



CS

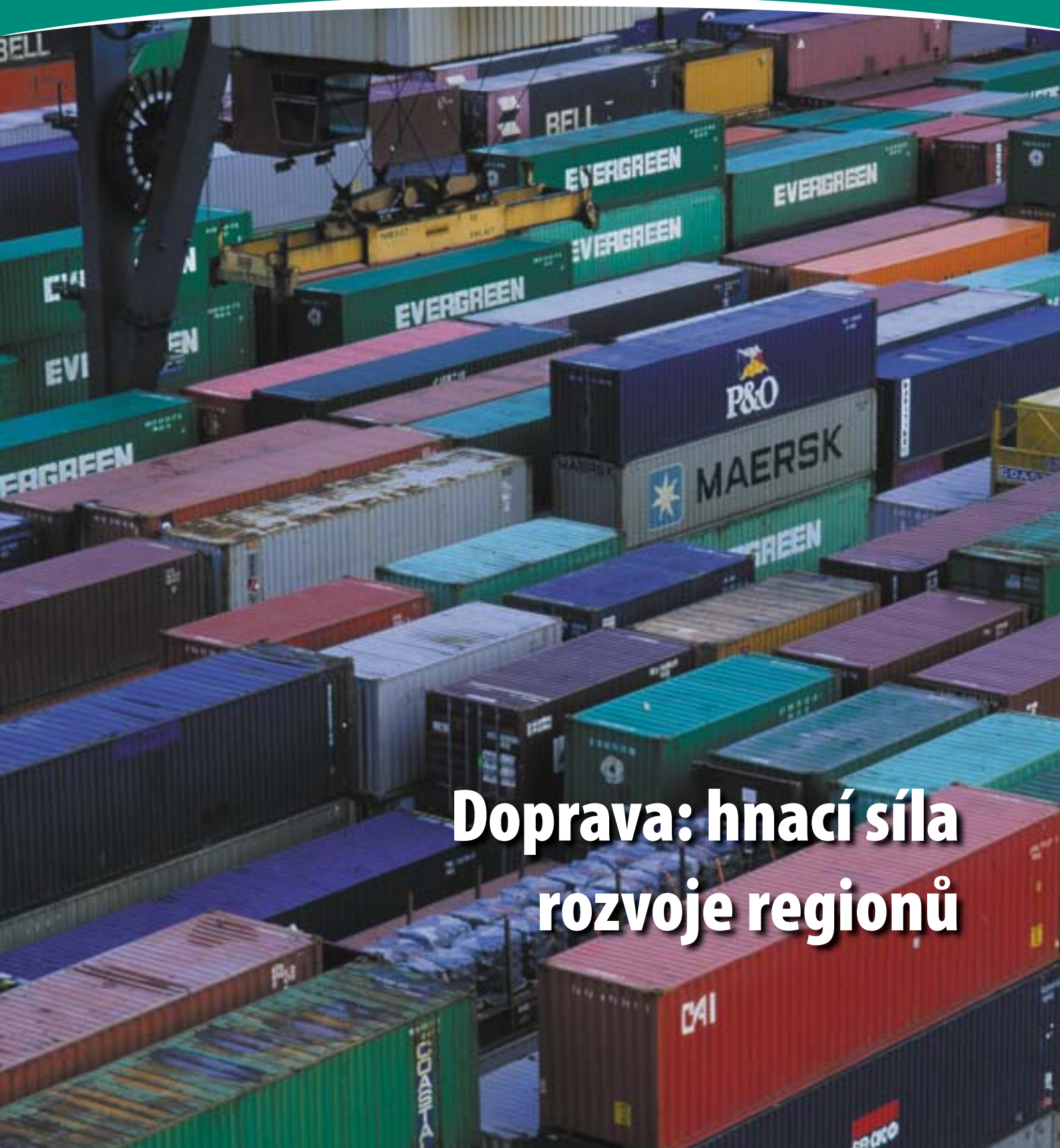


Evropská unie  
Regionální politika

# info regio

## panorama

| Č. 18 | Prosinec 2005 |



**Doprava: hnací síla  
rozvoje regionů**

# Obsah

## Doprava: *hnací síla rozvoje regionů*

### Dopravní infrastruktura: kombinování růstu a soudržnosti v Evropě

Dopravní infrastruktura je životně důležitá pro hospodářský růst v regionech, ale k sociální soudržnosti přispívá, jen pokud jsou splněny jisté podmínky.

### Udržitelná doprava, priorita evropské politiky

Jedním ze čtyř pilířů evropské strategie udržitelného rozvoje je podpora dopravních systémů zohledňujících životní prostředí. V dlouhodobém horizontu je klíčovým cílem evropské politiky dokonce oddělení růstu dopravy od růstu hospodářského.

### Z terénu: Podunajské státy

### EFRV v akci: Francie, Spojené království, Řecko, Finsko

### Z terénu: Interreg IIIB severozápadní Evropa

### Zpráva: Algarve na rozcestí

Doprava pro jižní Portugalsko, které právě vstupuje do nové fáze svého sociálně-ekonomického vývoje.

### Z terénu: Estonsko, Litva, Lotyšsko, Polsko, Finsko

### Z terénu: Španělsko

### Fond soudržnosti a ISPA v akci

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotografie (strany): Evropská komise (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).

Obálka: Kontejnery při průjezdu přístavem v Belfastu (Spojené království).

Do tohoto čísla přispěli také tyto autoři: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Šéfredaktor: Thierry Daman, Evropská komise, generální ředitelství pro regionální politiku

Tento časopis vychází v angličtině a francouzštině na recyklovaném papíru

Dokumenty k danému tématu jsou k dispozici v 19 jazycích Evropské unie na adrese  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

Text této publikace není právně závazný.



## Dopravní infrastruktura: kombinování růstu a soudržnosti v Evropě

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

**Dopravní infrastruktura je životně důležitá pro hospodářský růst v regionech, ale k sociální soudržnosti přispívá, jen pokud jsou splněny jisté podmínky.**



Most na dálnici Bilbao-Santander (Španělsko).

Evropské hospodářské společenství ihned po svém založení koncem padesátých let minulého století stálo před otázkou nerovnosti životní úrovně mezi jednotlivými členskými státy. Výrazné rozdíly, co se HDP na osobu týče, v té době existovaly například mezi Německem a Itálií, ovšem ještě víc se v tomto ohledu lišily regiony: Bádensko-Württembersko nebo Ile de France byly prostě daleko bohatší než dejme tomu Pouilles či Sicílie. Tomuto stěžejnímu problému pak EU musela čelit při každém následujícím rozšiřování. V zemích, které se k Unii postupně připojovaly (Řecko, Španělsko, Portugalsko, Polsko, atd.), existovaly a dosud existují regiony, kde je úroveň HDP na hlavu více než patnáctkrát nižší než v těch nejvyspělejších.

Jedním z cílů EU je rozdíly v životní úrovni mezi členskými státy odstraňovat, takže není možné takovouto situaci přijmout či ji prostě nechat upravit migrací ze znevýhodněných do dynamických oblastí. Jednou z priorit Evropské unie se proto postupně stalo poskytovat regionům v potížích příležitost dosáhnout výrazného hospodářského růstu, a to pokud možno rychleji než v regionech ostatních. V této souvislosti byla rozhodující úloha, totiž jakéhosi smíření ekonomického růstu se sociální soudržností, přidělena dopravní infrastruktuře.

Ano, rozvoj infrastruktury je důležitý, zároveň je ovšem nutné zdůraznit, že to není žádný „všelák“. Má samozřejmě životně důležitý význam pro hospodářský růst regionů, nicméně k sociální soudržnosti přispívá, jen pokud jsou splněny jisté podmínky.

### Růst a konvergence: dvojí úkol dopravní infrastruktury

V tržní ekonomice není růst založen pouze na technickém pokroku a rostoucí produktivitě. Důležitou roli, jak už v samých počátcích hospodářské politiky poukazovali tak uznávaní ekonomové jako Adam Smith či David Ricardo, hraje také mezinárodní dělba práce. I ve světě bez technického pokroku jsou už jen samotné užší vazby mezi oblastmi s různými výrobními náklady ku prospěchu všech. Intuice výše zmíněných průkopníků byla ostatně později potvrzena i pracemi současných ekonomů, kteří dospěli k tzv. HOS (Heckscher, Ohlin, Samuelson) teorii. Ta považuje svobodný pohyb zboží a služeb za příhodnou kompenzaci nerovného bohatství regionů, pokud se výrobních faktorů týče. Máme velkou tendenci na tuto skutečnost zapomínat, narážíme však na ni každý den, když například pijeme čaj či kávu nebo řídíme své auto, prostě když konzumujeme produkty (tropické plodiny, benzín), kterými Evropa téměř nedisponuje, ale díky mezinárodní dělbě práce je máme.

Rozhodující úlohu zde hraje právě dopravní infrastruktura, která umožňuje pohyb zboží a propojování příslušných území – německé automobily, švédský nábytek a finské telefonní přístroje se přece prodávají po celé Evropě, stejně jako španělské ovoce a zelenina či italské oblečení. Pro výrobce znamená rozvoj efektivních dopravních systémů rozšíření odbytu, což vede k masové produkci a snížení jednotkových nákladů o víc než kolik činí náklady na dopravu, takže užitek z toho všeho nakonec získává i spotřebitel. Ten dnes žije

<sup>(1)</sup> Profesor ekonomie, Université Lyon2, ředitel LET (Laboratoire d'Economie des Transports), UMR CNRS n°5593 ([www.let.fr](http://www.let.fr)).

v opravdu různorodém hospodářském systému, kde převládá výměna „drobných rozdílů“ mezi jednotlivými evropskými zeměmi, protože německý řidič si může pořídit španělský vůz a francouzský gurmán může vychutnat italské víno.

Prvotním úkolem dopravní infrastruktury je tedy přispět k zásadnímu snížení nákladů a výslednému všeobecnému hospodářskému růstu. Tam ale tato jeho role nekončí – je nutné brát v úvahu i konkrétní důsledky pro příslušné území. Ze zkušenosti víme, že centra výroby a spotřeby mají tendenci být přitahována k té infrastruktuře, která je neefektivnější (důvod je pochopitelný – dostupnost). Rozvoj železnic v devatenáctém století a dálnic či letišť ve století dvacátém prostě potvrdil skutečnost, že dopravní infrastruktura má výrazný vliv na rozvoj i relativní bohatství toho kterého teritoria, jinými slovy, regionům s kvalitní obsluhou se vede lépe než těm izolovaným. Zahájení výstavby takové infrastruktury a její financování tudíž vždy byly prvotním cílem států – s cílem upevnit národní jednotu se odjakživa zabývaly budováním kanálů, železnic či dálnic (nebo jej alespoň pečlivě sledovaly), jelikož chtěly, aby co nejúčinněji sloužily příslušnému území.

Evropská unie stála před stejným požadavkem. Okrajové a méně rozvinuté regiony, jak v roce 1977 zjistili autoři tzv. MacDougallovy zprávy <sup>(2)</sup>, potřebují moderní dopravní infrastrukturu, aby získaly přístup na trhy, kde by mohly uplatnit své výrobky, ale také kvůli zásobování. Financování této infrastruktury se tak stalo jedním z klíčových projevů solidarity v rámci EU. Na tomto místě je třeba zdůraznit, že zatímco solidarita mezi lidmi (sociální pojištění, pomoc těm nejvíce znevýhodněným, atd.) je stále do značné míry záležitostí jednotlivých členských států, solidaritu mezi regiony lze označit za jakousi páku, kterou Evropa používá ve prospěch sociální soudržnosti, a to právě sbližováním životních úrovní. Země jako Řecko, Španělsko <sup>(3)</sup> či Portugalsko tak získaly coby pomoc od Unie význačné finanční částky v podobě půjček EIB a subvencí na zlepšení svých silničních i železničních sítí. To samé platí i dnes – i když v menším měřítku – v případě deseti nových členských států a také kandidátských zemí. Lepší propojení dopravních sítí je prostě konkrétním výrazem solidarity



Nové železniční depo v à Drogheda (Irsko).



Aalborg (Dánsko): regionální letiště podněcují ekonomický vývoj.

Unie. Příkladem mohou být hlavní evropské dopravní tahy nebo z méně dávné minulosti tzv. Van Miertova zpráva <sup>(4)</sup>, která navrhla, aby Evropa spolufinancovala přes 20 významných infrastrukturních projektů více méně přeshraničního, a tedy mezinárodního charakteru.

## Soudržnost versus polarizace

Vezmeme-li v úvahu výše uvedené důvody, je klíčová ekonomická i sociální role dopravních systémů důvodem pro obnovení těch nejvýznamnějších infrastrukturních prací. Projekty popsané ve Van Miertově zprávě by proto měly být urychleně zahájeny a měla by být učiněna také příslušná rozpočtová a finanční rozhodnutí. Jak ale potom vysvětlit, že Evropská unie i mnohé její členské státy se zdráhají jednat? Co je to za „šestem vyslovované, nicméně pozornost odvádějící“ poznámky, že dopravní infrastruktura možná nakonec není tím všelékem a že očekávaný účinek ve smyslu růstu i soudržnosti se nemusí dostavit? Podobné otázky nesmíme přecházet mlčením či je dokonce vysloveně odmítat – dávají naopak záruku pečlivého zkoumání, protože jen když je vezmeme v úvahu, můžeme definovat podmínky nutné k úspěšnosti zmíněného dvojího cíle dopravní infrastruktury.

Podívejme se nejdříve na otázky a pochybnosti, které vyslovují finanční instituce (z veřejné i soukromé sféry), když uvažují o možnosti investovat do nové dopravní infrastruktury.

První pochybnost je jak technického, tak ekonomického charakteru: bude skutečně dosaženo objemu dopravy ohlašovánemu autory projektu? Z minulých let je možné nalézt řadu příkladů, kdy byla prognóza příliš optimistická, ať již šlo o tunel pod kanálem La Manche, dálnici M1 v Maďarsku, či třeba vodní spojení Rýna, Mohanu a Dunaje, což byly ve všech případech investice, jejichž návratnost nesplnila očekávání. Lidé s rozhodovacími pravomocemi se tudíž začali obávat rizik spjatých se skutečnými náklady výstavby či reálným objemem dopravy a začali mít sklon odhalovat konečné rozhodnutí, jako tomu bylo v případě nového železničního propojení Francie a Itálie.

<sup>(2)</sup> Evropská komise, „Zpráva pracovní skupiny o úloze veřejných financí při evropské integraci“ (MacDougallova zpráva), Brusel, 1977.

<sup>(3)</sup> Unijní pomoc Španělsku v letech po jeho přistoupení představovala 1 % HDP této země, a to po dobu zhruba deseti let.

<sup>(4)</sup> Evropská komise, „Prioritní projekty transevropské dopravní sítě do roku 2020 – zpráva pracovní skupiny na vysoké 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 pochybnost souvisí s životním prostředím. Což nehrozí, že výstavbou infrastruktury, zejména letišť a dálnic, podpoříme neudržitelný vývoj, pokud se mobility týče? Když ta či ona železniční trať nebo dálnice vede přes citlivou oblast, jsou přece místní obyvatelé znepokojeni návrhem nějakého dalšího projektu, i když by šlo jen o rozšíření něčeho, co už existuje.

Třetí pochybnost je charakteru sociálního a místního. Kdo má skutečně prospěch z nové dopravní infrastruktury? Nestane se očekávaný „strukturální efekt“ nakonec „destruktivním“? Neurychlí nová dálnice, která má více zpřístupnit odlehlý kraj, odliv pracovních míst, a tudíž exodus části místního obyvatelstva do rozvinutějších oblastí? Předpokládaného sblížení životní úrovně je pak v zásadě dosaženo mobilitou pracovní síly, což je v protikladu s jakoukoliv logikou solidarity.

Toto všechno jsou oprávněné pochybnosti. V čase, kdy obyvatelstvo Evropy vstupuje do téměř stabilního období a principy udržitelného rozvoje získávají na věrohodnosti, se již dopravní infrastruktura nesmí prezentovat coby jakýsi kouzelný proutek, s jehož pomocí vyřešíme všechny naše problémy. Mělo by být jasné, že některé projekty, včetně těch výrazně podporovaných jistými lobby, musejí být prostě zrušeny nebo alespoň oddáleny a optimistickým odhadům hustoty dopravy by se mělo čelit zásadou pochybování. To samozřejmě neznamená, že Evropa už nepotřebuje financovat novou dopravní infrastrukturu, která je i nadále nutná jak z důvodů ekonomických, tak sociálních, při její přípravě a plánování se však musí vzít v úvahu jisté podmínky.

Je navíc třeba dělat rozdíly mezi zeměmi, kde je životní úroveň stále ještě hluboko pod evropským průměrem, a těmi nejrozvinutějšími oblastmi. Nesmíme ve jménu ochrany životního prostředí bránit Polsku či Řecku v budování efektivní dálniční sítě. Víme přece, že pohyb osob i zboží je významným faktorem hospodářského růstu, a nelze na toto poučení zapomínat. Musíme se samozřejmě vyhnout přehnanému investování a financování infrastruktury, která by sloužila jen malému dopravnímu provozu, to ale neznamená, že bychom měli zakázat investice jako takové, ať již v nových, nebo starých členských státech. Vhodným způsobem, jak v dnešní době oddělit dobré infrastrukturní projekty od těch špatných, je rozvoj systému PPP (Public-Private Part-



Intermodální železniční (?) platforma v Prato (Itálie) (Itálie).

nership čili spolupráce veřejného a soukromého sektoru), protože to je metoda umožňující účinně rozpoznat rizika a rozdělit je co nejefektivněji mezi jednotlivé spolupracující strany. Zejména veřejná správa pak musí mít jasno ve věci rizik spojených s objemem dopravy a v tom, zda je, či není připravena nést za ně odpovědnost.

Je také nutné si vyjasnit vliv hospodářského růstu a sociální soudržnosti. Rozumnější než slibovat všeobecné zlepšení je ukázat, k čemu povede polarizace, která vznikne po vytvoření nové infrastruktury. Pozitivní a negativní dopady nových dopravních tahů se na příslušném území nebudou projevovat rovnoměrně a místo všeobecných výroků o „strukturálních účincích“ je vhodnější vzít si na pomoc modely simulující vzájemné působení dopravy a lokalizace, protože tím se poukáže jak na „vítěze“, tak na „poražené“. Podobný postup může vést k více méně otevřenému jednání a porovnávání relativních pro i proti, což, pravda, není ta nejlepší forma demokracie, nicméně její nutná fáze.

Otázka dopadů dopravní infrastruktury na hospodářský růst a sociální soudržnost je proto dnes formulována pomocí nových pojmů. Základní mechanismy (nižší výrobní náklady, rozšíření odbytových oblastí a polarizace) sice zůstávají stejné, ale heterogenní podstata jejich vlivu si заслужuje být srozumitelněji vysvětlena.



Transportní služby vznášedlem v Kalmar (Švédsko).

## Investovat do dopravy znamená investovat do regionálního rozvoje – to je princip a priorita EIB

**Evropská investiční banka (EIB), tato stěžejní finanční instituce Evropské unie, půjčila v roce 2004 na prosazení cílů EU 43,2 miliardy EUR. Jednou z jejích hlavních činností je přitom právě podpora investic v dopravě.**

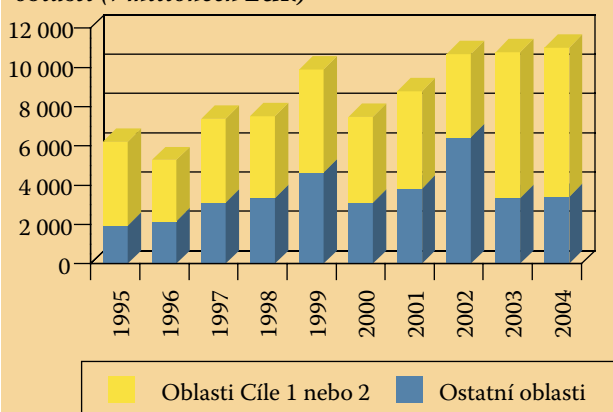
Banka se stala hlavním zdrojem finančních úvěrů pro transevropské dopravní síť, jelikož od roku 1993 na investice v této oblasti poskytla přes 60 miliard EUR. Šlo a jde téměř vždy o významné, ale velmi složité projekty, takže často vyvolávají rozsáhlé společenské diskuse a stávají se také výzvou, pokud se týče životního prostředí. Jejich uskutečňování s sebou navíc v mnoha případech nese značné riziko zpoždění, což vyžaduje pečlivost jak v přípravě projektů, tak v činnostech následných.

V uplynulých desetiletích EIB financovala projekty ve všech segmentech dopravy, ať již šlo o tu silniční (výstavba silnic i dálnic, zejména pak vylepšení sítí v Řecku, Španělsku a Portugalsku), železniční (modernizace konvenčních tratí a výstavba nových, vysokorychlostních tratí ve Francii, Belgii, Španělsku, Itálii, Nizozemsku a Spojeném království), námořní (rozšíření nebo modernizace přístavních infrastruktur, a to především v Nizozemsku, Portugalsku, Španělsku, Řecku a Švédsku) či leteckou (zdokonalení letišť například v Itálii, Řecku, Německu a Irsku). Banka je navíc velmi aktivní i v nových členských státech, kde podporuje rozvoj dopravní infrastruktury coby základny pro posílení jejich ekonomik.

Evropská investiční banka financuje také projekty týkající se městské dopravy. V uplynulých pěti letech na ně vyčlenila 10,7 miliard EUR, přičemž převažujících 92 % částky směřovalo do veřejného sektoru. Tím, že tyto projekty podporují přesun od dopravy individuální k veřejné a snaží se snížit dopravní zácpy, usilují také o zlepšení kvality ovzduší a snížení hlukosti; navíc přispívají i k boji proti klimatickým změnám, jelikož prosazují energetické úspory a omezují emise kyslíčnického uhlíkatého, jinými slovy hrají roli při zlepšování kvality života.

Rozsáhlé investice v dopravě v regionech EU přispívají k územní soudržnosti a podporují konkurenceschopnost jednotlivých oblastí rozšířené Unie. Tyto investice usnad-

**Doprava (1995–2004): rozložení půjček v evropské pětadvacítce na základě kategorizace jednotlivých oblastí (v milionech EUR)**



ňují pohyb zboží i osob mezi členskými státy, takže mají důležitou roli při stimulaci vnitřního trhu a zdokonalování zmíněné evropské soudržnosti. Značná část půjček EIB poskytnutá sektoru dopravy totiž směřuje do regionů, které se ve svém rozvoji zpožďují.

Prioritním úkolem EIB je podporovat ekonomickou a sociální soudržnost EU účastí na snižování rozdílů jednotlivých oblastí. Zaměření na regionální rozvoj, které si banka vytyčila již v roce 1958, kdy byla založena, je neustále potvrzováno a po rozšíření Unie v roce 2004 na 25 členů bylo ještě posíleno.

Celková výše úvěrů EIB na regionální rozvoj v roce 2004 přesáhla 28 miliard EUR (tedy více než 70 % veškerých půjček této banky v rámci evropské pětadvacítky), přičemž zhruba 40 % takovýchto úvěrů směřovalo do sektoru dopravy. Přes polovinu podpory, poskytované oblastem pomocí strukturálních fondů, pak dostala doprava železniční, a to včetně řady projektů týkajících se dopravy místního charakteru (tramvaje, metro, příměstské vlaky).

Úvěrová politika EIB spočívá v podpoře důvěryhodných projektů. Pokud má nějaký takový projekt být financován, musí se prokázat, že je z hlediska ekologického i ekonomického obhajitelný a finančně i ekonomicky průchodný. V rámci příslušného vyhodnocování proto EIB ověřuje i tyto faktory, zkoumá ovšem také regulační rámec, sektorové plánování a programování. Banka navíc během tohoto vyhodnocovacího procesu sehrává významnou úlohu tím, že radí propagátorům projektů, což je vlastně jedna z forem přidané hodnoty EIB, zejména v těch nejvíce znevýhodněných regionech Unie.

### Když instituce EU postupují ruku v ruce

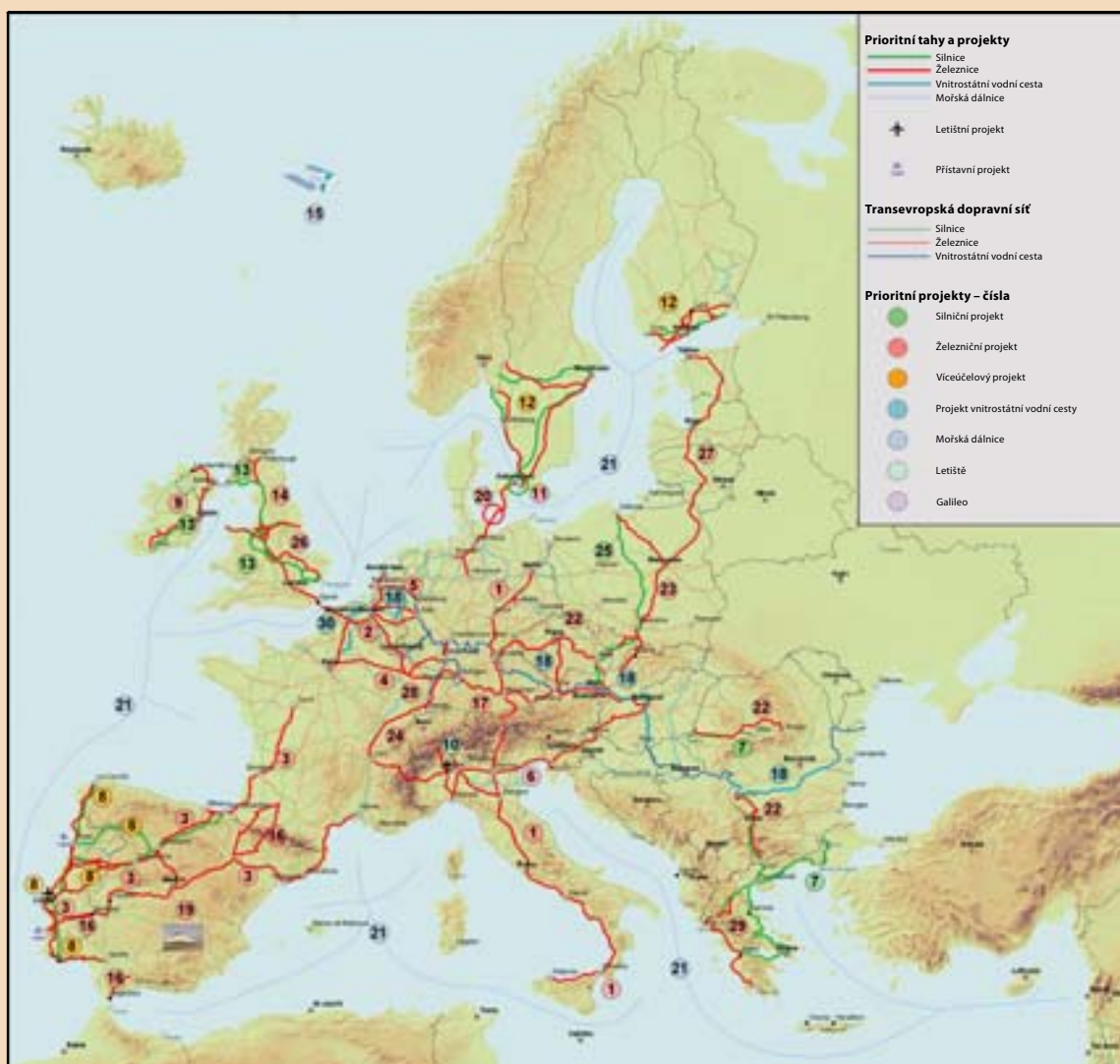
Vazby EIB na Evropskou komisi se během let prohloubily, obzvláště na poli regionálního rozvoje. V roce 2000 podepsaly banka a Komise dohodu o rámcové spolupráci, jejímž cílem bylo tyto vazby formálně stvrdit a také vytyčit, jak se úvěry EIB a zdroje Komise mohou vzájemně doplňovat.

Banka se podílí na přípravě i plnění programů regionálního rozvoje, a to s cílem ještě lépe využít zdroje, které jsou k dispozici. Na žádost Komise se také na odborné úrovni vyjadřuje k projektům požadujícím finanční pomoc EU; v roce 2004 takto posuzovala 33 projektů. Vzájemná spolupráce ovšem zahrnuje i spolufinancování projektů, tedy činnost, která díky rozsáhlejšímu možnostem poskytování příspěvků ze strany Unie nabývá ještě většího významu v nových členských státech.

Svou spolupráci mimochodem Evropská investiční banka a Evropská komise zcela nedávno dále prohloubily vytvořením nové formy pomoci zvané „JASPERS“ (Joint Assistance to Support Projects in the European Regions neboli Společná pomoc na podporu projektů v evropských regionech), která má členským státům asistovat při výběru a přípravě rozhodujících projektů v rámci Fondu soudržnosti a EFRV. To je obzvláště důležité pro sektor dopravy, kde bývají projekty často rozsáhlé, složité a s dlouhým obdobím vývoje.



## Transevropská dopravní síť (TEN-T): Prioritní tahy a projekty

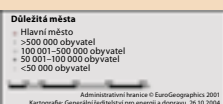


### Prioritní tahy a projekty

1. Železniční tah Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. Vysokorychlostní železniční tah Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London
3. Vysokorychlostní železniční tah v jihozápadní Evropě
4. Vysokorychlostní železniční tah Východ
5. Trať Betuwe
6. Železniční tah Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-ukrajinská hranice
7. Dálniční tah Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
8. Vícedruhový tah Portugalsko/Španělsko-ostatní Evropa
9. Železniční tah Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (hotovo v r. 2001)
10. Malpensa (hotovo v r. 2001)
11. Pevná trať Oresund (hotovo v r. 2000)
12. Nordický trojúhelníkový železniční a silniční tah
13. Silniční tah Spojené království/Irsko/Benelux
14. Hlavní trať na západním pobřeží
15. Galileo
16. Nákladní železniční tah Sines/Algeciras-Madrid-Paris
17. Železniční tah Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Vnitrostátní vodní cesta, tah Rýn/Meuse-Mohan-Dunaj
19. Vysokorychlostní železnice, interoperabilita na Iberském poloostrově
20. Železniční tah Pásem Fehmarn
21. Mořské dálnice

- Baltická dálnice (spojuje členské státy při Baltském moři s těmi ve střední a západní Evropě, a to včetně trasy ze Severního do Baltského moře Kielským kanálem)
- Západoevropská mořská dálnice (z Portugalska a Španělska přes Atlantický obklouk do moří Severního a Irského)
- Mořská dálnice jihovýchodní Evropy (spojuje moře Jaderské s Jónským a v zájmu začlenění Kypru také s východní částí moře Středozemního)
- Mořská dálnice jihozápadní Evropy (západní části Středozemního moře), spojuje Španělsko, Francii, Itálii a také Maltu, navazuje na mořskou dálnici jihovýchodní Evropy
- 22. Železniční trasa Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden
- 23. Železniční trasa Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien
- 24. Železniční trasa Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
- 25. Dálniční trasa Gdansk-Brno/Bratislava-Wien
- 26. Železniční/silniční trasa Irsko/Spojené království/kontinentální Evropa
- 27. Trasa „Železnice Pobaltí“ Warszawa-Kaunas-Riga-Tallin-Helsinki
- 28. „Železnice Eurocap“ na železniční trase Bruxelles/Brusel-Luxembourg-Strasbourg
- 29. Železniční trasa ve víceúčelovém koridoru mezi Jónským a Jaderským mořem
- 30. Vnitrostátní vodní cesta, trasa Seine-Scheldt

(Rozhodnutí 884/2004/EC z 29. dubna 2004)





## Udržitelná doprava, priorita evropské politiky

Jedním ze čtyř pilířů evropské strategie udržitelného rozvoje je podpora dopravních systémů zohledňujících životní prostředí. V dlouhodobém horizontu je klíčovým cílem evropské politiky dokonce oddělení růstu dopravy od růstu hospodářského.



Zmodernizovaný kanál v Coevorden (Nizozemí).

Kvalitní a efektivní dopravní infrastruktura je pro dobře fungující společnost a její ekonomiku nezbytností, protože vede k volnému pohybu zboží, služeb i osob a podporuje komunikaci uvnitř jednotlivých regionů i mezi nimi navzájem. Umožňuje také mobilitu lidí, což je předpoklad pro jejich práci, vzdělávání i odpočinek. Z výše uvedených důvodů bylo a je investování do dopravní infrastruktury dlouhodobou prioritou strukturální politiky i politiky soudržnosti EU.

Doprava má také výrazný vliv na zdraví člověka a na životní prostředí, zejména pokud se týče klimatických změn, znečištění ovzduší, hluku, exploatace půdy a narušování přírodních ekosystémů. Sektor dopravy spotřebovává velké množství fosilních paliv i dalších neobnovitelných zdrojů a nehody na silnicích jsou i nadále významnou příčinou úmrtí. Tyto problémy způsobují velké hospodářské ztráty a nastolují i nevyhnutelnou otázku udržitelnosti. Tendence v rozvoji dopravy ukazují, že dosavadní politika „business as usual“ v tomto sektoru už není schůdná, stejně jako každodenní praxe.

Růst dopravy bude samozřejmě pokračovat. Pokud se týče té osobní, rozhodujícím faktorem je používání automobilů. Ve většině zemí EU se zřejmě počet vlastněných vozů ustálí, ale to ještě po nějaký čas nebude platit o nových člen-

ských státech, takže v rozšířené Unii tento počet do roku 2010 naopak výrazně vzroste. Co se pak týče dopravy nákladní, platí v souvislosti s charakterem moderních ekonomik (například tzv. systémy *just in time*) a jejich růstu to samé, takže jen silniční přeprava těžkých nákladů má podle očekávání do roku 2010 vzrůst ve srovnání s úrovní roku 1998 o téměř 50 %.

Zvětší se též nerovnost mezi jednotlivými druhy dopravy, protože nejvýraznější růst zaznamenáme právě u té silniční (a letecké). To povede k pokračujícímu růstu spotřeby paliv, ještě větší hlučnosti a dalšímu zabírání půdy pro dopravní infrastrukturu.

Taková charakteristika samozřejmě není typická jen pro Evropskou unii, platí v podstatě pro všechny vyspělé ekonomiky. A i když budou ve zvýšené míře podniknuta opatření, která by negativní dopady růstu dopravy vyvážila, stejně nebude možné splnit požadavky udržitelnosti našeho životního prostředí a zároveň i zvýšené potřeby dopravy, pokud nezměníme naše zvyky a nedojde k nové orientaci příslušné strategie. Zásadu udržitelnosti prostředí je proto třeba brát v úvahu při poskytování veškeré pomoci EU v rámci politiky soudržnosti.



## Obrat v Göteborgu

Evropská rada v květnu roku 2001 v Göteborgu nejen že potvrdila důležitost udržitelného rozvoje coby základního cíle EU, vytyčeného již v příslušných smlouvách, ale navíc takovýto rozvoj včlenila jako nový rozměr do Lisabonské strategie pro konkurenceschopnost a pracovní příležitosti. Rada také vyzvala k udržitelné dopravní politice, která by začala řešit vzrůstající silniční provoz, dopravní zácpy, hluk a znečištění, a to podporou způsobů dopravy, které jsou přátelské k životnímu prostředí, a cen, které budou odrážet sociální a ekologické náklady. Udržitelná doprava se v této souvislosti stala jedním ze čtyř opěrných bodů unijní strategie udržitelného rozvoje a rozhodujícím cílem dopravní politiky EU je z dlouhodobého hlediska oddělení růstu dopravy od růstu hospodářského.

Rozvoj udržitelného dopravního systému ovšem nevyžaduje pouze investice do nové infrastruktury, ale také do efektivnějšího a ekologičtějšího využívání té stávající. Taková doprava tudíž potřebuje kombinaci různých strategií, včetně regulačních nástrojů (například stále více připomínat těm, kdo ji používají, jaké jsou „skutečné“ ceny, tedy zahrnující i nepříznivé vnější vlivy, zejména dopad skleníkových plynů). Princip udržitelné dopravy se tedy dotýká i sfér, které už úzce souvisí s regionální politikou (např. řízení rozvoje měst).

Regionální politika, soustřeďující pozornost na ekonomickou a sociální soudržnost, tudíž musí brát v úvahu udržitelnost životního prostředí při financování nové infrastruktury, obzvláště pokud by mělo vést k přechodu na jiný druh dopravy; zapojit se do činností, jejichž úkolem je zlepšit existující dopravní infrastrukturu, například prostřednictvím tzv. inteligentních dopravních systémů<sup>(1)</sup>, interoperability a intermodality; klást důraz na udržitelnou městskou dopravu; infrastrukturu rozvíjet především tam, kde existují plány, opatření či podmínky podporující hospodářský růst.



V Hasseltu (Belgie) je hromadná doprava zdarma od roku 1997.



„Zelený vlak“ na Sardinii (Itálie) umožňuje opět využít starou železnici.

Vytvoření ekologicky udržitelného dopravního systému je samozřejmě během na dlouhou trať, vždyť také bílá kniha o dopravě<sup>(2)</sup>, vydaná Komisí, pro něj vytyčila třicetileté období, první kroky k dosažení takového cíle musí být nicméně podniknuty okamžitě. Komise zdůrazňuje potřebu větší iniciativy při vytyčování politiky, která by omezila negativní důsledky růstu dopravy, a v této souvislosti navrhuje zejména následující tři soubory opatření: a) podpořit přechod od silniční dopravy k formám s méně nepříznivým vlivem na životní prostředí; b) snažit se vytvořit situaci, kdy cena hrazená uživatelem odráží všechny náklady společnosti, a tedy budovat infrastrukturu, která má přímý dopad na poplatku po dopravě; c) prosazovat aktivity, které by zlepšily prostředí ve městech, jakož i využití půdy.

## Podpora udržitelné dopravy v letech 2000–2006

Směrnice, které přijala Komise v souladu s všeobecnými předpisy strukturálních fondů na období let 2000–2006<sup>(3)</sup>, doporučují členským státům zahrnout dopravní projekty spolufinancované Evropskou unií do ucelených strategií, jejichž cílem je rozvoj udržitelných dopravních systémů.

Jedno ze čtyř prioritních doporučení Komise z roku 1999, týkajících se dopravy ve zmíněném programovém období, se vztahuje právě k udržitelnosti. Mělo by jít jak o snahu snížit škodlivé účinky dopravy, tak o podporu využívání jejich šetrnějších forem. Programy regionálního rozvoje by pak měly zejména respektovat závazek Evropské unie snižovat emise skleníkových plynů, což vyžaduje úsilí především v oblastech silniční a letecké dopravy; zodpovědnost za toto dodržování ovšem leží výlučně na členských státech.

V roce 2003 byly výše zmíněné direktivy revidovány, aby do nich mohly být zahrnuty také základní principy strategie udržitelného rozvoje přijaté Evropskou radou v Göteborgu. Komise navrhla, aby takto upravené směrnice byly v maximální možné míře brány v potaz při kontrolách

<sup>(1)</sup> Výraz „inteligentní dopravní systémy“ (intelligent transport systems, ITS) zahrnuje celou řadu technologií používaných s cílem učinit příslušné dopravní sítě bezpečnější, efektivnější, spolehlivější a ekologičtější, a to ne nutně za podmínky materiálních změn na stávající infrastruktuře.

<sup>(2)</sup> Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout, COM (2001) 370.

<sup>(3)</sup> Článek 10 (3) nařízení Rady (EC) č. 1260/1999.

programů v polovině příslušných období. Plnění direktiv, jakož i navrhovaných prioritních akcí, ovšem vyžaduje více času, než je k dispozici v současném programovém období, tedy pokud mají mít nějaký alespoň relativně významný dopad na cíle vytyčené v Göteborgu.

V programech regionů spadajících pod Cíl 1, směřuje i nadále podle dostupných údajů více než polovina celkových investic do dopravní infrastruktury v silniční dopravě. Ve finančním vyjádření tato podoba dominuje i v regionech Cíle 2, i když zde na ni připadá relativně menší podíl celkové částky (42 %). Formy dopravy považované za méně škodlivé pro udržitelný rozvoj pak pohltnou zhruba 40 % zdrojů vyčleněných v rámci Cíle 1 a 57 % v rámci Cíle 2.

Tato čísla ukazují, že v regionech Cíle 2 převažují investice do oblastí jiných, než je doprava silniční a letecká. V regionech Cíle 1 ovšem tyto dva druhy společně představují 40 % celkové sumy, takže požadované rovnováhy zde není dosaženo.

Investice připravené na rozvoj inteligentních dopravních systémů, tohoto základního článku při efektivním řízení dopravy, se pohybují ve výši 114 milionů EUR.

Je jasné, že příčinou převládající tendence investovat do silničních sítí, které jsou přímo zodpovědné za emise skleníkových plynů, jsou problémy s dostupností, vezmeme-li v úvahu odlehlost většiny regionů spadajících pod Cíl 1, ale také rozšíření o nové členské státy.

Přistoupení zmíněných deseti zemí k EU nebylo v této situaci rozhodujícím faktorem, nicméně přispělo k jejímu vzniku. V minulosti, pravda, dávaly nové státy přednost dopravě železniční před silniční, ale když přešli k tržnímu hospodářství, tento trend se obrátil. Růst soukromé dopravy, která potřebuje větší kapacity na provoz, aby tak byla schopna vyhovět požadavkům měnící se ekonomické situace, totiž výrazně zvýšil poptávku právě po té silniční.

Všeobecně lze říci, že v současném programovém období jsou infrastrukturní programy odrazem pokračování trendu rozlišování různých typů dopravy, jak jsme toho byli

svědky v uplynulém desetiletí. Investice do infrastruktury se přitom zaměřily především do dopravy silniční.

I když takovéto investice převládaly, a jsou jistě nutné pro zlepšení dostupnosti méně rozvinutých regionů, obsahují programy na léta 2000–2006 také mnoho příkladů vhodného postupu v oblasti ekologicky udržitelné dopravy, zejména pokud se týče dopravy veřejné.

Analýza, kterou právě čtete, se týká současného stavu programování a je tedy možné, že při včleňování strategie z Göteborgu do programů dojde na nějaké úpravy. V zemích spadajících pod program soudržnosti (\*) by samozřejmě vypadala situace jinak, pokud by se vstoupilo v úvahu i výrazné investice do železniční dopravy a přístavů za finančního přispění Fondu soudržnosti.

Fondy Unie, a to i když odhlédneme od výsledků, kterých má být dosaženo na konci příslušného období, se nicméně musejí přeorientovat na strategické cíle vytyčené politikou EU, tedy pokud se má udržitelnost stát neodmyslitelnou součástí přidávané hodnoty Unie. Právě takovýto přístup musíme brát v úvahu při definování budoucích směrnic.

## Výhledy po roce 2006

Návrhy reformy politiky soudržnosti počínaje rokem 2007, a to z hlediska legislativních i strategických direktiv, berou v úvahu, že podmínkou růstu a zaměstnanosti je zajistit, aby požadovaná dopravní infrastruktura byla dostupná pro podnikatelskou sféru. Moderní infrastruktura, vycházející z kritérií udržitelnosti životního prostředí, je totiž důležitým faktorem atraktivnosti regionů.

Pokud mají být výhody z dopravních investic co největší, měla by se pomoc strukturálních fondů a Fondu soudržnosti řídit jistými zásadami.

První zásadou je, že při rozhodování o výši a charakteru zamýšlené investice do infrastruktury by měla být používána objektivní kritéria. Potenciální návratnost by se například měla odhadovat na základě úrovně hospodářského rozvoje, typu ekonomických aktivit, hustoty infrastruktury či stupně zahlednění dopravou v tom kterém regionu a při odhadu sociálních dopadů by podobně měly být přesně vykalkulovány ekologické dopady daného projektu.

Druhou zásadou je, že princip udržitelnosti životního prostředí by v souladu se zmíněnou bílou knihou měl být dodržován v nejvyšší možné míře. Stejným úkolem by se mělo stát omezení převládající role silniční dopravy v Evropě, a to tím, že se budou podporovat také jiné druhy nebo alespoň kombinovat.

Podle třetí zásady by se v konvergenčních regionech měla zvláštní pozornost věnovat modernizaci železničních systémů, a to pečlivým výběrem prioritních úseků. Tím by se



Tramvaj ve Wolverhamptonu (Spojené království) se stává součástí urbánní renovace.

(\*) Jde o 13 zemí: o Řecko, Španělsko a Portugalsko a od května 2004 také o Českou republiku, Estonsko, Kypr, Litvu, Lotyšsko, Maďarsko, Maltu, Polsko, Slovensko a Slovinsko.



totíž zajistila jejich interoperabilita v rámci Evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS).

Konečně čtvrtá zásada praví, že investice do dopravní infrastruktury mají být doprovázeny vhodným řízením dopravy v souladu s národními i unijními normami s mimořádnou pozorností k její bezpečnosti. Jak celostátní, tak regionální strategie by také měly brát v úvahu potřebu dosáhnout rovnovážného a ekologického rozdělení mezi různé typy dopravy, které by posloužilo potřebám ekonomiky i životního prostředí. Takovéto strategie by navíc měly počítat i s inteligentními dopravními systémy, vícedruhovými základnami a zejména pak technologiemi ERTMS a SESAE (Jednotný evropský systém řízení letového provozu).



■ *Přeprava dřeva v přístavu Monfalcone (Itálie).*

### **Intermodalita a interoperabilita: dva klíče k udržitelné dopravě**

**Bílá kniha evropské dopravní politiky vytyčila směr dosažení nové rovnováhy různých typů dopravy, který klade větší důraz na řešení nejvíce přátelská k životnímu prostředí.**



Potřeba mobility v EU roste rychlejším tempem než kapacita infrastruktury. Důsledkem jsou výraznější dopravní zácpy na hlavních silničních a železničních tazích, ve městech i ve vzduchu, zatímco spojení do odlehklých regionů je i nadále nedostačující. Druhým negativním dopadem je skutečnost, že pokud nebudou urychleně podniknuta rázná opatření, k očekávanému zvýšení provozu dojde především v dopravě silniční na úkor ekologičtějších druhů, jakými jsou železnice nebo námořní spojení na krátkou vzdálenost.

Jak ale efektivně reagovat na požadavek mobility a přitom omezovat nevýhody, které jsou s dopravou spojeny? Konfrontována s tímto dilematem, vytyčila bílá kniha evropské dopravní politiky (2001) až do roku 2020 kurz na dosažení nové rovnováhy různých typů dopravy, přičemž větší důraz položila na postupy, které jsou nejvíce ekologické. Takovýto cíl je tím nejkonkrétnějším, čím může Komise přispět k udržitelnému rozvoji při respektování Kjótského protokolu a zajištění energetických zásob EU, protože znamená významné snížení spotřeby fosilních paliv, což ve svém důsledku povede k nižším emisím CO<sub>2</sub>, které jsou z 28 % způsobeny právě dopravou.

**Intermodalita.** Při rozvoji konkurenceschopných alternativ silniční dopravy musí být klíčová role přisouzena tzv. intermodalitě, protože na individuální řešení už je pozdě. Žádoucí jsou opatření, pomocí kterých by bylo dosaženo lepší integrace jednotlivých druhů dopravy, takových, které nabízejí potenciálně rozsáhlé kapacity v rámci účinně řízeného

řetězce mobility, kde se všechny služby vzájemně doplňují. To je v boji proti zácpám a znečištění ovzduší, jakož i pro vytvoření lepšího poměru při využívání energetických zdrojů ve smyslu efektivních nákladů, věc zcela zásadní. Zmíněné cíle zahrnují zejména podporu železnic, krátkých námořních tras a vnitrostátních vodních cest, přičemž důvody jsou více než přesvědčivé: nákladním vozem lze na vzdálenost jednoho kilometru s jedním kilogramem benzínu přepravit 50 tun, avšak vlakem 90 a lodí dokonce 127 tun.

**Interoperabilita.** Má-li být tato politika intermodality úspěšná, je ze všeho nejdříve nutné pokračovat v úsilí o zajištění technické harmonizace a tzv. interoperability systémů. Program EU zvaný „Marco Polo“ v této souvislosti usiluje o to, aby se interoperabilita stala reálnou skutečností, a nikoliv pouze heslem. Třináct nejlépe vyhodnocených aktivit prvního kola zmíněného programu si klade za cíl převést 13,6 miliard tunokilometrů ze zahlcených silnic na jiné druhy dopravy. Jako příklad lze uvést vysokorychlostní plavidla, která za 13 hodin přepraví náklady mezi přístavy Janov a Barcelona, což by příslušným silničním dopravcům umožnilo vyhnout se – při konkurenčních nákladech – několika nejvytíženějším dálnicím Evropy.

V červenci 2004 přišla Evropská komise s druhým souborem opatření programu na období let 2007–2013. Tento „Marco Polo 2“, který má k dispozici 740 milionů EUR a přichází s novými aktivitami typu „námořní dálnice“ či opatřeními k omezení dopravy, zahrnuje nově i nejbližší sousedy EU. Komise odhaduje, že z každého eura, investovaného v rámci tohoto programu, se vrátí minimálně šest v podobě ekologických a sociálních přínosů.

Intermodalitu musí doprovázet také technické možnosti zvyšující kapacitu sítí, usnadňující mobilitu a zlepšující bezpečnost veškeré dopravy. Takový postup je zásadní pro zajištění technické interoperability dopravních systémů, zejména pokud se týče telematiky, silničního mytného, řízení letového provozu a různých železničních sítí. Po letech výzkumu jsme nyní vstoupili do fáze realizace a pro Komisi je to příležitost ke spuštění tří ze svých dosud nejvýznamnějších průmyslových projektů: satelitního navigačního systému „Galileo“, Evropského systému řízení silničního provozu (ERTMS) a průmyslového projektu SESAME, který bude prováděcím nástrojem na podporu legislativy v souvislosti s Jednotným evropským nebem.

## Podunajské státy

# „Podunají má možnost sehrát svou roli při evropské integraci“

**Otto Schwetz**, předseda „Koridoru VII – Dunaj“ (ARGE Donauländer) a pracovní skupiny pro dopravu a navigaci



Po skončení konferenci o celoevropské dopravě, které se konaly v roce 1994 na Krétě a o tři roky později v Helsinkách, bylo v Evropě vytvořeno deset tzv. vícepruhových dopravních koridorů. Ten s číslem VII vychází z vodní cesty Dunaj, což je druhá nejdelší evropská řeka (2 500 km) a jedna z hlavních dopravních tepen našeho kontinentu. Dunaj má více než 300 přítoků a jeho povodí zabírá dvanáctinu plochy Evropy.

Význam řeky nespočívá pouze ve skutečnosti, že jde o stěžejní evropskou vnitrozemskou vodní cestu, ale také v úloze (a nejde jen o plavbu lodí), kterou sehrávají její přístavy. Na březích Dunaje se nachází 44 takovýchto říčních přístavů a Constanța, tedy přístav mořský ležící na konci kanálu Dunaj-Černé moře. Propojení této významné vodní trasy s jinými, železničními nebo silničními koridory, je životně důležité, protože zajistí intermodální charakter celé sítě, zejména ve světle skutečnosti, že do většiny dunajských přístavů vedou koleje a silnice, čili jsou vhodné pro kombinovanou dopravu.

Technické vymoženosti takovéto dopravy v uplynulých letech výrazně pokročily, a dnes má proto řeka velkou možnost stát se aktivní součástí nejrůznějších logistických tras, které vedou od Černého moře do střední Evropy a dále (po ose Dunaj-Mohan-Rýn) až k Atlantiku, jakož i směrem opačným.

Plavba po Dunaji se nicméně stále potýká s řadou překážek a „úzkých hrdel“, které řece brání v plné míře rozvinout své možnosti a začít hrát úlohu, jaká jí náleží. Optimalizace dopravy na Dunaji vyžaduje konkrétně následující opatření: v určitých místech prohloubení a rozšíření koryta; modernizaci přístavů, doků a lodí; racionalizaci operací; harmonizaci a zjednodušení určitých institucionálních a legislativních záležitostí.

Vedle nedostatků spojených s plavbou je zde ovšem ještě další významná překážka, totiž ekologická degradace Dunaje a s ním spojeného Černého moře, což vyžaduje okamžité řešení. V uplynulém desetiletí, pravda, v této souvislosti k nejrůznějším aktivitám

došlo, a to jak na národní, tak mezinárodní úrovni, avšak pro zlepšení situace a vyřešení následných zdravotních problémů se ukázaly být nedostatečné. Jediný způsob, jak k těmto věcem přistupovat, je spojit síly k rozsáhlé rehabilitaci životního prostředí na úrovni celého regionu, což bezpodmínečně vyžaduje spolupráci představitelů sektoru vnitrozemské plavby a ekologů. Pokud se tak nestane, nebude tento způsob dopravy schopen dostát předpokladu, že jde o nejvíce přátelský vůči životnímu prostředí.

Memorandum porozumění (MoU) týkající se Koridoru VII, které podepsali ministři dopravy deseti evropských zemí v Rotterdamu dne 6. září 2001, upozorňuje na potřebu posílit propojení Dunaje, Černého moře a Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Dokument definuje celou řadu činností, které je třeba v zájmu dosažení tohoto cíle vykonat. Představitelé jednotlivých koridorů zase při svých setkáních v Bruselu vyzvedli nutnost větší spolupráce, takže ti z koridorů IV, VII a X se dokonce rozhodli založit projekt zvaný „Koridory Jihovýchod“.

Vylepšení námi popisované řeky coby stěžejní evropské dopravní tepny se stalo i ústředním tématem „Procesu dunajské kooperace – DCP“, který byl zahájen setkáním na úrovni ministrů ve Vídni 27. května 2002 a pokračoval 14. června 2004 v Bukurešti. Dohodlo se, že řeka by jako nízkonákladový a z hlediska ekologie udržitelný dopravní koridor měla být využívána v plné své kapacitě k maximálně možnému rozvoji zemí v dunajské kotlině. Ke splnění takového cíle by ovšem bylo nutné:

- > zlepšit kapacitu provozu na řece, a to naplněním rozhodnutí Dunajské komise ve věci hloubky plavební dráhy, což by umožnilo nepřerušovanou plavbu (prioritu by mělo odstranění dosavadních zúžení mezi Straubingem a Vilshofenem a mezi Vídní a rakousko-slovenskou hranicí),
- > investovat do dunajských přístavů s perspektivou založení multimodálních center distribuce nákladů, což by bylo v souladu s Evropskou dohodou o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN), která byla uzavřena v roce 1996 v Ženevě Ekonomickou komisí OSN pro Evropu (UNECE),
- > vytvořit službu poskytující informace o Dunaji v elektronické podobě, protože takový systém by výrazně posílil bezpečnost těch, kteří řeku používají, ať již jde o průmysl nebo aktivity ve volném čase,
- > financovat projekty, které by díky intermodalitě pomohly integrovat vnitrozemskou plavbu do celého dopravního řetězce,
- > zjednodušit podle návrhů Dunajské komise celní odbavení,
- > harmonizovat regulační systémy Dunaje a Rýna.

Více se můžete dozvědět na adrese [www.argedonau.at](http://www.argedonau.at)



■ Přístav ve Vídni (Rakousko).



## FRANCIE

### Rozšíření přístavu Port Est na Réunionu



**Celkové náklady:** 72 740 000 EUR

**Príspevek EU:** 29 096 000 EUR

„Réunion leží v Indickém oceánu a je tedy regionem velmi odlehlým. Drtivá většina jeho zahraničního obchodu, konkrétně 99 % (3,5 milionů tun, údaj za rok 2003), se uskutečňuje po moři. Jediným obchodním přístavem ostrova je Port Est, na který připadá přes 90 % veškeré námořní dopravy. Na Réunionu dochází ke značnému demografickému růstu, takže i provoz v tomto přístavu šel výrazně nahoru a očekává se, že do roku 2015 bude stoupat o 50 000 až 100 000 tun ročně. S takovým růstem musí držet krok i infrastruktura v Port Estu, která navíc vyžaduje úpravy v souvislosti s čím dál vyšší tonáží lodí sem vplouvajících. Rozšíření znamená zvětšit otočný kruh, rozšířit vstupní kanál a připravit návrh nového mola. Takové investice přístavu umožní přijímat i plavidla o tonáži 80 000 tun a zkrácením čekacích dob poskytovat kvalitnější služby. Vytěžený materiál bude každopádně v zájmu udržitelného rozvoje uložen a znovu použit, a to hlavně při údržbě infrastruktury v Port Estu.“

**Serge Joseph**, ředitel, odbor pro Evropu, ostrov Réunion  
[serge.joseph@agile-reunion.org](mailto:serge.joseph@agile-reunion.org)

## ŘECKO

### Most Harilaos Trikoupis



**Celkové náklady:** 770 000 000 EUR

**Príspevek EU (EFRR):** 308 000 000 EUR

**Úvěr EIB:** 385 000 000 EUR

„Most Harilaos Trikoupis, který spojuje Rio a Antirio v úžině západní části Korintského zálivu, je 2,88 kilometrů dlouhým dálničním viaduktem zajišťujícím pevné spojení Peloponésu a kontinentálního Řecka. Stavba byla uvedena do provozu v srpnu 2004, v předvečer olympiády v Aténách, a ušetří řidičům hodlajícím dostat se přes zmíněnou úžinu asi čtyřicetiminutovou objížďku. Očekává se, že most, který za první rok využilo celkem 4,5 milionů vozidel, sehráje významnou úlohu v místním i regionálním rozvoji a že se tak skuteční vize Harilaose Trikoupiše, řeckého předsedy vlády z 19. století, který jako první o něčem podobném snil a po němž je proto viadukt pojmenován.“

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

## SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ

### Venkovská doprava na požádání



**Celkové náklady:** 408 000 EUR

**Príspevek EU:** 201 743 EUR

„Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme čili Anguský venkovský dopravní systém reagující na poptávku (DARTS), který byl zaveden ve skotském okrese Angus, usiluje o maximální využívání místní veřejné dopravy, a to poskytováním integrovaných, flexibilních a udržitelných služeb přátelských vůči cestujícím. Systém operuje na ploše 1 270 km<sup>2</sup> (58 % celkové rozlohy okresu) a slouží 9 742 obyvatelům (8,9 % zdejší populace). Mozem jeho provozu je centrální rezervační kancelář vybavená nejmodernější sdělovací technikou. Hlavní úkol spočívá v zavedení „obrácených“ dopravních řešení, která by byla přizpůsobena specifickým potřebám a podmínkám provozu na venkově. Projekt navíc umožní – a to jak z hlediska technického, tak organizačního – vyhodnotit schůdnost použití takovéhoto řešení reagujícího na poptávku i v jiných situacích.“

**Brian Masson**, vedoucí projektu, Anguské dopravní fórum.  
[brian.masson@btinternet.com](mailto:brian.masson@btinternet.com)

## FINSKO

### „Nákupní taška“



**Celkové náklady:** 52 647 EUR

**Príspevek EU:** 31 102 EUR

„Potřeba zvýšit účinnost domácí péče o přestárle vedla v roce 1999 ke spuštění projektu „Kauppakassi“ (Nákupní taška), který byl součástí obecní iniciativy zvané Urban I ve východních předměstích Helsinky. Na rozvoji tohoto nového modelu prodeje po dva roky společně pracovalo oddělení sociálních služeb a partneři na místní úrovni, konkrétně asociace služeb pro seniory Helykoti a dva maloobchodníci. Posledně jmenovaní v rámci tohoto systému ještě před otevřením svých obchodů připravili podle objednávek požadované zboží a zaměstnanci asociace je pak přivezou vyvednout svými elektromobily. Externí vyhodnocení potvrdilo, že ze systému mají užitek všechny zúčastněné strany – snížily se náklady na domácí péči, usnadnil se život stárnoucích zaměstnankyň, prodejci získali významnou novou klientelu, spokojeni byli i zákazníci a dopravní vzdálenosti se zkrátily na minimum, přičemž tichý, neznečišťující způsob dopravy je ideální pro obytné čtvrti. Zmíněná služba proto byla rozšířena i do dalších lokalit.“

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

## Interreg IIIB severozápadní Evropa

## „Integrace vysokorychlostní sítě jako příspěvek k evropské plánovací strategii“

**Gösta Weber**, koordinátor projektu Interreg IIIB HST4i, Agentura pro rozvoj jihovýchodní Anglie (SEEDA)



Agentura pro rozvoj jihovýchodní Anglie (SEEDA) koordinuje dva projekty nadnárodní spolupráce v oblasti integrované dopravy a vysokorychlostních vlaků (HSTs). V tom druhém, spolufinancovaném EFRV, je zapojeno 32 partnerů z pěti států – Spojeného království, Francie, Belgie, Nizozemska a Německa.

Projekt HST4i čili Integrace vysokorychlostních vlaků se zaměřuje na realizaci co nejefektivnějšího investování do takovýchto železničních sítí. Zahrnuje 18 partnerů z pěti výše uvedených zemí, disponuje rozpočtem ve výši 29 milionů EUR (včetně 14 milionů od EFRV) a je to největší projekt Interreg IIIB severozápadní Evropa schválený Evropskou komisí.

S HST4i je pak úzce spojen projekt HSTconnect, který se snaží zlepšit spojení mezi primární sítí transevropských vysokorychlostních vlaků (HST) a sekundární sítí regionální dopravy. Tento projekt, kterého se účastní 14 mezinárodních strategických a investičních partnerů, má k dispozici 19 milionů EUR, z toho 8 milionů poskytla Evropská unie.

## Dva příklady HST investic

Ze zmíněných HST projektů jsou financovány značně rozličné investice sahající od mnohamiliardových částek v souvislosti s olympijskými hrami v roce 2012 po zlepšení přeshraničního spojení ze stanice vysokorychlostních vlaků Lille Europe.

V londýnské části Stratford zase obvodní úřad Newham investuje do spojení pro pěší mezi novým mezinárodním vlakovým nádražím, místní stanicí a centrem starého Stratfordu. To propojí novou stratfordskou oblast rozvoje s existující urbanistickou strukturou a dojde k integraci okolních rezidenčních čtvrtí. Obě nádraží navíc v roce 2012 poslouží Olympijskému parku.

V Belgii pro změnu Intercommunale Leiedal modernizuje regionální síť využívanou obyvateli žijícími podél řeky Leie, kteří tak získají spojení s Lille Europe. Obzvláštní pozornost je přitom věnována kvalitě životního prostředí dopravních uzlů i vlakových a autobusových nádraží.

Zmíněné dva projekty umožňují zkoumat a vyhodnocovat investice, jejichž cílem je optimalizovat přínos HST stanic k interní soudržnosti i externí síle a konkurenceschopnosti severozápadní Evropy. Kromě toho projekty podporují kvalitní, vzájemně se doplňující dopravní infrastrukturu pro tuto část našeho kontinentu s cílem pomoci vytvořit polycentrický rozvoj prostoru. Nová nádraží se musejí stát rozhodujícími faktory při regeneraci zanedbaných urbanistických území, zároveň je však nutné, aby byla zachována i vysoká kvalita životního prostředí, které by bylo úzce propojeno s okolní městskou zástavbou. Klíčovým úkolem je navíc i zlepšení designu stanic a jejich účelnosti pro cestující, ale také plně je integrovat do místních komunit. Jak nádraží samotná, tak jejich bezprostřední okolí by se měla stát jakýmsi prostorovými, sociálními a ekonomickými křižovatkami urbanizovaných oblastí.

## Nadnárodní aktivity coby klíčový prvek projektů HST

Projekty HST4i a HSTconnect si mj. kladou za cíl rozšiřovat znalosti partnerů a informovat i širší veřejnost, takže zahrnují různorodý program mezinárodních aktivit ve formě studií, seminářů a návštěv, při kterých jsou popisovány nevhodnější postupy. V Utrechtu se v této souvislosti 10. listopadu konal tzv. HST Design Workshop na téma vzhledu HST stanic, plánování přístupových cest a úpravy bezprostředního okolí; závěry jednání vyšly v příručce HST Design Guide.

Další společnou činností obou projektů je vypracování studie o vlivu vysokorychlostních vlaků (HST Impact Study). Ta chce poukázat na přidanou hodnotu jak HST4i, tak HSTconnect, a to z hlediska jejich sociálně-ekonomického i ekologického dopadu.

## Strategický přístup

Projekty HST vytvářejí optimální podmínky pro podporu hospodářského růstu a zaměstnanosti na námi popisovaných stanicích i kolem nich. Tím, že se snaží řešit otázky mobility a konkurence na místních i regionálních úrovních, navíc přispívají k hledání udržitelného rozvoje. Z hlediska strategického pak tyto projekty indikují, jaký dopad může mít EFRV na dopravní projekty místního i regionálního významu, a jsou též zdrojem přidané hodnoty takovýchto investic, jelikož podporují kvalitnější design a rychlejší realizaci, jakož i vytváření dodatečné infrastruktury a vyššího kvanta znalostí. Projekty HST také tyto regionální dopravní investice včleňují do širšího evropského kontextu a ukazují, že na uskutečňování evropské politiky se mohou úspěšně podílet jak regionální, tak lokální partneři.

Více na adrese <http://www.hst4i.net>





Doprava pro jižní Portugalsko, které právě vstupuje do nové fáze svého sociálně-ekonomického vývoje.

## Algarve na rozcestí

Mezi vnitrozemím a pobřežím Portugalska stále panuje velká nerovnost, avšak ten kraj, který byl před padesáti lety nejchudším, se z hlediska HDP na hlavu stal třetím nejbohatším, takže po roce 2006 už Algarve nebude moci být jedním z regionů Cíle 1. Ke zmíněnému pokroku výrazně přispěla Evropská unie, a to především masivním financováním modernizace dopravní infrastruktury, ať již šlo o dopravu silniční, železniční, leteckou nebo námořní. I přes toto velmi důležité a viditelné úsilí na poli infrastruktury však zůstávají jisté obavy – Algarve je odlehlý region výrazně závislý na turistickém průmyslu, takže bude třeba opatrnosti, aby byly učiněny ty správné kroky, pokud má být zdejší růst zachován a kraj má zůstat konkurenceschopným.



■ Dálniční mimoúrovňňová křižovatka: Algarve má nyní rychlé spojení s Lisabonem a Španělskem.

Je tmavá noc, jen pár pouličních lamp vrhá bledé světlo na bílé fasády domů v Sanlucar de Guadiana na protějším břehu, tedy už ve Španělsku. „Vidíte ty motorové čluny? Teď jsou všechny na noc ukotveny, v této době se může přes řeku dostat jen služba konající lékař“, poznamenává Carlos Cruz, který má v kraji Algarve na starosti vztahy s veřejností. Jsme v portugalském Alcoutimu (počet obyvatel 700), přímo naproti španělskému Sanlucaru, a stojíme na břehu řeky Guadiany. V tomto místě je široká jen dvě stě metrů, ale zmíněné dvě vesnice přesto nikdy nespojil most; nejbližší permanentní možnost přejezdu vozidel do Španělska se nachází 50 kilometrů na sever, v bezprostřední blízkosti města Paymogo, nebo naopak 50 km jižním směrem, přes most, který se jmenuje Guadiana International Bridge a byl postaven v roce 1992. V našem místě ale zůstává řeka hranicí, kterou je obtížné překonat, a to přes skutečnost, že Iberský poloostrov

se již zbavil obou svých diktátorů a jedna i druhá země vstoupily do Evropské unie. „Mezi obydlými místy Evropy to zřejmě bude to s největší vzdáleností mezi dvěma mosty, které zde činí sto kilometrů! V rámci Interregu se nyní uvažuje o možnosti postavit další most právě mezi Alcoutimem a Sanlucarem, ale zatím nebyl stanoven žádný harmonogram,“ říká s lítostí Carlos Brito, dlouhodobý místní poslanec za Alcoutim a jeho radní, který řídí i zdejší měsíčník *Jornal do bajzo Guadiana*. „Chtěli jsme na potřebu pevného spojení obou břehů upozornit, a tak jsme zorganizovali slavnost, během které jsme vytvořili jakýsi náš vlastní most tím, že jsme všechny čluny z těch dvou vesnic seřadili těsně za sebou, tak aby se vzájemně dotýkaly.“

Skutečný most, který by stál podle odhadů 15 milionů EUR, by nebyl žádnou zbytečností, zejména když vezmeme v úvahu nedávný vzrůst kontaktů mezi obyvateli obou vesnic, kdy si Portugalci na španělské straně



Turistická loď má zastávku v Alcoutim.

kupují domy a čím dál víc Španělů zase využívá služeb nabízených za řekou, tedy v Portugalsku. Celá tato malá aglomerace by se navíc z hlediska makroekonomického chtěla stát odbytištěm nedalekého, ještě odlehlejšího španělského kraje Andevalo, pro který úřady Andalusie v současnosti realizují rozsáhlý plán rozvoje. „Také bychom rádi znovu začali obchodovat, hlavně s dobyt看kem,“ říká Carlos Brito a pokračuje: „Takový obchod mezi Španělskem a Portugalskem byl v tomto místě ve třicátých letech minulého století velmi čilý.“

## Silnice a řeka

Most tedy dosud chybí, ovšem Alcoutim i tak v uplynulém roce prošel opravdovou ekonomickou revolucí, jakousi miniaturní obdobou toho, co v uplynulých třiceti letech zažilo Algarve jako celek.

Díky své izolovanosti je totiž příroda v povodí Guadiany panenská až divoká, což je v současné době jeho hlavní předností. Od jara 2005 tak v Alcoutimu zastavují lodě hned dvou společností, které pořádají okružní plavby – ta první (portugalská) se vydává na cestu z Portimão, ta druhá (belgicko-francouzská) ze Seville. Každý týden přivezou do oblasti několik stovek návštěvníků a jsou tedy skutečným pozhánáním pro místní obchodníky.

Vůbec nejdůležitější je ovšem zdejší nová silnice vysoké kvality, dostavěná v červenci 2005 přeměnou té stávající (tzv. IC čili Itinerary Complementary 27) na národní. Autem se tudíž nyní dostanete do Vila Real de Santo Antonio, které už leží na pobřeží a je jakousi metropolí oblasti při dolním toku řeky Guadiany, maximálně za pětadvacet minut, jinými slovy, doba jízdy se zkrátila na pouhou čtvrtinu, a Alcoutim teď leží při významné komunikaci spojující sever a jih, která vede rovnoběžně s Guadianou do města Beja v kraji Alentejo. Modernizace silnice IC27 ostatně dává naději na regeneraci Serra de Caldeirão, tedy celého vnitrozemí Algarve.

„Podporovat dostupnost nějaké oblasti je velmi důležité, příslušný region však musí mít i jistou vnitřní ekonomickou dynamiku, což našťastí v našem případě platí,“ zdůrazňuje Carlos Brito. Díky zmíněné silnici a plavbám po řece bude v Alcoutimu možné rozšířit a diverzifikovat služby turistům a usilovat i o luxusnější formy cestovního ruchu, jako je lovectví. Pozornost se také zaměří na maximální využití místní produkce – drobní výrobci sýra například budou moci zvětšit svá odbytiště a místní úřady, které už mají reálný plán, jak do obce přilákat investory, teď připravují vy-

tvoreni podnikatelské zóny. Také počet obyvatel se už díky nové silnici začal stabilizovat, jelikož migrace z venkova je kompenzována novousedlíky, kteří se nedávno přistěhovali z měst, konkrétně z Villa Real nebo dokonce z Fara.

Modernizace IC27 je výborným příkladem synergií fungujících mezi třemi dopravními programy týkajícími se Algarve: národním operačním programem Dostupnost a doprava (3,312 miliard EUR, z toho jen pro Algarve 280 milionů), regionálním programem PROAlgarve (108 milionů EUR na dopravu) a programem Interreg IIIA Španělsko-Portugalsko, určeným na přeshraniční projekty. V případě silnice IC27 tak například úsek Monte Francisco-Odeleite (17,5 milionů EUR) obdržel finance od prvního ze jmenovaných programů, zatímco úsek Odeleite-Alcoutim (14,4 milionu EUR) je projektem spadajícím pod Interreg IIIA, takže přibližně 50 % nákladů hradí EFRV.

Ze všeobecnějšího hlediska lze konstatovat, že v uplynulých deseti až patnácti letech umožnila evropská pomoc – zejména EFRV a Fond soudržnosti – výrazné zlepšení hlavních regionálních i meziregionálních silničních systémů, kdy IC27 se vlastně stala druhým tahem ve směru sever-jih spojující Algarve s ostatním Portugalskem. Modernizace regionální silniční sítě vychází zhruba ze dvou os, které jsou k sobě kolmé: tou první je prodloužení dálnice A2, která vede země od severu k jihu, tedy až do Algarve, tou druhou pak výstavba tzv. Via do Infante, čtyřproudové rychlostní komunikace, která zatím spojuje Lagos se španělskou hranicí z východu na západ podél vysoce urbanizovaného pásu při pobřeží.

## Železniční spojení

Ani železnice však nebyly zanedbány. „Modernizace spojnice Algarve“, kterou spolufinancoval Fond soudržnosti (přes 320 milionů EUR z celkové částky zhruba 400 milionů), je součástí Transevropské dopravní sítě (TEN-T), a to konkrétně prioritního projektu č. 8, tedy „Multimodální trasy Portugalsko-Španělsko-střední Evropa“, který byl dokončen v roce 2004. Práce probíhaly ve čtyřech etapách, odpovídajících čtyřem úsekům v celkové délce 339 km, a zahrnovaly i renovaci nádražních stanic. Obnova podloží kolejí, v některých místech též úprava směru trati, výstavba či alespoň modifikace mostů (včetně slavného Mostu 25. dubna v Lisabonu), likvidace úrovňových přejezdů, elektrifikace a vylepšení signalizačního i telekomunikačního systému, to všechno snížilo dobu jízdy z Fara do Lisa-



Nádraží ve Faru, konečná stanice zmodernizované linky.





Krytý trh v Olhão: po renovaci rybářských přístavů následuje oprava starých budov a zavedení nových aktivit.

bonu z dřívějších čtyř a půl hodin na pouhé tři. Jorge Rodriguez, regionální vedoucí signalizace portugalských železnic REFER, vysvětluje výhody takovéto důkladné modernizace následovně: „Ušetřil se čas, ale můžeme se nyní pochlubit i větší bezpečností, spolehlivostí a přesností – odchylky od jízdního řádu už činí jen tři minuty, zatímco dřív to bylo patnáct až dvacet minut“, říká a pokračuje: „Také pohodlí se výrazně zvětšilo, protože do provozu byly dány nové, tišší vagóny, a to nemluvíme o ekologických přínosech elektrifikace trati.“ Výsledkem je třicetiprocentní nárůst osobní dopravy, „ale též nový, dynamičtější image železnic“, dodává Jorge a uzavírá: „Ve vlacích teď například vidíte čím dál víc lidí, kteří během cesty pracují s notebooky.“

### Druhá turistická revoluce

Regionální strategii v následujících řádcích shrnuje Campos Correia, prezident Koordinačního výboru regionálního rozvoje v Algarve (RDCC): „Klademe si za cíl v příštích deseti až patnácti letech přeměnit Algarve na jednu z nejkonzervativnějších oblastí Portugalska a Evropy vůbec, přičemž zdokonalený dopravní systém je rozhodně součástí našeho územního akčního plánu, který si ставí celou řadu úkolů. Tím prvním je spojení Algarve s tzv. páteří Portugalska, což bude umožněno dokončením dálnice A2 vedoucí do Setúbalu, Lisabonu a Porta, a modernizace železnice Lisabon-Faro. Druhým cílem je účinně propojit náš region se Španělskem, na čemž už pracujeme výstavbou Via do Infante, abychom jednou mohli nabídnout železniční spojení mezi Algarve a Andalusíí. Konečně třetím cílem je rozvinout místní dopravu, například povrchové metro v regionálních aglomeracích Lagos-Portimão-Lagoa a Loulé-Faro-Olhão, které mají každé 100 000 až 200 000 obyvatel.“

I přes toto velmi významné a zřetelné úsilí, pokud se infrastruktury týče, jakož i hrdosti na pokrok, který byl učiněn, panují i určité obavy. „Jsme na rozcestí, takže si musíme být

jisti, že učiníme ta správná rozhodnutí,“ varuje Antonio Mendes, ředitel letiště ve Faru, postaveného v roce 1965.

Z hlediska počtu cestujících (v roce 2004 jich bylo 4,7 milionů) je to dnes již druhé největší letiště v Portugalsku, které ostatně několikrát využilo evropskou pomoc za účelem modernizace a rozšíření. „Jde v zásadě o letiště typu incoming, jinými slovy o vstupní bránu pro zahraniční turisty a osoby, které mají v regionu druhé bydliště,“ vysvětluje Antonio. V Algarve totiž v uplynulých několika letech došlo k rozmachu na trhu s nemovitostmi, takže těch majitelů druhých domovů je už stejně jako turistů. Složení zákazníků, ať již jde o letecké společnosti nebo cestující, se tedy mění; od roku 1999 výrazně ubylo charterových letů a přibývalo naopak levných aerolinek, navíc mají lidé v poslední době tendenci nevyužívat služeb cestovních kanceláří, a místo toho si za co nejnižší cenu zařídit vše kolem cesty sami. „Takovéto změny jsme nakonec svěd-



Tradiční řeznictví v Monchique: zlepšení silniční sítě otevírá lepší odbytiště pro místní výrobky.

ky téměř po celé Evropě, my ovšem musíme čelit jednomu daleko vážnějšímu problému, totiž že náš turistický průmysl už zdaleka není tak konkurenceschopný jak býval – pro ty nemajetné jsme jednoduše příliš drazí, a pro ty zámožné zase ne dost sofistikováni,” přiznává Antonio Mendes bez váhání.

Vývoj na letišti ve Faru v nedávné minulosti se vlastně týká i Algarve jako celku. Každý tady souhlasí, že turismus je a ještě dlouho bude jakýmsi motorem ekonomiky kraje, ale jen pod podmínkou, že se bude dál rozvíjet, aby opět získal konkurenceschopnost a učinil ji trvalou. Jsou zde totiž i jiné země usilující o turisty, zdejší pobřeží už se navíc na dnešní vkus příliš vydláždilo a některé oblasti známé svými přírodními krásami, například Serra de Monchique, byly zohyženy lesními požáry.

Algarve prostě musí projít jakousi druhou turistickou revolucí. „Je třeba, abychom o stupeň postoupili a obohatili náš turistický průmysl o produkty s vysokou přidanou hodnotou – tak jako jsme to udělali v případě golfu, což přineslo úspěch – a učinili tento průmysl, společně s aktivitami ve volném čase vůbec, jakýmsi stimulem pro ostatní sektory ekonomiky založené na znalostech a inovacích,” doporučuje prezident RDCC Campos Correia a jako příklad uvádí plachtařský sport nebo i sportovní turistiku na nejvyšší úrovni, nabízenou v areálu světové třídy ve Villa Real de Santo António.

## Udržení kurzu

Spása by – jako tak často v Portugalsku – mohla přijít z moře. Veřejnou institucí, která na celém jihu tohoto státu řídí přístavy a námořní dopravu i splavné vnitrozemské vodní cesty – v Algarve jsou to v podstatě řeky Arade a Guadiana – je „Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos“. Zabývá se více méně dvěma oblastmi činnosti, a sice rybolovem a cestovním ruchem, přičemž pokud se obě mají rozvíjet, musí dojít k modernizaci a úpravám přístavních zón, případně je nutné jim i přisoudit novou roli. „Po třiceti letech relativní stagnace teď zaznamenáváme všeobecné zhoršení přístavní infrastruktury, zejména v souvislosti s tím, že jsme naše přístavy nuceni zpřístupnit veřejnosti a povolit je užívat místním i turistům, dětem i chodcům,” vysvětluje ředitel institutu David Assoreira a pokračuje: „Vystala proto potřeba pozvednout jak samotné přístavy, tak i jejich okolí.“

V Olhão, což je hlavní rybářský přístav Algarve, tudíž probíhají rozsáhlé práce na zlepšení přístupových cest (vysazování zeleně, vytváření ploch pro trávení volného času a pěšin se směrovkami, atd.) a úpravách zmíněné infrastruktury (hloubení dna,



Přístav v Olhão.

nahrazování vlnolamů jinými, efektivnějšími způsoby ochrany, budování nových mol, přístavních můstků, míst pro ukotvení a nejrůznějšího vybavení pro rybáře i ty, kteří využívají rekreační část přístavu, obnova starého zastřešeného tržiště, atd.). Celé to přijde na téměř šest milionů EUR, z toho polovinu financuje EFRV. Revitalizací prochází také rybářský přístav Logoa, kde je pro změnu důraz kladen na opravu plachetnic, protože sport s nimi spojený prochází konjunkturou, takže i zmíněná činnost by v příštích letech mohla doznat výrazného rozmachu. „Dokdy Algarve mají oproti jiným jednu podstatnou výhodu, a sice že poskytují jak kvalitní, tak rychlé služby, nemluví o příznivém podnebí, které dovoluje opravářům pracovat venku celý rok,” vysvětluje v této souvislosti David Assoreira.

Přístav Portimão pro změnu zažívá boom, pokud se okružních plaveb týče, jelikož se jako přínosné ukázaly být několikaleté propagační kampaně v Severní Americe, obzvláště na veletrhu v Miami. V roce 2002 se v přístavu zastavilo sedmáct lodí provádějících takové plavby, o rok později již dvacet osm, v roce 2004 pak třicet šest a konečně v loňském roce jejich počet dosáhl čísla padesát čtyři. Jako příklad lze uvést 16. srpen 2005, kdy v Portimão vystoupilo na pevninu celkem 5 000 pasažérů! Město má co nabídnout, ať již je to jeho malebný přístav v nádherné krajině, velmi oblíbené mezi jachtaři, nebo třeba ne méně než šestnáct golfových hřišť. Z nedalekého Sagres navíc kdysi vyplouvaly významné portugalské expedice, které si zde návštěvníci mohou připomínat a někdy se i na pár dní ubytovat v místním luxusním hotelu, než jejich loď pokračuje v okružní plavbě – jedna americká společnost, takové výlety pořádající, dokonce v oblasti provozuje rozsáhlý hotelový komplex.

Evropská unie také spolufinancuje prohloubení přístavu, nezbytné pokud do něj mají být schopny vplouvat i zaoceánské parníky, a také postavení nového mola, které bude 165 metrů dlouhé, aby u něj mohla kdykoliv zakotvit až tři plavidla. Zatím lidé příliš často opouštějí lodě na moři, což není vždy praktické – nedávno dokonce muselo při okružní plavbě podobným způsobem vystoupit z parníku Legend of the Seas 160 vozičkářů.

Instituto Portuario si hodně slibuje také od obou hlavních řek v Algarve, což je samozřejmě jednak Guadiana, ale také Arcade, až po bývalou arabskou metropoli kraje Silves splavná, takže uchování její „paměti“ povede k většímu zájmu turistů. Mezi mladými lidmi je zase potřeba podporovat námořní aktivity, David Assoreira ovšem v této souvislosti vyjadřuje lítost nad nedostatkem učilišť pro lodní posádky v tomto kraji, tedy s výjimkou rybářů. „Ukazuje to na nedobrou situaci a Portugalsko by takovéto činnosti mělo – a mohlo – víc rozvíjet, protože by to byl návrat k jeho kořenům a zároveň by to i posílilo ekonomickou budoucnost země,” říká.

Ve chvíli, kdy se kraj téměř zbavil jednoho ze svých největších nedostatků, totiž nevyhovující, zastaralé dopravní infrastruktury, tak Algarve stojí před novými, ještě složitějšími a obtížnějšími výzvami, jakými jsou rozšíření EU, globalizace a s tím související neustálá snaha podpořit konkurenceschopnost. Prezident Koordinačního výboru regionálního rozvoje Campos Correia se ovšem ničeho z toho nebojí. „Růst a sblížení vyžadují dlouhodobé úsilí, člověk musí vytrvat a stále mít na paměti i své vzdálenější cíle,” říká a uzavírá: „Rozvoj má jak vrcholy, tak zpomalení, důležité je jít svou cestou a držet se kurzu, který jsme si nastavili.“

Více se dozvíte na adrese [www.ccdr-alq.pt](http://www.ccdr-alq.pt)



Estonsko, Litva, Lotyšsko, Polsko, Finsko

## „Z Varšavy do Helsinek: Železnice Pobaltí“. Nápaditý strategický projekt, který je udržitelný“

**Pavel Telička**, koordinátor, Transevropská dopravní síť



Dne 20. července roku 2005 mne viceprezident Evropské komise Jacques Barrot jmenoval jedním z šesti koordinátorů Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Komise těmito akty, které byly mezitím schváleny Radou i Evropským parlamentem, chtěla dát nový impuls celému řadě prioritních železničních projektů a úkolem koordinátorů je usnadňovat jejich realizaci, zejména těch, které se týkají dopravy přes hranice jednotlivých států.

Já osobně jsem zodpovědný za tzv. Železnici Pobaltí („Rail Baltica“). Je to nápaditý projekt strategického významu a udržitelného charakteru, který se týká železniční dopravy ve čtyřech nových členských státech EU při Baltském moři, tedy v Polsku, Litvě, Lotyšsku a Estonsku, a ve Finsku. Rail Baltica, jejíž trasa vede ve směru sever-jih z Helsinek do Tallinu a dále do Varšavy, spojí pobaltské země a Polsko přímo s centrem Evropské unie, což posílí jednotný trh a prohloubí integraci států, kterými prochází. Jedinou oblastí, kde se země Pobaltí stýkají se zbytkem EU, je pouhých sedmdesát kilometrů dlouhá hranice mezi Litvou a Polskem, takže vytvoření efektivního a udržitelného dopravního spojení přes tuto hranici má velký význam, a to jak pro dotčené státy, tak pro Unii jako celek.

Generální ředitelství pro regionální politiku Evropské komise coby předběžný krok pracuje na studii, zda je projekt uskutečnitelný. Studie, která by měla být hotova do konce roku 2006, má potvrdit, či naopak vyvrátit ekonomickou schůdnost zmíněného železničního spojení a vzít v úvahu i řadu souvisejících aspektů, především klíčovou otázku ekologického dopadu projektu. Po vstupních rozhovorech s příslušnými politickými představiteli věřím, že zmodernizovaná železnice z Tallinu do Varšavy může být z ekonomického hlediska realizovatelná, je ale třeba vyčkat na závěry studie.

Železnice Pobaltí bude přitahovat podnikatelskou sféru k jejímu koridoru, kterým již dnes prochází silnice zvaná Via Baltica. Pokud se týče rozvoje prostoru, stane se trať závěrečnou etapou činnosti Interreg v oblasti Baltského moře, a navíc bude moci propojit Polsko a pobaltské státy s „Nordickým trojúhelníkem“, o němž v současnosti diskutují skandinávské země, jakož i s Ruskem, včetně hustě osídleného regionu Sankt Petěrburg.

Projekt se též stane udržitelnou alternativou silniční dopravy v dané oblasti, a to nákladní, ale v bu-

doucnu i osobní. Jako nástroj rozvoje již dnes toto spojení vnímají mnohé vlády baltských států a mezi jednotlivými městy již dokonce, zdá se, začíná soustřeďování o to, kudy povede trasa železnice, což vnímám jako zdravý jev.

Pokud má být nicméně projekt úspěšný, bude třeba mezi zúčastněnými pěti zeměmi značně politické jednoty ve věci jeho přínosu, a má-li se rozběhnout, vyžádá si to opravdové rozhodnosti. Já za jeden ze svých stěžejních úkolů považuji zmíněné jednotě cíle a vize pomáhat, a zůstanu proto v aktivním kontaktu se zainteresovanými stranami, tedy potenciálními zákazníky a uživateli, sociálními partnery, regionálními i místními úřady, výrobci železničních systémů i samotnými provozovateli této dopravy.

Pokud se týče financování, až 80 % celkových nákladů na Rail Baltica – přesněji řečeno „Prioritní projekt TEN-T č. 27“, jak zní úplný oficiální název – může za jistých okolností nést Fond soudržnosti. Nakonec to samozřejmě bude záviset na příslušném objemu peněz finančního výhledu na léta 2007–2013 <sup>(1)</sup>, avšak některé vlivné politické osobnosti, obzvláště pak řada členů Evropského parlamentu, jsou za plné financování prioritních dopravních projektů.

Já osobně jsem si trasu z Helsinek do Varšavy i celou postupně projel (občas například s novináři), abych se na vlastní oči seznámil se současným stavem infrastruktury a vyhodnotil veškerá zpoždění a úzké průchody. Jsem odhodlán být velmi aktivním a pomoci zajistit, aby byl tento významný evropský regionální tah co nejdříve hotov.



Nádraží v Helsinkách (Finsko).

<sup>(1)</sup> V době psaní tohoto článku (listopad 2005) ještě finanční výhled na léta 2007–2013 nebyl znám.

Španělsko

## „Rozšíření přístavu Barcelony znamenalo odklonit Llobregat a respektovat životní prostředí“

**Josep Oriol**, generální ředitel, přístav v Barceloně



Klíčovým momentem v dějinách barcelonské dopravy bylo odklonění toku Llobregatu, které začalo v roce 2000 a skončilo o čtyři roky později. Již některé ambiciózní projekty na zdejší „přístav a volnou zónu“ z prvních dekád 20. století navrhující výstavbu rozsáhlé přístavní infrastruktury jižně od hory Montjuïc tuto řeku označovaly za fyzickou překážku takového přístavu v budoucnosti. Hospodářský růst země a tedy i přístavu v Barceloně ovšem výrazně zpomalily španělská občanská válka a následné období mezinárodní izolace. Ekonomika tohoto státu se znovu začala otevírat okolnímu světu až v roce 1959 díky tzv. Stabilizačnímu plánu a Barcelona znovu zaujala své postavení zaoceánského přístavu, takže se opět začala pociťovat potřeba jeho zvětšení.

Podmínkou pro takové rozšíření, a to ještě před jeho zahájením, byl právě odklon Llobregatu. První plány se objevily již v šedesátých letech minulého století, některé – například ten, s nímž přišla Obchodní, průmyslová a námořní komora Barcelony – však navrhovaly postup s výrazným dopadem na životní prostředí, kdy by do moře řeka nově vtékala devět kilometrů na jih od stávajícího ústí.

V roce 1994 pak úřady poprvé předložily projekt, kterému se začalo říkat „Plán Delta“. Rozhodující částí celé škály prací, zahrnující rozšíření přístavu, ale i modernizaci letiště a vybudování nových silničních a železničních spojení, jakož i čističky vod a rozsáhlého chráněného území, by podle tohoto plánu bylo usměrnění Llobregatu a jeho odklonění o dva kilometry.

Když tedy byla řeka přeložena, mohly konečně v prosinci 2001 začít práce na rozšíření barcelonského přístavu, a to s rozpočtem jedné miliardy EUR, z čehož 277 milionů poskytuje Fond soudržnosti. Celková plocha přístavu je zvětšována o 1 265 hektarů (2,3x v porovnání s dnešním stavem) a staví se též třicet kilometrů mol a nábřeží.

Současné práce jsou jakýmsi základem, na němž se přístav bude moci rozvíjet, a to jak kvantitativně (nová mola, jeřáby, přístupové cesty), tak kvalitativně (nové námořní trasy, více-ro spojení v rámci Evropy, zlepšené

služby zákazníkům). Jen počet kontejnerů se má podle očekávání zvýšit z dvou na šest milionů ročně, jinými slovy na 90 milionů tun.

V rámci tohoto rozsáhlého projektu se téžlepší přístup z pevniny, což bude rozšířený přístav rozhodně vyžadovat. Prostor uvolněný korytem odkloněné řeky v této souvislosti nabízí ideální koridor pro budoucí trasy, takže tudy povede čtyřproudá dálnice určená výlučně přepravě těžkých nákladů, která se přímo napojí na dálniční síť Španělska i celé Evropy, a z překladových nádraží, které mají stát na nových přístavištích, povedou čtyři nové železniční tratě.

Při rozšiřování přístavu v Barceloně je maximální pozornost věnována životnímu prostředí, případné negativní dopady prací má snižovat řada opatření. Přísně se dodržují veškeré přístavní vyhlášky, jakož i příslušná ekologická legislativa, a projekt obsahuje i řadu direktiv, které by měly zlepšit stav celé delty Llobregatu. V jedné části bývalého říčního koryta byly například zachovány mokřady o rozloze deseti hektarů, aby mohla být chráněna tamní fauna. Také další operace, která právě probíhá, totiž dovoz milionů tun písku na vytvoření dva kilometry dlouhé pláže jižně od nového ústí řeky do moře, je důkazem odhodlání přístavních úřadů vytvořit udržitelnou infrastrukturu respektující životní prostředí.



Nová přístaviště mohou přijímat velké lodě.



## BULHARSKO

### Obnova letiště v Sofii



**Celkové náklady:** 148 756 000 EUR

**Příspěvek EU:** 50 000 000 EUR

„Sofijské letiště je hlavní vstupní bránou do Bulharska pro podnikatele i turisty, jeho stávající vybavení však poskytuje jen velmi nízkou úroveň služeb jak pro cestující, tak pro letecké společnosti. Tento projekt ISPA znamená výstavbu nového pasažérského terminálu a příslušné infrastruktury, tedy přístupových cest, stání taxi, parkovišť, atd., a je součástí většího projektu, zahrnujícího rozšíření a přestavění ranveje, aby mohla být používána i většími letadly, a snížení hluku, která obtěžuje obyvatele Sofie.“

**Nelly Jordanova**, Ministerstvo dopravy a spojů Bulharské republiky  
[nyordanova@mtc.government.bg](mailto:nyordanova@mtc.government.bg)

## SLOVENSKO

### Modernizace železniční trati Bratislava-Rača – Trnava



**Celkové náklady:** 51 422 000 EUR

**Příspěvek EU:** 38 566 500 EUR

„Trať Bratislava-Rača – Trnava je součástí 5. evropského koridoru, který na Slovensku vede z Bratislavy přes Žilinu a Košice do Čierne nad Tisou na hranicích s Ukrajinou. V Žilině se kříží s 6. koridorem do Varšavy a dál do Gdaňsku u Baltského moře. Hlavním cílem modernizace výše zmíněné trati je zajistit dobrý přístup k Transevropské dopravní síti, jakož i vysoce kvalitní železniční spojení mezi příslušnými zeměmi. Práce financuje ISPA a měly proběhnout od března 2002 do prosince 2005, přičemž zahrnovaly především výstavbu 750 metrů dlouhé estakády z předpjatého betonu, odstranění úrovnňových přejezdů a obnovu všech stanic mezi bratislavskou čtvrtí Rača a Trnavou. Nová trať, která bude bezpečnější a tišší, umožní vlakům dosahovat rychlosti až 160 kilometrů v hodině.“

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

## MAĎARSKO

### Rozšíření budapešťského silničního okruhu



**Celkové náklady:** 334 893 000 EUR

**Příspěvek EU:** 284 659 050 EUR

„Fond soudržnosti spolufinancuje výstavbu dálnice kolem maďarské metropole. Dokončením východního úseku dlouhého 26,5 km se vzájemně propojí dálnice M1, M3, M5 a M7, jakož i řada silnic 1. třídy směřujících do Budapešti. Tento projekt sníží v hlavním městě země dopravní zácpu, a bude tedy znamenat konec každodenní noční mýry řidičů. Nový silniční okruh zvýší rychlost tranzitní dopravy, zejména vozidel převážejících těžký náklad, zredukuje úroveň znečištění v Budapešti a podpoří příchod podnikatelské sféry do této oblasti. Infrastruktura odpovídá nejprísnejším ekologickým i bezpečnostním normám, práce mají být hotovy v listopadu 2007.“

**Tompos Attila**, koordinátor EU, National Motorway Co.  
[tompos.attila@nart.hu](mailto:tompos.attila@nart.hu)

## ŠPANĚLSKO

### Rozšíření přístavu v Gijonu



**Celkové náklady:** 563 900 000 EUR

**Příspěvek EU (Fond soudržnosti):** 247 500 000 EUR

**Úvěr EIB:** 250 000 000 EUR

„Evropská unie významnou měrou přispívá k modernizaci španělské přístavní infrastruktury. Evropská investiční banka (EIB), která je partnerem strukturálních fondů, přitom své úvěrové financování doplňuje i technickou pomocí, zejména při vyhodnocování příslušných potřeb. Jedním z nedávných příkladů je velmi slibná investice v Gijonu, složená z peněz Fondu soudržnosti a půjčky EIB. Jde o rozšíření tohoto hlavního přístavu provincie Asturias s cílem zvýšit překládovou a skladovací kapacitu, využívanou v Gijonu námořní nákladní dopravou, konkrétně pak zpevnit vlnolamy a zvětšit sklady a kotevní prostory určené pro potřeby mohutnějších lodí.“

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

### Období let 2007–2013: příprava nové generace programů s pomocí webových stránek Inforegio

Členské státy EU, jakož i jednotlivé regiony, připravují blížící se programové období na léta 2007–2013. Rozsáhlé informace a důležité dokumenty, které budou zajímat všechny zainteresované strany, lze najít na internetových stránkách Inforegio. Cílem je usnadnit vzájemnou komunikaci mezi těmito stranami a také informovat širokou veřejnost, jak věci postupují. Máte-li jakékoliv dotazy nebo příspěvky, neváhejte a pošlete je generálnímu ředitelství pro regionální politiku.

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

## Kontakty

Evropská komise,  
generální ředitelství pro regionální politiku  
Odbor 01 – Informace a komunikace  
Thierry Daman  
Avenue de Tervuren 41,  
B-1040 Brusel  
Fax (32-2) 29-66003  
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)

Informace týkající se regionální pomoci Evropské unie najdete na  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-819

© Evropská společnost, 2005  
Reprodukce povolena, pokud je uveden zdroj.

*Printed in Belgium*



Úřad pro úřední tisky

*Publications.eu.int*