosti jsou založeny na stejném konceptu a mají proto mnoho společných rysů. Ten první se od roku 2000, kdy byl založen, podílel na financování více než tří set velkých projektů v oblasti dopravní infrastruktury a infrastruktury životního prostředí v kandidátských zemích střední a východní Evropy.



ISPA je jedním ze tří nástrojů (spolu s PHARE a SAPARD) tvořících součást strategie předvstupního období, kterou v prosinci 1997 přijala Evropská rada v Lucemburku pro období 2000-2006. Smyslem jeho založení byla pomoc deseti kandidátským zemím střední a východní Evropy² s financováním infrastrukturních projektů v rámci priorit EU, týkajících se životního prostředí a dopravy. Roční rozpočet ISPA ve výši přesahující 1 miliardu euro byl mezi tyto země rozdělen podle počtu jejich obyvatel, rozlohy a HDP na obyvatele. Za čtyři roky od založení tohoto nástroje dosáhla pomoc částky 7 miliard euro, přičemž celková výše investic přesáhla 11,6 miliard.

Mezi lety 2000 a 2003 bylo z ISPA podpořeno více než dvě stě projektů v oblasti životního prostředí, týkajících

se zejména zásobování vodou, kanalizačních sítí, čištění odpadních vod a zpracování odpadu. Kromě příspěvku k ochraně životního prostředí tyto zásahy kandidátským zemím pomohly také posílit chápání a administrativní kapacity pro zavedení klíčových nařízení EU v oblasti životního prostředí, jakož i urychlit případné nutné reformy.

V oblasti dopravy přispěl ISPA k rozvoji budoucí transevropské dopravní sítě (TEN-T). Podpořil vzájemné propojení i provozuschopnost národních sítí a jejich napojení na síť Unie. Přednost byla dána více než stovce projektů infrastruktury v tzv. panevropských koridorech (včetně přeshraničního vybavení), kde leží železniční tratě, silnice, letiště, systémy řízení dopravy atd.

⁽¹⁾ Desk Officer, Evropská komise, Generální ředitelství Regionální politika.

⁽²⁾ Bulharsko, Česká republika, Estonsko, Lotyšsko, Litva, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Slovensko a Slovinsko.

Fondy ISPA byly od počátku určeny rovnoměrně pro sektor životního prostředí a sektor dopravy, kde byla přednost kladena železnici, protože nabízí větší odolnost než silnice.

Kromě uhrazení kapitálových investic byly poskytnuty i nejrůznější formy technické asistence v celkové výši dvě stě milionů euro, zejména v oblastech, kde aplikace požadovaných norem EU znamenala pro země s nárokem na pomoc jisté obtíže. Tím se posílila schopnost místních orgánů připravit a uskutečňovat projekty, jakož i razit a provádět politiku v oblasti životního prostředí. ISPA rovněž podpořila decentralizaci nákupů a finančního hospodaření. K vyhodnocení a zlepšení tohoto hospodaření a kontroly v příslušných zemích bylo provedeno několik systémových auditů.

Celkově vzato bylo cílem podobných zásahů seznámit země přijímající pomoc od ISPA s principy a postupy EU při poskytování fondů, a připravit je tak na správné nakládání se strukturálními nástroji po přistoupení k Unii, zejména se zdroji Fondu soudržnosti.

Programování a grantové investice

Projekty bylo třeba sladit na národní úrovni se strategiemi jednotlivých odvětví. V rámci těchto strategií byly vytyčeny střednědobé investiční priority, a také kritéria výběru projektů pro obě odvětví.

Náklady na projekt by neměly být nižší než 5 milionů euro, ale bylo povoleno sdružování projektů, tedy pokud vykazovaly stejné funkční, geografické či ekonomické cíle. Průměrný rozpočet podporovaných projektů dosáhl 33 milionů euro, ovšem mezi projekty největšího rozsahu figuruje také investice 340 milionů euro (do elektrifikace a modernizace železničních tratí) a 288 milionů euro (do zlepšení kvality vody), které obě směřovaly do Polska.

Komise posuzovala technický, ekonomický a finanční přínos každé žádosti o podporu. Pokud to bylo nutné, využívala i znaleckých posudků třetích stran, zejména mezinárodních finančních institucí jako je Evropská investiční banka nebo Evropská banka pro obnovu a rozvoj, což jsou její přednostní partneři při doplňování grantů ISPA financováním prostřednictvím půjček.

Komise se před rozhodnutím o poskytnutí podpory radila též s řídicím výborem ISPA, který tvoří zástupci patnácti členských zemí. Výše grantů se lišila projekt od projektu v závislosti na celé řadě podmínek a požadavků. Povoleno strop činil 75 % nárokováných investičních výdajů, průměrná výše grantů nakonec dosáhla přibližně 65 %.

„Learning by doing“

Kvalita přípravy - tak jako u každého projektu týkajícího se infrastruktury – rozhoduje o čase nezbytném k vyhlášení výběrového řízení a vlastně i k provedení úkolu samotného. Čím lépe jsou všechny aspekty projektu připraveny,

tím rychleji a snadněji mohou být uzavřeny příslušné smlouvy a vyplaceny granty. Zkušenosti však nepřijdou ze dne na den, musí být shromažďovány postupně. To platí tím více pro příjemce podpor, kteří nejsou obeznámeni s mezinárodními technickými normami či tržními pravidly a postupy, jež mají nároklujícím jednotlivcům i podnikům zaručit rovný přístup, spravedlivé zacházení a transparentnost.

Prostředky ISPA proto byly poskytovány v systému, kde výběrová řízení, texty smluv a postupy předem kontrolovaly (schvalování *ex ante*) Delegace (zastupitelství) Evropské komise v příslušných zemích. Významným úkolem se navíc ukázalo být dodržování zákonných požadavků při veřejných zakázkách, takže Komise vypracovala různé typy technické pomoci s cílem zlepšit úroveň získávání, systém a postup příjemců.

Pracovat s vidinou úspěchu

Postup kupředu a efektivnost při řízení a uskutečňování projektů ISPA byl kontrolován a hodnocen nejrůznějšími způsoby: pravidelnými schůzkami, monitorovacími zprávami, které vypracovaly prováděcí orgány, audity poskytovaných podpor a návštěvami pracovníků Komise přímo na místě. Oficiální kontrola pak byla zajišťována v průběhu schůzí monitorovacího výboru ISPA, které se konaly dvakrát ročně v každé z nároklujících zemí. Důležitou roli v dohledu nad každodenním řízením a uskutečňováním opatření ISPA měly rovněž Delegace Komise.

Z předcházejícího lze vyvodit, že většina zemí přijímajících pomoc udělala značné pokroky v rovině konkrétní schopnosti pracovat s fondy ISPA a čerpat z nich. Postupně se jim podařilo lépe dodržovat normy a postupy tradičních nástrojů evropské politiky soudržnosti, tedy Strukturálních fondů a Fondu soudržnosti.

Tyto země také díky tvrdé práci zavedly systémy dozoru a finanční kontroly pomoci z EU, které jsou někdy i na vyšším stupni, pokud se konceptu takových systémů týče, než v některých členských zemích původní patnáctky. To dokazuje, že nejrůznější kroky, které Komise podnikla ve prospěch orgánů pověřených programováním, prováděním a finančním řízením i kontrolou, nesou své ovoce.

Zůstávají nicméně i slabá místa, kterými je třeba se v budoucnu zabývat, chceme-li mít skutečně efektivní a spolehlivé systémy řízení a kontroly. Některé země například stále nevěnují dostatečné finanční a lidské zdroje plánování, přípravě a řízení záležitostí, financovaných ze zdrojů EU. Nejvýraznějším příkladem je odvětví životního prostředí s výraznou rotací státních zaměstnanců z důvodu nízkých platů, která se již stala pro tento sektor typickou. Ani kvalifikace pracovníků není vždy na úrovni požadované pro řízení složitých infrastrukturních projektů, zejména tam, jak bylo řečeno výše, kde se jedná o výběrová řízení a přidělování zakázek.



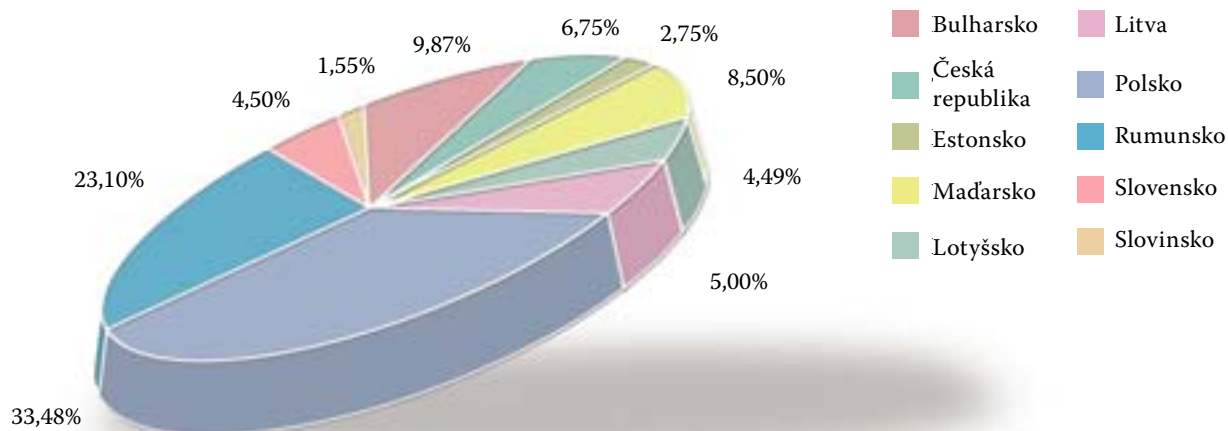
Čistička odpadních vod ve Slovinsku, vybudovaná za pomoci ISPA

Od ISPA po Fond soudržnosti

Dne 1. května roku 2004 přestal pro osm nových členských zemí střední a východní Evropy ISPA oficiálně existovat. Ovšem vzhledem k tomu, že jejich hrubý příjem na obyvatele nedosahuje 90 % průměru EU, jsou naopak všechny tyto země oprávněné čerpat z Fondu soudržnosti, což je nástroj politiky evropské soudržnosti, který byl modelem pro založení ISPA a podporuje rovněž investice do infrastruktury v oblasti životního prostředí a dopravy. Stávající projekty ISPA byly tedy převedeny do Fondu soudržnosti a jejich dokončení bude podléhat pravidlům druhého z jmenovaných. Bulharsko a Rumunsko však podle kodaňského rozhodnutí Evropské rady z prosince 2002 bude dále čerpat z fondu ISPA, odkud budou dostávat postupně se zvyšující pomoc až do konce roku 2006.

V rámci Fondu soudržnosti se financování nových členských zemí střední a východní Evropy ztrojnásobí – z 0,75 miliard euro ročně (od ISPA) na 2,8 miliardy ročně pro období 2004-2006. Značnou část navýšeného rozpočtu představují závazky týkající se probíhajících projektů, které byly schváleny ještě v rámci ISPA, před lednem 2004. Měly by se však definovat a připravit také nové investice, aby byla k dispozici zásoba projektů schopná zaručit čerpání z rozpočtu Fondu. Stejně úkoly jsou v případě ISPA požadovány po Bulharsku a Rumunsku.

ISPA: rozdělení dle zemí (závazky 2000-2003)



Životní prostředí a doprava – cíle před námi

ISPA urychlil odvětvové reformy a vybudování infrastruktury nutné pro životní prostředí a dopravu, ještě stále je však třeba obrovských investic, aby se dosáhlo konvergence s normami EU.

Není pochyb o tom, že ve všech kandidátských zemích bylo dosaženo významného pokroku v oblasti ochrany životního prostředí, ať už jde o nové členy Unie nebo Bulharsko a Rumunsko.

V průběhu uplynulých deseti let se stav tohoto prostředí zlepšil zejména pokud jde o kvalitu ovzduší a vody. Množství nejzávažnějších atmosférických škodlivin kleslo o 60-80 % a toxických kovů o 50 %, zatímco znečištění vod organickými látkami se snížilo dokonce o 80 %. Podíl domácností a jiných zařízení, jejichž odpadní vody jsou zpracovávány v čistících stanicích, se od začátku devadesátých let zdvojnásobil.

Odhaduje se nicméně, že pro úplné zavedení *acquis communautaire* v oblasti životního prostředí by do této oblasti nové členské státy měly v příštích letech investovat průměrně 2 – 3 % svého HDP. Vzhledem k tomu, že současné výdaje jsou všeobecně pod touto hranicí, mohou Fond soudržnosti a Fond pro regionální rozvoj sehrát v zaplňování této mezery významnou roli. Odhaduje se, že zvýšená pomoc EU v oblasti životního prostředí – přibližně 8 miliard euro – dosáhne do konce současného rozpočtového období v roce 2006 zhruba 10 % celkových požadovaných investic.

V oblasti dopravy schválily Rada a Parlament v dubnu 2004 nové hlavní principy rozvoje Transevropské dopravní sítě v rozšířené Evropě. Tyto zásady uvádějí i seznam třiceti prioritních projektů důležitých pro Evropu (devět se týká i dopravních tahů procházejících novými členskými zeměmi), které by měly být dokončeny do roku 2020.

Cílem projektů je zajistit změnu chování cestujících a trvaleji udržitelný způsob dopravy zaměřením investic na železniční a vodní dopravu. Dokument se

dále zmiňuje i o projektech přeshraničních, které se uskutečňují nejobtížněji.

Náklady na výše zmíněné projekty byly odhadnuty na zhruba 225 miliard euro, ovšem celkové náklady na dokončení transevropské dopravní sítě (včetně projektů společného zájmu, kterým nebyl přiznán statut projektů prioritních) se odhadují na 600 miliard euro. Jen požadované investice do dopravní infrastruktury v nových členských zemích se do roku 2015 mají vyšplhat na 90 miliard euro. I při financování této infrastruktury budou klíčovou úlohu hrát nástroje politiky soudržnosti.



Odkalování vody v čistící stanici, kterou financoval ISPA

MAĎARSKO

Železniční obchvat Zalaegerszegu



Celkové náklady: 7 687 000 EUR

Příspěvek EU: 3 843 500 EUR

„V současné době probíhá rekonstrukce 80 kilometrů železnice mezi městy Zalalövő a Boba s cílem prodloužit spojení Maďarsko-Slovensko, které bylo vybudováno v roce 2001. První etapa tohoto projektu ISPA byla ukončena v polovině roku 2003, kdy byl dokončen obchvat Zalaegerszegu, nový úsek v délce 2,1 km zahrnuje ocelový železniční most o délce 140 metrů, umožňující přejezd řeky Zala. Vlaky, které se vyhnou nádraží v Zalaegerszegu, si tak zkrátí dobu jízdy o 10 minut. Zlepšila se také jejich bezpečnost a dochvilnost, jakož i kvalita života místního obyvatelstva, protože se díky obchvatu snížilo znečišťování životního prostředí.“

Katalin Pásztóy, Maďarské železnice

pasztoyk@mav.hu

RUMUNSKO

Integrované zpracování odpadů v Ramnicu Valcea



Celkové nárokové náklady: 14 673 100 EUR

Příspěvek EU: 11 004 825 EUR

„V Ramnicu Valcea (120 000 obyv.) v jižní části středního Rumunska dodnes neexistuje ucelený systém zpracování odpadu, který je odvážen na jednoduchou skládku pod širým nebem asi dvanáct kilometrů od středu města, poblíž řeky Olt. Minimálně 20 % obyvatel nevyužívá na odvoz odpadu žádnou službu. Obec proto za pomoci Německé agentury pro technickou asistenci (GTZ) v roce 1997 spustila program integrovaného zpracování odpadů. V rámci tohoto projektu poskytla Evropská unie v listopadu 2001 grant ISPA, který by dále vylepšil systém sběru odpadu, uzavřel současnou skládku a vybudoval skládku ekologickou, jakož i moderní kompostárnu.“

Diana Dumitru, vedoucí odboru životního prostředí, radnice města Ramnicu Valcea

dianad@primariavl.ro (www.primariavl.ro)

SLOVINSKO

Ochrana vodních zdrojů na náhorní plošině Trnovsko–Banjški



Celkové náklady: 6 543 464 EUR

Příspěvek EU: 2 561 084 EUR

„Oblast Gory na náhorní plošině Trnovsko–Banjški poskytuje vodu městu Ajdovščina a jeho okolí (20 000 obyvatel). Až donedávna se i při nejmírnějším období sucha nedostávalo pitné vody. ISPA nám poskytla prostředky k zajištění trvalého zásobování pitnou vodou a k ochraně vodních zdrojů dle směrnice o vodě. V rámci projektu byly ve všech oblastech poblíž sběrných míst postaveny vodovody s dostatečnou kapacitou, jakož i čistírny vod a kanalizace. V dubnu 2004 byla dokončena výstavba 40 km vodovodních sítí a 900 m³ nových nádrží. Díky 10 km kanalizační síti se bude moci 3 500 obyvatel oblasti přímo napojit na již fungující čistírnu vod v Ajdovščině, přičemž druhá čistírna bude dokončena v červenci 2005.“

Metka Gorišek, Slovinské ministerstvo životního prostředí, územního plánování a energetiky

meta.gorisek@gov.si

BULHARSKO

Modernizace hlavních tranzitních silnic



Celkové náklady: 100 000 000 EUR

Příspěvek EU: 30 000 000 EUR

„Tento první silniční projekt ISPA v Bulharsku spadá do Třetího programu obnovy tranzitních tras, který se týká modernizace více než 700 km silnic a dálnic. Jde o zlepšení bezpečnosti a životního prostředí, ale i o snížení doby jízdy. Hlavní silniční síť v délce 260 km bude opravena a sladěna s mezinárodními normami. Bude zajištěno zlepšení povrchu silnic a odolnost vůči smykům, modernizace ukazatelů a horizontálního značení, bezpečnější přístupové cesty a vybudování nových svodidel. Vylepšení hlavní silniční sítě přispěje k tomu, aby se bulharská dopravní infrastruktura dostala na úroveň zemí Evropské unie.“

Dobrinka Krasteva, Vedoucí Koordináčního útvaru ISPA

D.Krasteva@minfin.bg

Španělsko: Galicie dohání resty, ale je i ekologickým předvojem

Postavit se odpadům

Aby se přizpůsobila evropským normám v oblasti životního prostředí a trvale rozvíjela svou ekonomiku poté, co prožila několik ekologických katastrof, uskutečnila Galicie rozsáhlý program na likvidaci odpadních vod i pevných odpadů. Velkou část nezbytných investic financuje Fond soudržnosti.



Vykládání městského odpadu v továrně v Nostiánu (La Coruña)

Juan Maneiro je zaměstnaný muž: každou chvíli bude 19 hodin a právě mu oznámili, že musí podepsat nařízení k provizornímu uzavření dvou námořních oblastí na severovýchodě Galicie, kde se loví měkkýši. „Preventivně“, vysvětluje ředitel Střediska pro kontrolu kvality mořského prostředí (Centro de control da calidade de medio mariño - CCCMM) a ukazuje nám příslušné oblasti na mapě. „Nejde o znečištění pohonnými látkami, ale o riziko biotoxicity, které odhalily odběry vzorků. Pokud budou zítra provedené důkladnější testy negativní, otevřeme alespoň tuto oblast, mezitím ovšem musíme upozornit příslušné zpracovatele.“ Od slov pak hned přechází k činům a odesílá výstražnou SMS zprávu stovce pěstitelů slávek, kterých se to týká.

V Galicii se s mořem nežertuje. Formovalo identitu země a jejích obyvatel a celé oblasti regionálního hospodářství dosud závisí na primárním mořském

sektoru: „Slávky jsou stále naší mořskou produkcí číslo jedna, protože 250 000 tun, které sklídíme každý rok, má hodnotu 120 milionů eur a zajišťuje 10 000 přímých pracovních míst, takže nepřipadá v úvahu, že bychom dozor zmírnili,“ zdůrazňuje Juan Maneiro. Zvláště se hlídají „rias“, tedy ústí řek na pobřeží této části Španělska, kde se soustřeďuje většina produkce slávek, ústřic a jiných mušlí, kterými je Galicie tak proslulá.

Na jihu oblasti se nachází ria de Vigo, jedna z nejkrásnějších a nejproduktivnějších, kde jsou tisíce prámů na lovení slávek, pokrývající místy takřka celou vodní hladinu. Na zdejším pobřeží, které je z této části Španělska nejprůmyslovější, ovšem také žije 1 milion lidí (třetina obyvatel Galicie), což na křehké životní prostředí vytváří velký tlak. Poté, co vstoupila v platnost směrnice EU zaměřená především na měkkýše⁽¹⁾, byla v roce 1993 zahájena rozsáhlá

(¹) Směrnice Rady 91/492/EHS z 15. července 1991, stanovující hygienická pravidla, kterými se řídí produkce a prodej živých dvojchlopných měkkýšů.

lá operace „Úplné vyčištění ria de Vigo.“ Investice přišla na 90 milionů euro, z čehož 80 % hradil Fond soudržnosti. Během deseti let bylo podél ústí řeky postaveno 10 čistících stanic, ale i mnoho malých jednotek, zabývajících se předzpracováním; ty výše po proudu zachycují papír, plasty a další netekutý odpad, které čističky nemohou zpracovat. „Dříve šly veškeré odpadní vody do moře bez jakéhokoliv zpracování“, vysvětluje Ignacio Niño Taboada, stavební inženýr pracující pro galicijskou vládu. „Dnes jsou tyto vody z 95 % vyčištěny“, dodává a chlubí se zlatými rybami, které plavou v naprosto čisté vodě v poslední nádrži čistírny v Moaña, v této „ria“, nejnovější, jelikož funguje teprve od roku 2002.

Právě v okamžiku, kdy se kvalita vod v Galicii díky asanačním operacím velkého rozsahu zlepšila, však 13. listopadu 2002 došlo ke ztroskotání tankeru *Prestige* na moři u města La Coruña. Většina 77 000 tun mazutu, který převážel, se vylila a způsobila jednu z největších zaznamenaných ropných skvrn. Jen spojením obrovské mobilizace dobrovolníků, vyčistovací operace a jisté dávky štěstí se zabránilo nejhoršímu. „Zasaženo bylo hlavně severní pobřeží a provincie La Coruña“, vysvětluje Juan Maneiro. „Tady na západním pobřeží totiž obrovské množství sladké vody, kterou přivádějí řeky, znemožnilo většině paliva dostat se do rias.“ A jaký závěr z toho ředitel CCCMM vyvozuje v červenci 2004? „Rok a půl po katastrofě už krátkodobé a střednědobé následky prakticky všude zmizely, ale nevíme, jaké se objeví za pět, deset nebo dvacet let...“

Na zemi i na moři

Ať je tomu jakkoliv, snaha, kterou Galicie vykazuje v oblasti čištění vod, je přinejmenším stejně velká i co se týče zpracování domovního odpadu. V roce 1997 bylo v oblasti 300 neřízených a 3 000 ilegálních skládek odpadu. Regionální orgány se v rámci napravení tohoto stavu rozhodly do roku 2005 zahájit „Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia“ (Plán Galicie na likvidaci městského pevného odpadu) a jeho provádění svěřit společnosti SOGAMA („Sociedade Galega do Medio Ambiente“ / Galicijská společnost životního prostředí), která dodala velkokapacitní zpracovatelskou továrnu.

Tento „Environmentální komplex v Cercedě“ byl postaven v letech 1998-2000 a je schopen zpracovat více než 1 500 tun odpadu denně. Jeho služby využívá 221 z 315 obcí Galicie a 57 dalších se k tomu chystá. Domovní odpad od dvou miliónů obyvatel je nejprve shromážděn a roztříděn v 37 „shromaždištích“, které jsou rozmístěny po celém regionu, a vlak nebo kamion jej pak převezde do továrny v Cercedě, mezi městy Santiago de Compostela a La Coruña. Tam je 15 % recyklováno a 85 % končí ve spalovně, která produkuje 515 milionů kW/hod elektřiny ročně. „Pravděpodobně jde o nejmodernější spalovnu v Evropě“, tvrdí Esther Campos Mosquera, vedoucí PR oddělení podniku. „Naše pec je v každém případě vzorem pro jiné země - funguje dle pískového systému nazývaného 'cirkulující fluidní lože', díky němuž nepotřebujeme neustále plyn, abychom udrželi v chodu spalování.“ Celková investice dosáhla částky 270 milionů euro, z čehož 72,21



Kontrola kvality slávek v ria Arousa

milionů uhradil Fond soudržnosti. Komplex v Cercedě, který efektivně likviduje odpady, je navíc i největším místním zaměstnavatelem. „Bylo vytvořeno 375 přímých pracovních míst v celé řadě profesí, od nejméně po ty nejvíce kvalifikované“, vysvětluje personální ředitel závodu José Manuel Palias Reguro.

Desátého září

Pokud jde o likvidaci odpadů, donutila úřady Galicie k zařazení vyšší rychlosti vážná ekologická katastrofa. Dne 10. září 1996 se totiž následkem sesuvu půdy dostalo do moře 200 000 tun odpadků z hlavní skládky největšího města regionu La Coruña (450 000 obyvatel), která byla přímo na pobřeží. „Celkem se sesunulo 1,3 milionů tun odpadků - jako by to bylo zemětřesení!“, vzpomíná Mark Guscín, tiskový mluvčí radnice města. „Katastrofa vedla k tomu, že si La Coruña i celý region uvědomily význam životního prostředí. Od té chvíle figurovalo zpracování odpadu na čele seznamu krátko-, středně- i dlouhodobých priorit městská rada, která převzala novou filozofii, totiž filozofii udržitelnosti.“

Začalo se pochopitelně vyčištěním zasažené oblasti, což byla gigantická práce, ke které se spontánně připojilo mnoho podniků. V květnu 1997, osm měsíců po katastrofě, přijalo všech osm obcí využívajících skládku Plán městského odpadu. Základními body jsou uzavření a zajištění skládky, obnova místa a jeho přeměna na rekreační park, selektivní sběr odpadu a jeho recyklace.

Ekologická regenerace a konverze inkriminovaného místa na rekreační účely začala v lednu 1998. Operace proběhla ve čtyřech etapách: odvoz odpadu a uzavření skládky, dekontaminace terénu, jeho přeměna na park (povrchové úpravy, vysazení stromů atd.) a konečně vybudování stezek a přístupových cest. Nový park Bens, který byl otevřen v červnu 2001, spojuje na ploše 60 ha příjemné s užitečným a výborně zapadá do plánu zkrášlení města, který La Coruña chápala jako prioritu už několik let předtím.

Kromě nákladů na celou operaci (15,3 milionů euro, z nichž 10,4 miliony zaplatil Fond regionálního rozvoje) si uzavírka skládky vyžádala i značné technické zásahy: muselo se převézt 750 000 m³ zeminy a učinit ji kompaktní, impregnovat plochu o rozloze 21 ha a uložit zde 14 km drenáží, jakož i 76 kolektorů propojených 4,5 km trubek, aby mohl odcházet plyn, který dosud vytvářejí uložené odpadky. „Všechno se to navíc zkomplikovalo tím, že při likvidaci staré skládky bylo třeba se postarat také o 185 000 tun domácího odpadu, který sem dál proudil až do otevření zpracovatelského závodu v září 2000,“ zdůrazňuje Luis Fernando Roade Rodríguez, ředitel odboru životního prostředí města La Coruña.



Vrch Bens během úprav a po nich

A to ještě zbývalo uskutečnit jednu významnou součást projektu, totiž výstavbu závodu na zpracování odpadu, která probíhala od října 1998 do prosince 2003 na kopci vedle parku. Zařízení v Nostiánu má tu zvláštnost, že ke své roční produkci 6 megawattů elektřiny používá jako palivo metan, vytvářený 40 % organických odpadků, které jsou do továrny dováženy, ale také plyn pocházející z podzemí parku (zbývajících 60 % odpadu je kompostováno). Náklady na infrastrukturu činily 59,5 milionů euro, z čehož 10,5 uhradil Fond soudržnosti.

Spojování akcí

„V Galicii již není žádná neřízená skládka. Teď, když polovinu odpadu zpracováváme nebo recyklujeme, je naše oblast v rámci Španělska na předním místě a dosáhli jsme i srovnatelné úrovně se zeměmi jako je Německo. Takový je konkrétní výsledek Fondu soudržnosti.“ prohlašuje Daniel Otero, ředitel závodu. *„Naším cílem je teď zhodnotit 65 % toho, co je k nám dovezeno, ale zpracovatelská metoda, která by umožňovala dosáhnout nulového odpadu, neexistuje, alespoň podle dnešních znalostí. Řešení je třeba hledat v předcházející fázi, tedy v chování lidí: každý prostě musí omezit svůj vlastní odpad.“*

Tak jako SOGAMA, která k tématu vysílá týdenní rozhlasové pořady, i zpracovatelský závod v Nostiánu je permanentně zapojen do akcí, jež mají za úkol vyburcovat veřejnost a vzdělávat ji v otázkách životního prostředí. Příslušné oddělení v La Coruña má dokonce k dispozici „Ekobus“, který jezdí po městě, a kampaně se pravidelně obracejí k 20 000 školákům. „Rozdali jsme odpadkové koše, které usnadňují třídění domácího odpadu - akce je třeba spojovat“, říká Javier Ramirez, odborník na životní prostředí, který pracuje pro radnici.

Požadavek integrovat kampaně zastává také zástupkyně ředitele Střediska pro kontrolu kvality mořského prostředí Galicie Covadonga Salgado. „*Probouzení zájmu veřejnosti musí doprovázet fungování hlavních infrastruktur v oblasti životního prostředí, jako jsou ty, na jejichž financování se podílí Fond soudržnosti. K nim se ale mohou přidat i jiné, skromnější evropské projekty, které mají i exemplární charakter. Mám na mysli projekt LIFE, který je zaměřený na recyklování odpadu z ryb a na němž se podílíme ve Vilagarcia de Arousa. Tento projekt je významný z hlediska pedagogického, spíše než z ekologického: poučil nás, že řešit vhodné likvidaci odpadu znamená jej co nejméně produkovat.*“

Španělský plán pro řešení odpadu

Národní plán pro Národní plán pro Národní plán
pro Národní plán pro Národní plán pro Národní
plán pro Národní plán pro Národní plán pro Ná-
rodní plán pro Národní plán pro

Cílem plánu je prevence odpadu, jeho selektivní odvoz
a sbCílem plánu je prevence odpadu, jeho selektivní
odvoz a sbCílem plánu je prevence odpadu, jeho selek-
tivní odvoz a sbCílem plánu je prevence odpadu, jeho
selektivní odvoz a sbCílem plánu je prevence odpadu,
jeho selektivní odvoz a sbCílem plánu je prevence od-
padu, jeho selektivní odvoz a sbCílem plánu je prevence
odpadu, jeho selektivní odvoz a sbCílem plánu je pre-
vence odpadu, jeho selektivní odvoz a sbCílem plánu je
prevence odpadu, jeho selektivní odvoz a sbCílem plá-
nu je prevence odpadu, jeho selektivní odvoz a sbCílem
plánu je prevence odpadu, jeho selektivní odvoz a sb



Irsko

„Péče o ústí řeky Shannon“

Seamus Ryan, hlavní inženýr, Hlavní kanalizační správa, Limerick



Limerick leží ve středozápadní části Irska asi 80 km od ústí řeky Shannon, ale příliv a odliv je znát až v místě, které je proti jejímu proudu kousek nad městem. Od dob, kdy Limerick založili Vikingové, vedou kanalizační stoky přímo do Shannonu, této

největší irské řeky, jejíž průtok je natolik silný, že se splašky rozpustí a dopad na kvalitu vody je tak minimální. Počet obyvatel města a jeho okolí čítá 100 000 osob a roste rychlostí 1,7 % za rok.

Limerick měl už nějakou dobu v úmyslu odpadní vody zpracovávat, ale výstavba čističky a odvodní sítě pro padesát přepadových nádrží se zdála být příliš drahá a složitá. Nezbytný impuls k provedení prací dala až směrnice 97/271/EHS (která právě městům o velikosti Limericku ležícím blízko ústí řek tzv. sekundární čištění nařizuje) a evropské finance z Fondu soudržnosti.

Kromě toho, že stavba splní směrnici 97/271/EHS, přispěje také k uskutečnění Plánu na zkvalitnění vody v ústí řeky Shannon (*Shannon Estuary Water Quality Plan*), který se dotýká celého ústí. Tento projekt stanovil kritéria a normy kvality vody, které je nutno dodržovat, aby se ochránily různé způsoby kladného využití této části řeky. Plán rovněž umožní rozvoj města a jeho okolí, pokud se bydlení, obchodu a průmyslu týče.

Už od zahájení přípravy plánů se jeho iniciátoři zavázali postupovat tak, aby se ochránil historický odkaz města i zranitelné lidské příbytky v blízkosti stavby. Byly zadány rozsáhlé průzkumné práce a studie příslušné oblasti, které by tam, kde to bude možné, poukázaly na přítomnost jakýchkoli archeologických předmětů, jež by mohly ovlivnit průběh stavebních prací. Vykopávky nakonec

odhalily více než 10 000 artefaktů, z nichž některé jsou dnes vystaveny v městském muzeu v Limericku.

Shannon je společně s přilehlými vlhkými oblastmi považován za přírodní region evropského významu a ústí řek

Shannon a Fergus se dokonce vyznačují největší koncentrací ptactva v Irské republice. Výše uvedený projekt přispěje ke zlepšení kvality říční vody, jakož i k ochraně mnoha druhů ptáků, ryb a bezobratlých živočichů. Autoři projektu navíc podnikli speciální opatření k ochraně dvou vzácných rostlinných druhů a celé řady citlivých biotopů poblíž Limericku. Jedna z těchto rostlin (*Triangular Club Rush*) už dokonce na britských ostrovech existuje v jednom jediném exempláři a hrozí jí tedy riziko zániku. Kanalizace byla odvedena pryč, aby tomuto vzácnému druhu neublížila, a přepad čističky v Bunlicky byl zase kvůli jeho maximální ochraně přemístěn na dolní tok. Některé vlhké oblasti byly také rozšířeny s cílem zlepšit životní prostředí kraje.

Vzhledem k tomu, že se projekt týká i velké části okolních území, spadajících pod správu hrabství Limerick a Clare, pracují na projektu pod vedením městské rady v Limericku všechny tři celky společně.

Projektovaná kapacita čističky odpadních vod byla stanovena na 130 000 EO¹ při průtoku za suchého počasí 29,250 m³/den a nejvyšším průtoku (kdy je možný maximální stupeň čištění) 865 l/s, přičemž stanice je schopna zpracovávat organické zatížení 7 800 kg BPK²/den. Kal produkovaný primárním a biologickým čištěním je zbaven vody a vysušen odstředivým v horkém vzduchu o teplotě kolem 545 °C v rotujícím bubnovém zařízení; kal, který odtud odchází ve formě granulí, má přes 80 °C. Spojení faktorů doba/teplota umožňuje zničení patogenních látek v kalu a na konci je pasterizovaný výrobek, který může být bezpečně použit na trávníky a v zahradách, jakož i při zahradničení, zemědělství a lesnictví.

Projekt dále zahrnoval výstavbu 48 km kanalizace s potrubím o průměru 2,7 m a čerpací stanicí o kapacitě 11 800 l/s (včetně průtoku při příválových deštích). Do příkopu v řece Abbey byla položena záchytná kanalizační stoka, která se pokryla betonem, a na tomto obložení coby základech byl poté vybudován navigační jez, díky kterému je dnes řeka Shannon splavná po celé své délce.

Společná výstavba kanalizace a jezu v Limericku byla vynikající příležitostí, jak spojit dva projekty a tím pádem výrazně snížit celkové náklady. O něco přesáhnou 200 milionů euro, přičemž Fond soudržnosti přispěl 85 % na hlavní čističku, čerpací stanici a několik záchytných kanalizačních stok. Zbývající část kapitálových výloh kryje irské ministerstvo financí v rámci Národního rozvojového plánu na léta 2000-2006.

Kontakt: sjryan@limerickcity.ie

Internet: www.lmdpo.com



Čistící stanice v Bunlicky

⁽¹⁾ EO (= Ekvivalent na osobu): měrná jednotka odpovídající spotřebě vody jedním obyvatelem za jeden den nebo ekvivalentnímu množství v případě podniku či uživatele jiného než domácnost.

⁽²⁾ BPK (= Biochemický požadavek kyslíku): měrná jednotka vyjadřující stupeň kvality vody a její průzračnosti dosažený v jednotlivých stádiích biologického čištění odpadních vod.

Madeira (Portugalsko)

„Fond soudržnosti přispívá k trvale udržitelnému rozvoji těch nejodlehlejších oblastí“

João Reis, ředitel Přístavního úřadu Autonomní oblasti Madeira



Podpora trvalého rozvoje neokrajových ostrovních regionů EU, včetně Autonomní oblasti Madeira (AOM), silně závisí na jejich dostupnosti. Evropská unie, která si je

této skutečnosti vědoma, proto poskytuje finanční pomoc na výstavbu a modernizaci jejich infrastruktury. Zvláště významnou úlohu v tomto ohledu hraje Fond soudržnosti, přičemž jedním z nejnovějších příkladů je rozšíření mezinárodního letiště Madeiry.

V tak odlehle ostrovní oblasti ovšem důležité místo zaujímá také infrastruktura námořní. V prvé řadě je to základna pro pravidelnou nákladní dopravu, ale jde i o rozvoj turistického ruchu, zvláště co se týče okružních plaveb a s nimi souvisejících činností.

Hlavním přístavem Madeiry je Funchal, který výše zmíněné funkce vždy plnil přijatelným způsobem, ať už se jednalo o dopravu zboží nebo osob. Celkový rozvoj této oblasti v průběhu posledních desetiletí však měl za následek odpovídající nárůst lodní dopravy nákladů i cestujících, který vzhledem k fyzickým limitům přístavu vedl k jeho přetížení, ke konfliktům mezi jednotlivými typy dopravy a obecně ke snížení kvality a konkurenceschopnosti nabízených služeb. Místní úřady se proto dohodly, že v rámci Plánu integrovaného rozvoje přístavních infrastruktur AOM vypracují řešení, které by na jedné straně bylo okamžitou odpovědí na existující potíže a na straně druhé pomohlo Madeiře čelit dlouhodobějším problémům.

Řešení, které bylo přijato, spočívalo ve využití již uskutečněných investic do stávající přístavní infrastruktury v Caniçalu, které byly původně určeny pro bezcelní průmyslovou zónu. Cílem je program, v jehož rámci by se nakoupilo vybavení a postavily mola i násypy a Caniçal se následně přeměnil v nový madeirský obchodní přístav, který bude dostatečně velký na to, aby zvládl současný i budoucí provoz. Současně jde i o to, aby

se odlehčilo přístavu ve Funchalu, který by se tak mohl zaměřit na jachty a další turistické aktivity. Přístavní úřad Madeiry proto předložil Evropské komisi projekt výstavby obchodního přístavu v Caniçalu o celkových nákladech 73,5 milionů euro, na který Fond soudržnosti přispěl částkou 42,6 milionů euro.

V současnosti ještě místní úřady zkoumají tři další projekty, které tvoří nedílnou součást výše zmíněného plánu rozvoje. Mezi návrhy těchto tří projektů je vytvoření podpůrné logistické zóny v Porto Novo, přeměna Funchalu v rekreační přístav určený jachtám, výletním lodím a dalším námořním aktivitám spojeným s turistikou (v souladu s doporučeními, obsaženými v Plánu turistického rozvoje AOM) a konečně úprava přístavu na ostrově Porto Sano, aby zde mohly vzniknout podmínky vhodné pro osobní přepravu i rekreační a turistické vodní sporty.

Uskutečnění těchto projektů umožní Madeiře optimalizovat a ještě více integrovat svůj logistický dopravní řetězec. Dosáhne tak jednoho ze základních cílů Unie, totiž posílení ekonomické, sociální a územní soudržnosti ve prospěch svých občanů.

Kontakt: joaoreis@apram.pt

Internet: <http://www.portosdamadeira.com>



Přístav v Caniçalu

ŘECKO

Obchvat Patrasu



Celkové náklady: 68 810 508 EUR
Nárokované náklady: 48 580 218 EUR
Fond soudržnosti: 41 293 186 EUR

„Nový vnější okruh Patrasu, který je úsekem dálnice Patras-Atény-Thessaloniki (Soluň) zvaný 'PATHE', se stal požehnáním pro město i cestující. Bývalá silnice I. třídy totiž vedla městem, takže vytvářela zácpy a zdržovala vjezd do přístavu. Teď se třetí největší řecké město zbavilo tranzitní dopravy (15 000 aut denně) a pro jeho objezd stačí patnáct minut, zatímco na průjezd byla dřív potřebná celá hodina. Obchvat, který je dlouhý 18,5 km (polovina byla zaplacená z Fondu soudržnosti), má 12 tunelů, 8 viaduktů, 9 mostů a 5 mimoúrovňových křižovatek. Největší péče byla věnována bezpečnosti a také životnímu prostředí - výsadbě stromů a jiným úpravám krajiny, ochraně archeologických nálezů nebo přeměně bývalé skládky Patrasu v rekreační oblast...“

Dimitrios Tassiopoulos, ředitel plánovacího oddělení,
 EYDE Dálnice PATHE
pathe@tee.gr

ŠPANĚLSKO

Odstranění lindanu



Celkové náklady: 47 692 231 EUR
Príspevek EU: 38 153 785 EUR

„Vypouštění odpadu z továrny na výrobu silného insekticidu lindanu (HCH) znečistilo v průběhu doby rozsáhlé plochy na levém břehu Nervión-Ibaizabalu a ohrozilo tak obyvatelstvo města Bilbao. Baskická vláda se proto rozhodla vyvézt zeminu kontaminovanou lindanem a těžkými kovy na skládku s vysokým stupněm zabezpečení a vedle ní nechat vyrůst závod, který je schopen HCH ničit. Továrna, postavená díky investici ve výši 12,5 milionů euro, zpracovala od roku 1999 do roku 2001 3 200 tun lindanu, čímž umožnila asanaci a opětovné použití 191 480 m² zeminy.“

José Luis Aurrecoechea Urquijo, generální ředitel,
 IHOBE, veřejná agentura pro oblast životního prostředí
 vlády Baskicka
dgeneral@ihobe.net

IRSKO

Nádraží v Heuston a jihozápadní železniční koridor



Celkové náklady (1. etapa): 135 800 000 EUR
Príspevek EU (1. etapa): 75 000 000 EUR

„Modernizace nádražního terminálu v Heuston a jihozápadního koridoru je jedním z hlavních projektů, které mají zlepšit železniční síť kolem Dublinu. Cestujícím rovněž usnadní rozlišení příměstských souprav a vlaků Intercity, spojujících Dublin a Cork. Pokud jde o Heuston samotný, byly v první etapě projektu vykonány následující práce: výstavba nového kolejiště včetně signalizace, zvýšení počtu nástupišť z 5 na 9, prodloužení trati do Inchicore, úpravy mostů a vybudování nádražní haly, jakož i rozšíření té stávající. Druhá etapa zahrne vznik další tratě mezi městy Inchicore a Cherry Orchard a dvou takových tratí v jihozápadním koridoru, tedy z Cherry Orchard do Hazelhatch. Terminál v Heuston byl dokončen zcela podle plánu a v souladu s rozpočtem v únoru 2004 a dnes je již plně funkční.“

Tom Finn, ředitel strategického plánování, Iarnrod Eireann
tom.finn@irishrail.ie

PORTUGALSKO

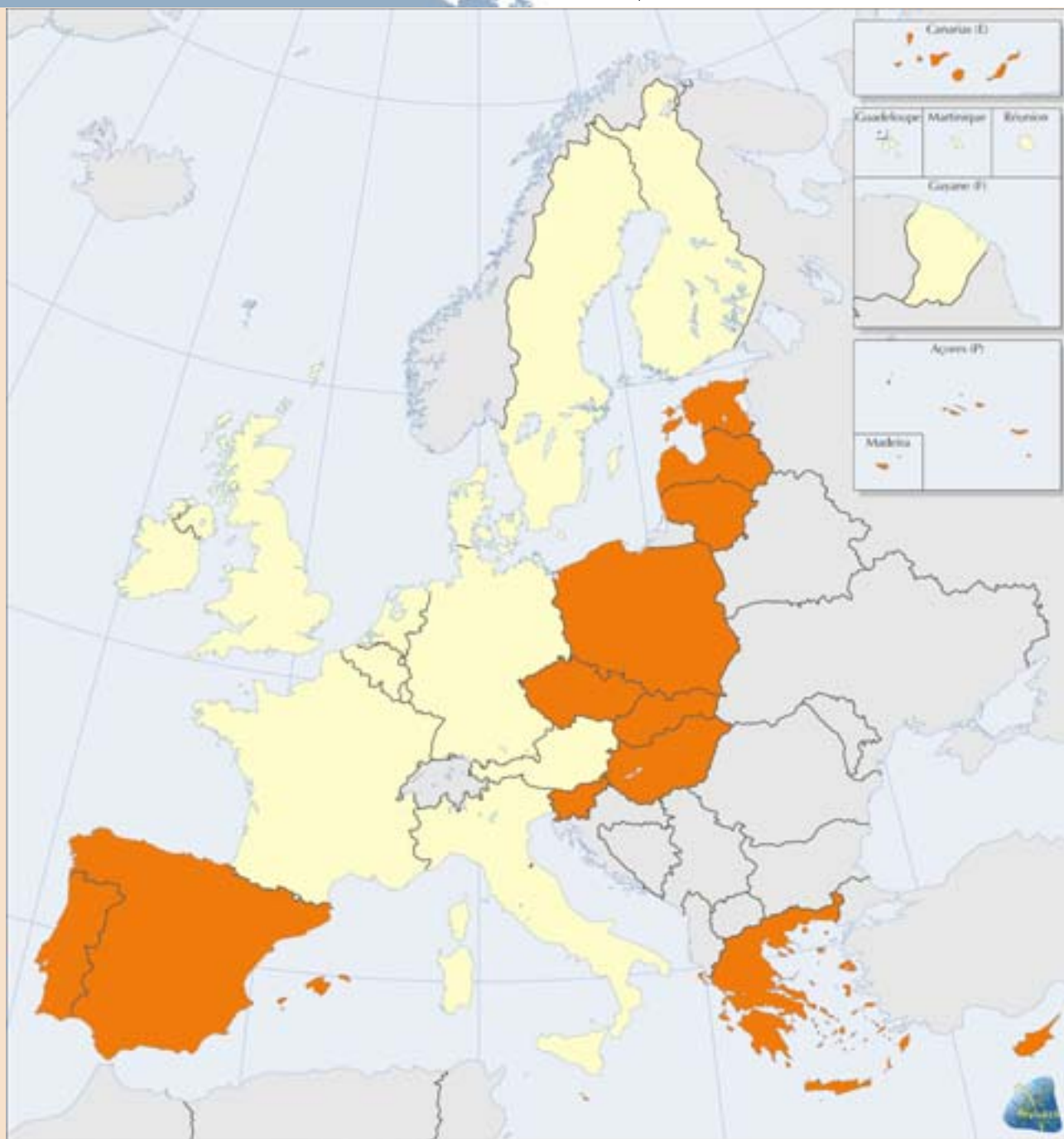
Zásobování vodou a asanace v Alto Zêzere e Cóa



Celkové náklady: 178 403 880 EUR
Príspevek EU: 112 394 450 EUR

„Systém zásobování vodou a asanace v Alto Zêzere e Cóa, společný pro několik obcí, funguje v okrese Guarda a části okresu Castelo Branco (kraj Beira Interior, Centrální region). Cílem tohoto projektu Fondu soudržnosti je vyřešit kvantitativně i kvalitativně veřejnou potřebu vody v této části země a odstranit nedostatky ve zpracování odpadních vod, zejména těch z průmyslu. Zajištěním trvale udržitelného způsobu řízení a zavedením optimálních řešení ve výše zmíněných oblastech projekt přispěje ke zlepšení životního prostředí a kvality života místních obyvatel, čímž podpoří společensko-ekonomický rozvoj regionu. Navíc je třeba poukázat na skutečnost, že projekt přispěl ke snížení průmyslového znečištění a k zachování ekosystémů.“

Arménio de Figueiredo, stavební inženýr, předseda představenstva společnosti Águas do Zêzere e Cóa S.A.
a.figueiredo@adp.pt



Země soudržnosti (2004-2006)

- Členské státy, kterým pomohl Fond soudržnosti
- Ostatní členské země

Site web Inforegio

Webová stránka Inforegio nabízí kompletní přehled evropské regionální politiky. Chcete-li získat nejnovější informace, klikněte na sekci „Newsroom“:

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_en.htm

Kontakty

Evropská komise, Generální ředitelství pro regionální politiku
Odbor 01 – „Informace a komunikace“
Thierry Daman
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
Fax: +32 2 296 60 03
E-mail: regio-info@cec.eu.int
Internet: http://Europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8197

© Evropská společenství, 2004.
Reprodukce povolena, pokud bude uveden zdroj.



Úřad pro úřední tisky

Publications.eu.int