

TECHNICKÁ UNIVERSITA V LIBERCI

HOSPODÁŘSKÁ FAKULTA

STUDIJNÍ PROGRAM: 6208 – EKONOMIKA A MANAGEMENT

STUDIJNÍ OBOR: PODNIKOVÁ EKONOMIKA

**EVALUACE VLIVU STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ EVROPSKÉ UNIE NA
ŘECKOU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU**

**THEMATIC EVALUATION OF THE IMPACT OF THE STRUCTURAL FUNDS
ON THE GREEK TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

DP – PE – KPE - 200110

MIROSLAVA BARČOVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE: doc. Ing. Ivan Jáč, CSc. - HF TU Liberec

KONZULTANT: Ing. Teti Nathanail, PhD - výkonná ředitelka TRD International
S.A., Thessaloniki

POČET STRAN:

POČET PŘÍLOH:

DATUM ODEVZDÁNÍ: 5.1. 2001

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Hospodářská fakulta

Katedra podnikové ekonomiky

Akademický rok: 2000/01

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro **Miroslavu Barčovou**

obor č. 6208 - T Podniková ekonomika

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona č. 111 / 1998 Sb. o vysokých školách a navazujících předpisech určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Evaluace vlivu Strukturálních fondů Evropské unie na řeckou dopravní infrastrukturu**

Pokyny pro vypracování:

1. Úvod do problematiky řecké dopravní infrastruktury a jejího financování a rozvoje
2. Úvod do problematiky řecké ekonomiky a jejího vývoje
3. Vliv Strukturálních fondů na rozvoj řecké dopravní infrastruktury
4. Vliv Strukturálních fondů na vývoj řecké ekonomiky
5. Vliv Strukturálních fondů na vývoj řecké zaměstnanosti
6. Doporučení pro budoucí vývoj

Rozsah grafických prací:

50 - 60 stran textu + nutné přílohy

Rozsah původní zprávy:

Seznam odborné literatury:

Community Support Framework 1994 – 1999, Greece, European Commission, Brussels 1993
Monitoring Committee Report on OP “Access and Road Axes“, Ministry of Environment
Physical Planning and Public Works, Greece 1998
Proceedings of the one day International Conference on Financing Transport Infrastructure in
South-east Europe, The Greek Ministry of National Economy, 1997

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Ivan Jáč, CSc.

Konzultant: Teti Nathanail, MSE. Ph.D.
doc. Ing. Ivan Jáč, CSc.

Termín zadání diplomové práce: 31.10.2000

Termín odevzdání diplomové práce: 25.5.2001

L.S.

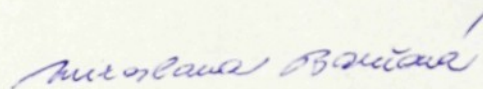


doc. Ing. Ivan Jáč, CSc.
vedoucí katedry

prof. Ing. Jan Ehleman, CSc.
děkan Hospodářské fakulty

MÍSTOPŘÍSEŽNÉ PROHLÁŠENÍ:

Místopřísežně prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury pod vedením vedoucího práce a konzultanta. Jsem si vědoma toho, že diplomová práce je majetkem školy a že bez souhlasu děkana fakulty s ní nesmím disponovat (např. publikovat). Beru na vědomí, že po pěti letech si mohu diplomovou práci vyžádat v univerzitní knihovně TU v Liberci, kde je uložena, a tím výše uvedená omezení vůči mé osobě končí.



Miroslava Barčová

V Liberci dne 5. ledna 2001

PODĚKOVÁNÍ

Poděkování patří doc. Ing. Ivanu Jáčovi, CSc. za významnou pomoc nejen při zpracování diplomové práce, ale i po celou dobu studia, řediteli společnosti TRD International prof. Giannisi Giannopoulisovi, výkonné ředitelce pobočky společnosti TRD International v Thessaloniki Ing. Teti Nathanail, PhD, kteří mi umožnili stážijní pobyt v této společnosti a všem mým spolupracovníkům z této společnosti. Dále bych chtěla poděkovat svým rodičům za podporu, kterou mi poskytovali a neustále poskytují. V neposlední řadě patří díky i pracovnícím studijního oddělení Hospodářské fakulty TU Liberec, paní Bělohlávkové a paní Klimešové za jejich pomoc v průběhu celého studia.

RESUMÉ

Dopravní infrastruktura je více než nezbytná pro celkový rozvoj země. Tato práce má za úkol zhodnotit působení Strukturálních a dalších fondů EU na stav a vývoj řecké dopravní infrastruktury v období CSF II (1994 – 1999). Obsahuje popis řecké dopravní infrastruktury a analýzu dopadů, které měl CSF II na ekonomiku, zaměstnanost, životní prostředí a další aspekty.

RESUME

Transport infrastructure is essential for the overall development of a country. This study's objective is evaluation of the impact of the Structural and other funds on situation and development of the Greek transport infrastructure within the period of the 2nd CSF (1994 – 1999). It consists of description of the Greek transport infrastructure and the analysis of the impact of the 2nd CSF on the national economy, employment, environment and other aspects.

PŘEDMLUVA

Tato diplomová práce vznikla na základě mé téměř dvouleté stáže v rámci výměnného programu organizace IASTE u řecké firmy TRD International S.A. v Thessaloniki, která se specializuje na projekty v oblasti doprav, životního prostředí a logistiky. Rozsáhlou část práce firmy tvoří projekty EU.

Jedním z těchto projektů byla i tématická studie s názvem „Thematic Evaluation of the Transport Projects – The Impact of the Structural Funds 1994 – 1999 on the Greek Transport Infrastructure“. Tato studie měla za úkol poskytnout podklady pro další financování a rozdělení finančních prostředků jednak mezi jednotlivé země, které získávají podporu z těchto fondů a jednak podklady pro alokaci finančních prostředků mezi jednotlivé druhy dopravy.

Tato studie tvořila součást rozsáhlé studie, prováděné pro DG XVI EU. Podílelo se na ní celkem sedm společností ze sedmi států: Španělska, Portugalska, Itálie, Řecka, Německa, Irsko a Velké Británie. Zkoumána byla situace v prvních šesti státech, na které se vztahuje financování ze zdrojů Strukturálních fondů.

V rámci svého studijního pobytu jsem byl pověřena samostatným vypracováním této studie, kterou jsem zvolila i pro svou diplomovou práci.

Obsah

OBSAH..... 8

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK 13

1. ÚVOD 15

2. METODOLOGIE A ZVOLENÝ POSTUP 17

3. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŘECKU 24

3.1. ÚVOD.....24

3.2. GEOGRAFIE24

3.3. OBYVATELSTVO24

3.4. STÁTNÍ USPOŘÁDÁNÍ A VLÁDA25

3.5. EKONOMIKA26

4. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŘECKÉ DOPRAVĚ..... 28

4.1. CÍLE ŘECKÉ DOPRAVNÍ POLITIKY.....28

4.2. SUBSYSTÉM SILNIČNÍ DOPRAVY – SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA29

4.3. SUBSYSTÉM ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY – ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA35

4.4. SYSTÉM VODNÍ DOPRAVY – PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURA41

4.5. SUBSYSTÉM LETECKÉ DOPRAVY – LETIŠTĚ / HELIPORTY47

4.6. POTRUBNÍ DOPRAVA.....52

4.7. CELKOVÁ STRATEGIE.....52

4.7.1. Cíle CSF v Řecku52

4.7.2. Cíle Kohezního fondu v Řecku52

4.7.3. Hlavní cíle TENS.....53

4.7.4. Shrnutí53

4.7.5. Organizace státní politiky54

5. FONDY EU A JEJICH ÚČAST NA PROJEKTECH V ŘECKU..... 57

5.1. ÚVOD.....57

5.2. KOHEZNÍ FOND (CF)57

5.2.1. Životní prostředí58

5.2.2. Doprava59

5.3. TENS (TRANSEUROPEAN NETWORKS).....60

5.3.1. Síť silniční dopravy, přístavní a letištní infrastruktura.....60

5.4. SILNIČNÍ PROJEKTY61

5.4.1. PATHE.....61

5.4.2. Via Egnatia.....61

5.4.3. Dálnice ESSI (Elefsina – Stavros – Letiště Spata & obvodová dálnice v západním Imittosu)63

5.4.4. Most Rion-Antirion64

5.4.5. Přejezd Aktio - Preveza66

5.5. ŽELEZNIČNÍ PROJEKTY67

5.5.1. Podzemní dráha v Aténách – ATTIKO METRO67

5.6. LETIŠTĚ.....68

5.6.1. Nové aténské mezinárodní letiště ve Spatě.....68

5.7. NÁMOŘNÍ PŘÍSTAVY70

6. VLIV CSF NA ŘECKOU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU 72

6.1. ÚVOD.....72

6.2. DOPADY NA EKONOMIKU A ZAMĚSTNANOST74

6.2.1.	Úvod.....	74
6.2.2.	Perspektivy ekonomické politiky v systému CSF.....	76
6.2.3.	Odhad dopadů	77
6.2.4.	Vývoj zaměstnanosti a nezaměstnanosti.....	78
6.2.5.	Vliv CSF na celkovou zaměstnanost a základní sektory ekonomiky	79
6.2.6.	Regionální změny zaměstnanosti: Vliv CSF.....	83
6.2.7.	Zaměstnanost a CSF pro dopravu	85
6.2.7.1.	OP „Přístup a silniční osy“ – silniční komunikace	85
6.2.7.2.	Letiště.....	85
6.2.7.3.	Přístavy	86
6.2.7.4.	Železnice	86
6.2.7.5.	Attiko Metro	87
6.2.8.	Shrnutí	87
6.3.	FYZICKÝ POKROK	89
6.3.1.	Nové letiště ve Spatě.....	90
6.3.2.	Via Egnatia.....	90
6.4.	EFEKTIVNOST OPATŘENÍ	91
6.4.1.	Úvod.....	91
6.4.2.	Obecné ukazatele.....	92
6.4.3.	Silnice.....	93
6.4.4.	Letiště.....	95
6.4.5.	Přístavy.....	96
6.4.5.1.	Přístav Thessaloniki.....	97
6.4.5.2.	Přístav Pireus	98
6.4.6.	Železnice.....	98
6.4.7.	Další akce	100
6.4.8.	OP „Městský rozvoj“ – Attiko Metro	100
6.4.9.	Vliv na regionální rozvoj.....	101
6.5.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A UDRŽITELNÝ ROZVOJ	110
6.5.1.	Úvod.....	110
6.5.2.	Odpovědné orgány	111
6.5.3.	Regulace	112
6.5.4.	Programy	112
6.5.4.1.	Národní program pro změny klimatu	112
6.5.4.2.	OP „Životní prostředí“	112
6.5.5.	Udržitelný rozvoj.....	115
6.5.5.1.	Intervence v městských a vesnických oblastech.....	116
6.5.6.	Energie.....	117
6.5.7.	Vliv OPT projektů na životní prostředí.....	118
6.5.7.1.	Silnice.....	119
6.5.7.2.	Železnice	120
6.5.7.3.	Letiště.....	121
6.5.7.4.	Přístavy	122
6.5.7.5.	Městský rozvoj – Attiko Metro	123
6.6.	INSTITUCIONÁLNÍ FAKTORY	124
6.6.1.	Ministerstva, orgány a organizace zapojené do realizace OPT	124
6.6.2.	Typické časové rozvržení realizace projektů.....	125
6.6.3.	Typy použitých smluv	125
6.6.4.	Zaínteressování soukromého sektoru	125
6.6.5.	Bariéry uvalené institucionálními postupy během realizace projektů	126
6.7.	FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ	126
6.7.1.	YPEHODE.....	127
6.7.1.1.	Některé důležité projekty.....	128

6.7.2. OSE.....	130
7. DALŠÍ VÝVOJ	131
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	134

Seznam tabulek

TABULKA 3. 1. - ÚZEMNÍ CHARAKTERISTIKY	24
TABULKA 3. 2. - OBYVATELSTVO	25
TABULKA 3. 3. - ZAMĚSTNANOST A EKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY	27

TABULKA 5. 1. - ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, ROZDĚLENÍ PODLE ÚSEKŮ (1996) , POMOC V MECU	58
TABULKA 5. 2. - DOPRAVA, ROZLOŽENÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ PODLE ÚSEKŮ (1996), MECU	59
TABULKA 5. 3. - FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ, PŘÍSTAVNÍ A LETIŠTNÍ INFRASTRUKTURY	60
TABULKA 5. 4. - FINANCOVÁNÍ DÁLNICE VIA EGNATIA	62
TABULKA 5. 5. - ZDROJE FINANCOVÁNÍ DÁLNICE ESSI	64
TABULKA 5. 6. - FINANCOVÁNÍ PROJEKTU RION-ANTIRION	65
TABULKA 5. 7. - FINANCOVÁNÍ ATTIKO METRO	68
TABULKA 5. 8. - FINANCOVÁNÍ NOVÉHO LETIŠTĚ VE SPATĚ	69
TABULKA 5. 9. - ZÁKLADNÍ INFORMACE O NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH PŘÍSTAVNÍCH PROJEKTECH	71

TABULKA 6. 1. - PŮVODNÍ ROZDĚLENÍ ZDROJŮ	73
TABULKA 6. 2. - PŘEHLED ZDROJŮ PRO OP "PŘÍSTUP A SILNIČNÍ OSY"	73
TABULKA 6. 3. - ZDROJE PRO OP "ŽELEZNICE"	74
TABULKA 6. 4. - VÝROBA, PRODUKTIVITA, ZAMĚSTNANOST	79
TABULKA 6. 5. - PRŮMĚRNÉ TEMPO ZMĚN V GDP (%) ZALOŽENÉ NA ANALYTICKÝCH SCENÁRIÍCH	80
TABULKA 6. 6. - RŮST ZAMĚSTNANOSTI	80
TABULKA 6. 7. - GDP, %ROČNÍCH ZMĚN	81
TABULKA 6. 8. - ZAMĚSTNANOST / % ROČNÍ ZMĚNY	81
TABULKA 6. 9. - GDP A ZAMĚSTNANOST (1993 -1996), % ZMĚN (OD POČÁTKU DO KONCE OBDOBÍ)	82
TABULKA 6. 10. - ZAMĚSTNANOST A NEZAMĚSTNANOST DLE REGIONŮ	83
TABULKA 6. 11. - ZAMĚSTNANOST V PŘÍSTAVU THESSALONIKI	86
TABULKA 6. 12. - PLÁNOVANÝ PŘÍRŮST VÝSTAVBY ŽELEZNIC	87
TABULKA 6. 13. - FYZICKÝ POKROK	89
TABULKA 6. 14. - POSTUP PRACÍ NA LETIŠTI VE SPATĚ	90
TABULKA 6. 15. - POSTUP PRACÍ NA VIA EGNATIA	91
TABULKA 6. 16. - VÝKON V OBLASTI ŘECKÉ DOPRAVY V ROCE 1997	92
TABULKA 6. 17. - OSOBNÍ DOPRAVA	92
TABULKA 6. 18. - ŽELEZNICE - NÁKLADNÍ DOPRAVA (MLD. TKM)	92
TABULKA 6. 19. - MOTORIZACE	93
TABULKA 6. 20. - DOPRAVNÍ NEHODY	93
TABULKA 6. 21. - POKROK A DOPADY NA SILNIČNÍ INFRASTRUKTURU	94
TABULKA 6. 22. - CELKOVÝ NÁKLAD V PŘÍSTAVU THESSALONIKI	97
TABULKA 6. 23. - VÝVOJ KAPACITY KONTEJNERŮ V PŘÍSTAVU THESSALONIKI	97
TABULKA 6. 24. - VÝVOJ OSOBNÍ DOPRAVY V PŘÍSTAVU THESSALONIKI	97
TABULKA 6. 25. - VÝVOJ OSOBNÍ DOPRAVY V PŘÍSTAVU PIREUS	98
TABULKA 6. 26. - VÝVOJ NÁKLADNÍ DOPRAVY V PŘÍSTAVU PIREUS	98
TABULKA 6. 27. -DOPADY OP "ŽELEZNICE"	99
TABULKA 6. 28. - MÍRY EFEKTIVITY SUBPROGRAMU „DALŠÍ AKCE“	100
TABULKA 6. 29. - ODHAD DOPADŮ ATTIKO METRO	100
TABULKA 6. 30. - NEJDŮLEŽITĚJŠÍ ÚDAJE O REGIONECH	103

TABULKA 6. 31. - REGIONÁLNÍ ROZVOJ.....	104
TABULKA 6. 32. - VÝVOJ ZAMĚSTNANOSTI A NEZAMĚSTNANOSTI DLE REGIONŮ	106
TABULKA 6. 33. - MÍRY ZAMĚSTNANOSTI DLE REGIONŮ	106
TABULKA 6. 34. - NEZAMĚSTNANOST DLE REGIONŮ (%).....	107
TABULKA 6. 35. - ZAMĚSTNANOST PODLE DRUHU DOPRAVY (TIS. OSOB).....	108
TABULKA 6. 36. - ZAMĚSTNANOST – ŽELEZNICE (V TIS. OSOB).....	108
TABULKA 6. 37. - ZAMĚSTNANOST V HLAVNÍCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTECH (V TIS. OSOB)	109
TABULKA 6. 38. - ZAMĚSTNANOST DLE REGIONU A SEKTORU PRŮMYSLU.....	109
TABULKA 6. 39. - - EKOLOGICKÉ ZDROJE	110
TABULKA 6. 40. - ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - EMISE A ZNEČIŠTĚNÍ	110
TABULKA 6. 41. - - EMISE CO ₂ (1997)	111
TABULKA 6. 42. - SPOTŘEBA ENERGIÍ A VÝROBA ELEKTRICKÉ ENERGIE (1997).....	111
TABULKA 6. 43. - VLIV LETECKÉ DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	121
TABULKA 6. 44. - DOPADY NÁMOŘNÍ DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	122
TABULKA 6. 45. - YPEHODE - CELKOVÉ FINANCOVÁNÍ	127
TABULKA 6. 46. - YPEHODE 1998.....	127
TABULKA 6. 47. - YPEHODE 1999.....	127
TABULKA 6. 48. - FINANCOVÁNÍ VIA EGNATIA	128
TABULKA 6. 49. - FINANCOVÁNÍ PATHE.....	128
TABULKA 6. 50. - FINANCOVÁNÍ ATTIKO METRO	129
TABULKA 6. 51. - ROZVRŽENÍ PODÍLU NA FINANCOVÁNÍ PROJEKTU ATTIKO METRO	129
TABULKA 6. 52. - FINANCOVÁNÍ LETIŠTNÍCH PROJEKTŮ	130
TABULKA 6. 53. - FINANCOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY	130

Seznam grafů

GRAF 5. 1. - ROZLOŽENÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ MEZI OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A DOPRAVY	57
GRAF 5. 2. - ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, ROZDĚLENÍ PODLE ÚSEKŮ (1996), MECU	58
GRAF 5. 3. - DOPRAVA, ROZDĚLENÍ PODLE ÚSEKŮ (1996) , POMOC V MECU	59
GRAF 5. 4. - FINANCOVÁNÍ DÁLNICE VIA EGNATIA	62
GRAF 5. 5. - FINANCOVÁNÍ DÁLNICE ESSI	64
GRAF 5. 6. - FINANCOVÁNÍ PROJEKTU RION-ANTIRION.....	65
GRAF 5. 7. - FINANCOVÁNÍ NOVÉHO LETIŠTĚ VE SPATĚ	70
GRAF 6. 1 - MÍRY NEZAMĚSTNANOSTI DLE REGIONŮ (%).....	107
GRAF 6. 2. - NEZAMĚSTNANOST DLE REGIONŮ	108

**EVALUACE VLIVU
STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ EVROPSKÉ UNIE
NA ŘECKOU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU**



SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

apod.	a podobně
atd.	a tak dále
CF	Kohezní fond (Cohesion Fund)
CSF	Rámec podpory společenství (Community Support Framework)
ČR	Česká republika
DG	Directorate General
DRA	drachma
ECU	European Currency Unit
EEA	Evropská agentura pro životní prostředí (European Environment Agency)
EIB	Evropská investiční banka (European Investment Bank)
EMU	Evropská měnová unie (European Monetary Union)
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje (European Regional Development Fund)
ESF	Evropský sociální fond (European Social Fund)
EU	Evropská unie
GAW	Global Atmosphere Watch
GDP	Hrubý národní produkt
ISAP	Elektrifikovaná železniční trať Atény - Pireus
KECU	KiloECU
km	kilometr
Kč	Koruna česká
MECU	MegaECU
mil.	milion
mld.	miliarda
např.	například
okm	osobakilometr
OSE	Národní železniční organizace (Řecko)
OP	Operační program (Operational Programme)
OPT	Operační program pro dopravu (Operational Programme for Transport)
PPP	Polluter pays principle
SF	Strukturální fond (Structural Fund)

TEO	Řecký národní silniční fond
TENs	Transevropské sítě (Trans-European Networks)
tis.	tisíc
tkm	tunokilometr
YPA	Řecká aviatická organizace
YPEHODE	Ministerstvo pro plánování, životní prostředí a veřejné práce (Řecko)
YPETHO	Ministerstvo hospodářství (Řecko)

1. ÚVOD

Dopravní infrastruktura je nezbytná pro celkový rozvoj země. Řecká dopravní infrastruktura ovšem zaostává za ostatními členskými státy EU. Proto se řecká vláda, pomocí implementace projektů zaměřených na zdokonalení stávající dopravní infrastruktury, snaží o naplnění hlavních cílů *Národního dopravního plánu*.

Řecko zaostává za zbytkem Evropské komunity především z hlediska standardních dopravních služeb, založených na infrastruktuře. V celkovém měřítku lze konstatovat, že se vyskytuje pouze několik chybějících článků v existujících dopravních sítích, ovšem kvalita těchto sítí je velmi nízká, a proto je úroveň nabídky těchto sítí více než neadekvátní.

Po druhé světové válce se Řecko dostalo, jako již tradičně, do role tzv. periferní země. Tento statut byl především výsledkem rozdělení evropských zemí na „dva světy“ s úplně odlišnými sociálními, politickými a ekonomickými systémy, které oddělovala intenzivní konkurence a nepřátelství. Řecko, díky své geografické poloze na kraji obou těchto světů, bylo izolováno politicky i územně od svých hlavních ekonomických a strategických partnerů a trhů.

Po nedávném otevření ekonomik bývalých zemí východního bloku a událostech na Středním východě se politické i ekonomické územní rozdělení, které až do této doby panovalo, dramaticky změnilo. V současné době se Řecko nachází uprostřed rychle se rozvíjejícího území se vzrůstající důležitostí, ohraničeného na jedné straně rozvinutými zeměmi Střední Evropy, hraničícími se zeměmi Evropského společenství, na druhé straně Tureckem a arabským světem.

Poprvé se tedy Řecko, namísto svého dosavadního periferního postavení, stává prostředníkem mezi těmito třemi světy, přebírá centrální pozici jako křižovatka a zároveň je vyzdvižen kritický význam jeho dopravní infrastruktury. Tato nová „centrální“ role Řecka bude dále na tomto radikálně se měnícím území, zároveň s rozšiřováním Evropského společenství, obohacována.

Mnoho problémů a neuspokojených potřeb je velmi dobře známo. V současné době není problém zdaleka ani tak v nedostatku kvalitně zpracovaných a analyzovaných investičních záměrů v rámci rozvoje dopravního sektoru, jako v tom, že těchto záměrů je velmi mnoho a každý z nich by mohl být účelně racionalizován. Je tu také silná politická vůle ke zdokonalení dopravní infrastruktury k roku 2000. Naštěstí je potřeba dobře

racionalizovaného souboru priorit mezi mnoha možnými investičními příležitostmi široce akceptována.

2. METODOLOGIE A ZVOLENÝ POSTUP

Hlavním úkolem této studie je popsat a zhodnotit současný stav řecké dopravní infrastruktury vzhledem k působení Strukturálních a dalších fondů Evropské unie ve druhém plánovacím období 1994 - 1999.

Vlastní studii předchází shrnutí základních informací o Řecku (kapitola III.). Tato kapitola zahrnuje stručné informace o geografickém a politickém uspořádání země, jejím obyvatelstvu a ekonomickém systému.

Kapitola IV. Obsahuje informace o řecké dopravní infrastruktuře a jejím uspořádání. Zabývá se jak celkovým stavem, tak jednotlivými druhy dopravy.

Kapitoly V. – VIII. obsahují hlavní část studie. Kapitola V. se zaměřuje na oblast Strukturálních fondů (období 1994 – 1999). Tato kapitola je rozdělena do tří částí:

1. Strukturální fondy
2. Kohezní fond
3. CSF (Rámec podpory společenství)

V první části této kapitoly bude zkoumán systém strategií, v rámci kterých operuje Strukturální fond pro dopravu, což zahrnuje obojí, politiku, postupy a cíle společenství, stejně jako národní a regionální dopravní programy. Přezkoumány budou následující specifické politiky (postupy):

- ◆ Postupy TENs
- ◆ Kohezní fond
- ◆ Cíle a úkoly relevantních CSF
- ◆ Národní a regionální dopravní programy

Tato analýza se zaměří na projekty, které byly buď dokončeny ve sledovaném období, nebo které byly v tomto období započaty nebo schváleny. Za tímto účelem bude snaha zaměřena především na nalezení odpovědí na následující otázky:

- ◆ Který typ strategie nebo projektu je nejvíce používán;
- ◆ Kterým cílům a úkolům konkrétně slouží dopravní projekty;
- ◆ Splňují projekty potřeby skupin potenciálních zákazníků (např. znevýhodněné městské a regionální komunity);
- ◆ Do jaké míry se shodují dopravní strategie s CSF; a

◆ Proč byly tyto strategie vybrány.

Kapitola VI. představuje vlastní zhodnocení vlivu a působení fondů EU v rámci CSF (v letech 1994 – 1999) na řeckou dopravní infrastrukturu, ekonomiku, zaměstnanost, životní prostředí a regionální rozvoj.

1. Vliv CSF na řeckou ekonomiku (1994 – 1999)

Tato podkapitola shrnuje jednak celkový vývoj řecké ekonomiky v období 2.CSF a vliv Strukturálních fondů.

2. Vliv CSF na řeckou zaměstnanost (1994 – 1999)

Tato podkapitola se zabývá jednak celkovou zaměstnaností v Řecku a jejím vývojem v období let 1994 a 1999 a jednak dopady na zaměstnanost v dopravě v průběhu tohoto období.

3. Vliv na řeckou dopravní infrastrukturu (1994 – 1999)

Položka hodnocení	Indikátor kvality		Výstup	Měra	Poznámky
	Národní úroveň programu	Úroveň projektu			
A. Celkové hodnocení	1. Dopadová politika EU 2. Národní dopadová politika 3. Politika OP 4. Politika Kofezního fondu 5. Politika EÚ 6. Jaké jsou strategické cíle, která podpoří OP a demonstrují orientaci projektů na specifické ekonomické cíle	Společný projekt cíle strukturálních fondů a Kofezního fondu a. Strukturální fondy b. Cíle Kofezního fondu	Stranů území na které obecně národní dopadová strategie a. Strukturální fondy b. Cíle Kofezního fondu	Hodnocení 1 - 10	1. Tato část by měla demonstrovat propojení mezi národní dopadovou strategií a cíli strukturálních fondů a Kofezního fondu.
	7. Jaké jsou strategické cíle, která podpoří OP a demonstrují orientaci projektů na specifické ekonomické cíle	Dělní národní širší síle Dělní národní širší síle Počet cestujících			
B. Průběh práce	% dokončení vzhledem k celku OP	Dělní národní širší síle Dělní národní širší síle Počet cestujících	Hodnocení 1 - 10	Hodnocení 1 - 10	1. Jaké národní vjezdové jsou povoleny jedno a dvoupruhové městské komunikace Ostatní jsou komunikace místního významu, sekundární silniční systém
C. Ekonomická evaluace (dopady)		1. Přístup pro území 2. Další přístupy 3. Úspěchy při dopravní nehodě 4. Číslo současně hodnota projektu 5. Ekonomická vlivní mála národnosti			
D. Operativní odhad	Jak projekt funguje v poskytování zlepšení území služeb.	Současné využití a další vlivní trend pro nepřímé (jako část B).	Hodnocení 1 - 10	Hodnocení 1 - 10	1. Pro vybrané projekty v části C (ekonomická část) stabilizovat relevantní informace komentář, jak tyto projekty zapadají do širší socio-ekonomické strategie pro ekonomický rozvoj. 2. Komentář o efektivním managementu, např. marketing pro matematické přehledy, které infrastruktura zajišťuje. 3. Komentář o efektivním managementu, např. marketing pro matematické přehledy, které infrastruktura zajišťuje. 4. Komentář o efektivním managementu, např. marketing pro matematické přehledy, které infrastruktura zajišťuje. 5. Komentář o efektivním managementu, např. marketing pro matematické přehledy, které infrastruktura zajišťuje. 6. Komentář o efektivním managementu, např. marketing pro matematické přehledy, které infrastruktura zajišťuje.
E. Investiční a ekonomický rozvoj	1. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 2. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 3. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 4. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 5. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 6. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje	1. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 2. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 3. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 4. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 5. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje 6. Mechanismus propojení dopravy a regionálního rozvoje	Hodnocení 1 - 10	Hodnocení 1 - 10	1. Jaké jsou logické OP projektů a jejich přínos a nepřímé dopady. 2. Jaké jsou logické OP projektů a jejich přínos a nepřímé dopady. 3. Jaké jsou logické OP projektů a jejich přínos a nepřímé dopady. 4. Jaké jsou logické OP projektů a jejich přínos a nepřímé dopady. 5. Jaké jsou logické OP projektů a jejich přínos a nepřímé dopady. 6. Jaké jsou logické OP projektů a jejich přínos a nepřímé dopady.

F. Hodnocení vlivů na životní prostředí	Celkový odhad dopadů OP na životní prostředí	Hlavní dopady vybraných projektů na životní prostředí - kvalita ovzduší - hluk - krajina	Odhad částí populace Městi ze septických / znečištěných environmentálních podmínek Komentář k celkové rovnováze OP v souladu s životním prostředím.	Hodnocení 1 - 10	- Pro kategorizaci stanovene v části B odbornou posudkovou, neustálenou a negativní vlivy. - Zohlední komentář o riziku, na jakém je environmentální hodnocení započteno do rozhodovacího procesu - před / během / po. Úroveň vlivu tohoto hodnocení na zaměření a provedení programu.
G. Hodnocení udržitelného rozvoje	Celkové hodnocení vlivů OP / vybraných projektů.	- Posuzování nemechanizovaných dušů dopravy - Posuzování energeticky šetrných dušů dopravy - Společná energie na cestování / hromadná - Výběr rovnováhy a elektrického ovládacího - Výběr dalších technologií - Provozování sociální rovnosti přísluš k přechodem - Provozování kulturní změny / změny společnosti	- Komentář k rozvoji, na jaké jsou příklady udržitelnosti započteny do projektu OP. - Komentář k rozvoji, na jaké jsou projekty podporovány politikou udržitelného rozvoje.	Hodnocení 1 - 10	- Poskytnout seznam vybraných a plánovaných výhledů intervencí v oblasti udržitelnosti rozvoje a dopravy, které budou realizovány v rámci projektu pro vybrané územní úseky a v rámci celkové politiky rozvoje. Je výše program technické asistence pro výstup otázek udržitelného rozvoje - Poskytnout spíše komentář než široké fakta a data. Popisat například příklady vhodné použití a provádění environmentální politiky.
H. Institucionální opatření	Přehled institucionálních faktorů, které ovlivňují efektivitu provedení OP.	- Administrativní procesy / zúčastněné organizace - Základní financování / typy kontraktů - Časové rozložení projektů	Komentář k rozvoji, na které institucionální opatření podporují rozvoj OP.	Hodnocení 1 - 10	- Seznam institucí a organizací zapojených do realizace projektu. Přehled institucionálních opatření pro ovlivnění realizace programu. Přehled institucionálních opatření pro realizaci projektu, například: - návrh / vypracování oddělení (%) - návrh / vypracování společné (%) - návrh / vypracování a provoz (%) - DBFO (návrh, vypracování, financování, provoz) (%) - Identifikace příležitosti pro budoucí zapojení soukromé sektoru (PPP) a posouzení kategorií částí a nad rámec typické časové rozložení realizace projektu. Komentář k zapojení soukromého sektoru a k zapojení institucionálních opatření.

Ekonomická evaluace

Ekonomická evaluace dopravních projektů představuje vysoce rozvinutou oblast. Je mimo jiné i součástí požadavků pro kandidátské projekty pro začlenění mezi projekty Kohezního fondu. Nejrozšířenějšími ukazateli jsou Vnitřní míra návratovosti projektu (EIRR – Economic Internal Rate of Return) a čistá současná hodnota projektu (NPV – Net Present Value). Z těchto dvou ukazatelů je v tomto případě upřednostňován ukazatel EIRR, z důvodu rozlišování mezi regiony, zeměpisnou polohou a typem projektu. NPV se v tomto případě jeví jako nevyhovující. Tento ukazatel sám o sobě nerozlišuje mezi různými úrovněmi projektů (očekává se, že projekt s rozsáhlými kapitálovými náklady bude prezentovat vyšší NPV než projekt s nízkými náklady). Projekty v oblasti železniční dopravy tradičně prezentují nižší míry návratovosti než projekty silniční, což by mohlo být použitím NPV zakryto.

Operační evaluace

Tato část je spojena s kvantifikací toho, zda projekt splnil svá operační kritéria z hlediska následujících měř: počet obslužených cestujících / zvýšení počtu cestujících na železnici nebo autobusové dopravě, počet vozidel, snížení cestovních časů, zlepšení železniční signalizace, apod.. Základní otázkou této části je, zda projekt funguje.

Sociální a ekonomický rozvoj

Sociální a ekonomický rozvoj je základní oblastí zájmu ERDF. Prakticky je tato část úzce spojena s ekonomickou evaluací, popsanou v bodě 2.1.. Tento fakt je způsoben především skutečností, že hodnota snížení nákladů, vyjádřená snížením cestovních časů a snížení nákladů na provoz vozidel, může být převedena do širších ekonomických výhod ve formě zvýšené produkce nebo zvýšení zaměstnanosti. V evaluacích ex-ante je toto propojení provedeno pomocí ekonomických a ekonometrických modelů, které ovšem tato studie příliš nezahrnuje. Tato oblast se jeví jako velice problematická. Opravdovým problémem je také to, že evaluace prováděné ex-post vykazují velké problémy při odhadu vlivů např. na zaměstnanost nebo hodnotu půdy, které mohou být připsány výhradně zlepšením v oblasti dopravní infrastruktury. Jak již bylo zdůrazněno, konkrétní přínos místní ekonomice záleží především na povaze této ekonomiky, na tom, zda konečný uživatel má zájem na výrobě zboží s vysokou hodnotou, které je součástí logistického řetězce, jako automobilové součástky nebo rychle se kazící potraviny, nebo zboží s nízkou hodnotou, např. řezivo.

Pro potřeby Strukturálních fondů bylo nutno vyvinout přijatelné míry pro tento extrémně významný efekt. Tyto míry jsou spíše kvalitativního než kvantitativního charakteru.

Dopad na životní prostředí

Dopady na životní prostředí by měly být, podle direktiv EU, měřeny pro většinu dopravních projektů. Toto zahrnuje hluk, znečištění ovzduší, narušení životního prostředí, vliv na krajinu a vliv na flóru a faunu. Problémem je, že většina dopravních projektů neobsahuje hodnocení těchto efektů. Za tímto účelem bylo nutno navrhnout soubor ukazatelů, které jsou ovšem opět spíše kvalitativní povahy.

Energie

Současným trendem je používání druhů dopravy méně náročné na spotřebu energie. Projekty budou hodnoceny z hlediska takových ukazatelů jako např. množství energie spotřebované na osobu a kilometr. Toto hodnocení je velmi důležité především z hlediska udržitelnosti určitých typů projektů a zároveň upozorňuje na nedostatky konvečních hodnocení spotřeby energií, které se zaměřují pouze na náklady na získání a úpravu energie z neobnovitelných zdrojů, např. fosilní paliva.

Finanční hodnocení

Tato část se zabývá zdroji financování, rozsahem, ve kterém jsou náklady převáděny v příjmy, porovnáním mezi rozpočtem a skutečnými výdaji a participací soukromého sektoru při realizaci projektů.

Institucionální opatření a plánování

Obsah této části není zpravidla konvečním předmětem rámce hodnocení dopravních projektů. Přesto však je toto hodnocení považováno, v rámci této studie, za velmi důležité, protože může odhalit proč některé projekty byly uskutečněny a proč ostatní nesplnily svůj plán realizace. Toto hodnocení může odhalit i nedostatky ve státní organizaci nebo problémy v realizaci hodnotných projektů, která se z právního hlediska jeví jako obtížná. Významným faktorem je i odhalení existence místních vlivných skupin, které mohou působit při realizaci projektu nebo na schvalování nebo oddálení určitých typů investic.

V konečné fázi evaluace bude hlavním úkolem určit nejlépe fungující projekt a nejlepší postupy při implementaci ostatních projektů. Tato analýza je obsahem poslední Kapitoly VII. Poskytne především doporučení pro další vývoj projektů.

3. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŘECKU

3.1. Úvod

Řecko je zemí, u které můžeme velice přesně rozlišit její roli v celém průběhu historického vývoje. Ve starověkém Řecku se zrodila a byla rozvíjena idea člověka a jeho hodnoty. Na této půdě byly zformovány a zbytku světa přeneseny principy svobody, rovnosti a demokracie. V antickém Řecku se zrodily nejzákladnější myšlenky civilizace a kultury, které dodnes přetrvávají.

3.2. Geografie

Rozloha Řecka činí 131.957 km². Územně se Řecko skládá ze dvou částí: kontinentální (která je velice hornatá – 81% území je tvořeno horami) a velkého počtu ostrovů archipelagického charakteru. Z celkového počtu 2.000 ostrovů, roztroušených v Egejském a Jónském moři, které tvoří zhruba jednu pětinu celkové rozlohy země, je pouze 144 obydlených. Přes dvě třetiny povrchu Řecka tvoří hory (pohoří Pindos – rozděluje území na dvě části, nejvyšší hora Řecka - Olymp, 2.917 m). Nejdůležitějšími řekami jsou Aliakmon a Aschelos. Řecko nesdílí společné hranice se žádným z ostatních členských států Evropské unie, což způsobuje jeho geografickou separaci od centra unie.

tabulka 3. 1. - Územní charakteristiky²

ÚZEMNÍ CHARAKTERISTIKY	
Celková rozloha v 1000 km ² (1997)	132
Rozloha v % z celkové rozlohy EU (1997)	4,1
Celkový počet ostrovů	2.000,0
Počet obydlených ostrovů z celkového počtu ostrovů	144

3.3. Obyvatelstvo

Řecko má 10 508 000 (údaj z roku 1998) obyvatel (90% populace žije v kontinentální části země), hustota osídlení je 80 ob./km². Odhaduje se, že více než 7 milionů Řeků žije

² Zdroj: vlastní

v zahraničí, včetně 3 milionů žijících v USA. Podle statistik žije ve městech 57,7% a na venkově 42,3% obyvatel. Většina městské populace je koncentrována do dvou největších sídel, hlavního města Atén (4,1 mil. obyvatel) a druhého největšího centra Thessaloniki (Soluň), důležitého přístavního města, ekonomického a kulturního centra severního Řecka. Úředním jazykem je řečtina (současná moderní řečtina se vyvinula z antické řečtiny).

Z celkového počtu obyvatel Řecka je 97,6% příslušníky pravoslavné církve, 1,3% jsou muslimové, 0,4% římsko katolíci, 0,1% protestanti a 0,6% další vyznání, včetně židovského.

tabulka 3. 2. - Obyvatelstvo³

OBYVATELSTVO	
Celková populace k 1.1.1998 (v 1.000)	10.508,0
Hustota osídlení na km ² (1997)	80
Procento obyvatel žijících v městských oblastech	57,7
Procento obyvatel žijících ve venkovských oblastech	42,3
Percentuální zastoupení mužů z celkové populace k 1.1.1997	49
Percentuální zastoupení žen z celkové populace k 1.1.1997	51
Percentuální zastoupení obyvatel mladších 15 let z celkové populace k 1.1.1997	15,8
Percentuální zastoupení obyvatel starších 65 let z celkové populace k 1.1.1997	16,6
Nárůst počtu obyvatel proti roku 1990 (=100%) (1997)	105
Počet nově získaných občanství (1996)	716
Celkový počet obyvatel v % z celkového počtu obyvatel EU (1997)	2,8

3.4. Státní uspořádání a vláda

Oficiální název: Řecká republika

Oficiální zkrácený název: Řecko

Místní název: Elliniki Dimokratia

Místní zkrácený název: Ellas, Ellada

Původní název: Řecké království

Řecko je rozděleno na 51 správních oblastí (nomos – nomoi) a 1 autonomní oblast Agion Oros (hora Athos – mnišský stát, přístup je zakázán ženám) – Aitolia kai Akarnania, Akaia, Argolis, Arkadia, Arta, Attiki, Dodekanisos, Drama, Evritania, Evros, Evvoia, Florina, Fokis, Fthiotis, Grevena, Chalkidiki, Chania, Ilia, Imatia, Ioannina, Ios, Iraklion, Karditsa, Kastoria, Kavala, Kefallonia, Kerkira, Kiklades, Kilis, Korintia, Kozani, Lakonia, Larisa, Lasiti, Lesbos,

³ Národní statistický úřad Řecka

Levkas, Magnisia, Messina, Pellea, Pireus, Preveza, Retimi, Rodopi, Samos, Serrai, Thesprotia, Thessaloniki, Trikala, Voiotia, Xanti, Zakintos.

Řecko získalo nezávislost na Otomanské říši v roce 1829. Současná ústava pochází z roku 1975. Řecko je svým uspořádáním parlamentní demokracií. Legislativní moc je vykonávána jednokomorovým parlamentem (Vouli ton Ellinon, 300 členů, volební období – 4 roky, 288 členů je voleno přímou volbou, zbývajících 12 je dosazeno politickými stranami v závislosti na volebních výsledcích). Exekutivní moc je v rozdělena mezi vládu (předseda vlády – Konstatinos Simitis – Nea Demokratia) a prezidenta (Konstantinos Stefanopoulos). Prezident je volen parlamentem na pětileté období, opětovně zvolen může být pouze jednou, předseda vlády je dosazen prezidentem. Právní moc je v rukou Nejvyššího soudu, soudci jsou jmenováni doživotně prezidentem republiky. Volby jsou v Řecku povinné, každý občan, který dosáhl věku 18ti let je povinen jít k volbám.

Řecko je členem Australské skupiny, BIS, BSEC, CCC, CE, CERN, CSCE, EAPC, EBRD, ECE, EIB, EU, FAO, G-6, IAEA, IBRD, ICAO, ICC, ICFTU, ICRM, IDA, IEA, IFAD, IFC, IFRCs, IHO, IMF, IMO, Immarsat, Intelsat, Interpol, IOC, IOM, ISO, ITU, MINURSO, MTCR, NAM (host), NATO, NEA, NSG, OAS (pozorovatel), OECD, OSCE, OSN, PCA, UNCTAD, UNESCO, UNCR, UNIDO, UNIKOM, UNIMBH, UNOMIG, UPU, WEU, WFTU, WHO, WIPO WMO, WTO, WtO, ZC.

3.5. Ekonomika

Řecko je zemí se smíšenou ekonomikou, kde se veřejný sektor podílí zhruba jednou polovinou na GDP. Největší část zahraniční výměny zabezpečuje turistika. V roce 1981 se Řecko stalo členem EU; je to jediná země, která nemá žádné společné hranice s ostatními členskými státy. Řecko se podle měřítka příjmu per capita nachází mezi nejchudšími zeměmi EU, z tohoto důvodu je příjemcem velké části podpor, které EU poskytuje.

Makroekonomické problémy zahrnují rozsáhlý veřejný sektor, rozpočtový deficit a nezaměstnanost, která dosahuje v současné době 10,7%. Ekonomický růst se ovšem posiluje, zvláště díky striktní fiskální politice vlády, která je zaměřená na snížení inflace a rozpočtového deficitu.

Od 1. ledna roku 2001 se Řecko stává členem Evropské měnové unie (EMU). Ekonomické ukazatele dokazují, že Řecko podřídilo vstupu do EMU veškerou svou snahu. I přesto, že příjmy jsou o 30% nižší než průměr v EU, dosáhlo Řecko v posledních letech

nadprůměrného hospodářského růstu. V roce 1999 dosáhl hospodářský růst hranici 3,5% a pro rok 2000 je prognózován růst ve výši 3,8 %. Pro rok 2001 a 2002 počítá vládní konvergenční program se 4,1% a poté 4,3% nárůstem GDP. Díky striktní fiskální politice vlády je možno hovořit o „malém řeckém ekonomickém zázraku“, ke kterému patří i stabilizace veřejných financí. V roce 1996 deficit státního rozpočtu představoval 16% GDP, v roce 1999 2,5% a v roce 2000 se počítá s poklesem na 1,5%. Inflace poklesla za období uplynulých deseti let z 20% na 2,6%. Řecká vláda se, s cílem zamezení, růstu inflace rozhodla o snížení nepřímých daní na ropné produkty, benzín a osobní automobily. Někteří experti jsou ovšem k tomuto vývoji skeptičtí, především díky bohatým podporám, které Řecko získává z fondů EU a silnému vlivu vlády na státní ekonomiku.

Na počátku roku 2000 souhlasila EU s revalvací řecké měny drachmy a v rámci evropského směnného mechanismu o 3,5%. Cílem revalvace je podle guvernéra řecké Centrální banky Lukase Papademose uvolnění, které povede k operativnějšímu snižování úrokových sazeb. Negativní dopady na konkurenceschopnost země budou údajně pouze dočasné a omezené. Podle jiných názorů ovšem na importu závislému Řecku hrozí zvýšení míry inflace.

Řecká ekonomika se neobejde bez dalších podstatných zákroků. OECD například upozorňuje na nutnost dalších výrazných kroků v privatizaci, zvláště pak v rámci bankovního sektoru. Do počátku roku 2001 a v jeho průběhu by mělo dojít k liberalizaci trhu telekomunikací a některých odvětví energetiky, později i v oblasti námořní dopravy. Reforma je očekávána rovněž v systému sociálního pojištění a důchodového systému.

tabulka 3. 3. - Zaměstnanost a ekonomické charakteristiky⁴

ZAMĚSTNANOST	
Celková míra nezaměstnanosti (1999)	10,7
Zaměstnanost (1999) – roční změna v %	1,2
Dlouhodobě nezaměstnaní z celkového % všech nezaměstnaných (1997)	55,7
EKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY	
GDP per capita (EU = 100) (1999)	66,9
Růst GDP (roční změna v %) (1999)	3,5
GDP v tržních cenách. Roční nárůst v % předešlého roku (1999)	3,5
Celkový hrubý dluh vlády (v % GDP) (1998)	106,3
Celkový vládní deficit (v % GDP) (1998)	2,5

⁴ Zdroj: Bulletin Národní banky Řecka, EUROSTAT

4. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŘECKÉ DOPRAVĚ

4.1. Cíle řecké dopravní politiky

Řecká vláda sestavila soubor cílů za účelem:

- ◆ rozvoje na nejvyšší možnou úroveň, spojením pozemní, vodní a letecké dopravy čelit nevýhodám periferality země v rámci geografického území EU
- ◆ rozvoj země v hlavní „Balkánskou bránu“ Středoziemního moře a stejně tak i v případě Jadranského, Černého a Marmarského moře
- ◆ integrace země do přepravního koridoru kombinované dopravy mezi Střední/Severní/ Východní Evropou a severovýchodní Afrikou/Blízkým východem
- ◆ integrace země do přepravního koridoru kombinované dopravy podél severního oblouku Středoziemního moře, který protíná Istanbul a pokračuje směrem k Malé Asii a Střední/Východní/Centrální Asii
- ◆ využití geografické pozice země jako transitičního bodu námořních koridorů podél Středoziemního moře se spojením do Černého a Jaderského moře
- ◆ využití skutečnosti, že některé vzdušné koridory, které zajišťují spojení Evropy a Středního východu, Dálného Východu a východní/jižní Afriky a Austrálie protínají území Řecka
- ◆ ustanovení přímého pozemního přístupu z kontinentální části země a dosažení kratších cestovních časů v rámci pozemního přepravního koridoru, který se rozkládá podél celé země, počínaje jižním Peloponésem a Thrákií; patřičný důraz je kladen na poslední jmenovaný záměr z důvodu jeho důležitosti při propojení země a zřízení spojení s klíčovou osou rozvoje Atény – Thessaloniki
- ◆ posílení rozvoje a boj proti nedostatkům zaznamenaným na území mezi pobřežím Jónského moře a horským masivem Pindus, centrálního Řecka a poloostrovem Peloponés
- ◆ efektivně čelit hlavním dopravním překážkám způsobeným členitostí terénu podél meziregionálních kontinentálních spojení, patřičná pozornost by měla být věnována zlepšení přístupnosti příhraničních oblastí
- ◆ efektivně čelit dopravním překážkám způsobeným specifickým geografickým charakterem země (především vysoký počet ostrovů)

- ◆ efektivně čelit rozsáhlým dopravním problémům a dosáhnout zlepšení služeb v sektoru dopravy (ve smyslu kvality, ceny a času) v hlavních městských centrech a hlavních dopravních uzlech

Základním kamenem plánování Národního dopravního systému nadále zůstává cíl plného využití výhod zaznamenaných u jednotlivých druhů dopravy a stanovení strategických vývojových cílů pro jejich rozvoj. Tyto cíle plánování směřují k optimalizaci efektivnosti dostupných zdrojů a zajištění maximální flexibility v realizaci zamýšlené dopravní politiky, která stanoví charakteristiky, přidělené každému dopravnímu subsystému.

4.2. Subsystém silniční dopravy – Silniční infrastruktura

Institucí, která spravuje řecké silniční komunikace je řecký Národní silniční fond (TEO), vládní organizace zřízená řeckou vládou v roce 1927. Její postupy jsou řízeny zákonem 3406/1927. TEO spadá do kompetence Ministerstva plánování, životního prostředí a veřejných prací (YPEHODE), které za tímto účelem ustanovilo Řídící komisi.

Hlavními úkoly TEO jsou provozování a údržba stanic pověřených vybíráním dálničních poplatků a poskytování finanční podpory pro výstavbu nových dálnic a údržbu stávajících v rámci řeckého národního silničního systému. Od doby svého vzniku se TEO významně podílí na výstavbě hlavních řeckých dálnic.

Dálniční projekty, kromě zkrácení cestovního času, mají významnou regionální a celostátní funkci; na regionální úrovni přispívají k rozvoji zemědělství, průmyslu a turismu, na celostátní úrovni zlepšují sociální a ekonomické spojení mezi Řeckem, jeho nejbližšími sousedy a dalšími evropskými zeměmi. Tento fakt umožní Řecku stát se komerčním centrem a křižovatkou mezi středním a východním Balkánem a EU na jedné straně a zeměmi východního Středomoří na straně druhé.

Projekty regionálního a celostátního rozvoje směřují k zajištění:

- ◆ rozšíření stávající dálniční sítě podél osy Patras-Atény-Thessaloniki-Evzoni
- ◆ výstavby nové dálnice EGNATIA
- ◆ úprav vedoucích ke zlepšení stávajících severo-j jižních dálničních komunikací Thessaloniki – Skopje, Thessaloniki – Sofie, Alexandropolis – Plovdiv
- ◆ výstavby nové dálnice Elefsina – Stavros – letiště Spata

- ◆ výstavby nové dálnice podél osy Kalamata – Patras – Igumenitsa
- ◆ výstavby mostů přes záliv Rion-Antirion a Maliakos
- ◆ spojení Preveza – Aktio

Automobilová doprava se rapidně rozšířila především v osmdesátých a devadesátých letech. V roce 1990 bylo v Řecku 38.312 km silnic, z čehož 9.100 km bylo klasifikováno jako dálnice celostátního významu a 29.212 km jako silniční komunikace provincionálního významu. Kolem 21.000 km silnic druhé kategorie tvořily dlážděné komunikace, 116 km bylo klasifikováno jako rychlostní komunikace. Mění se situace na Balkáně a v oblasti Černého moře ovlivnila řecké plány a politiku pro rozšíření stávajících silničních sítí. Proto Řecko plánuje v období 1995 – 1999 investice asi 370 mil. amerických dolarů do oblasti silnic a přístavů, z čehož zhruba 70% tvoří podpora Kohezního fondu EU. Mezi projekty je začleněna i výstavba 740 km dlouhé dálnice *Via Egnatia*, komunikace, která sleduje původní římskou antickou cestu a spojuje přístavní město Igumenitsa, na západ od Alexandrupolis ve východní Thrákii. Výstavba této komunikace je součástí snahy EU o zvrácení úpadku severovýchodu země, který se v současné době řadí mezi nejméně rozvinuté regiony v rámci celé EU. Dalším projektem je PATHE, 480 km dlouhá silniční komunikace na západě Řecka, spojující sever a jih, která spojuje Igumenitsu s Patrasem a Kalamai. Oba tyto projekty by měly být dokončeny v počátečních letech 21. století.

Současná klasifikace silniční sítě na Celostátní, provinční a obecní komunikace především odpovídá administrativnímu rozdělení kompetencí, designu, konstrukce a údržby, toto rozdělení ovšem příliš neodpovídá operativnímu významu jednotlivých částí sítě. Proto bylo nutno ustanovit nový systém za účelem rozdělení silničních os vzhledem k roli, kterou jim určuje regionální struktura země.

1. Kategorie

je nejvyšší kategorií celé klasifikace. Zahrnuje Hlavní meziregionální silniční síť (MIRN – Main Interregional Road Network), u které je hlavním předpokladem poskytování služeb v rámci meziregionální a meziprefekturní dopravy s významnou délkou a zajištění přístupu k hlavními mezinárodním dopravním branám země.

2. Kategorie

zahrnuje meziregionální a hlavní meziprefekturní silniční osy, které doplňují MIRN v oblastech s nedostatečnou hustotou sítě a v místech, kde je zaznamenána nebo očekávána doprava většího objemu a délky.

3. Kategorie

zahrnuje zbývající hlavní meziregionální osy a meziregionální silniční spojení malé nebo průměrné délky, které především zajišťují přístup k MIRN.

4. Kategorie

zahrnuje zbývající silniční osy, které nejsou zahrnuty do celostátní stupnice; jedná se zejména o komunikace užívané pro meziprefekturní dopravu.

Na úrovni středně a dlouhodobého strategického plánování je pro silniční síť nejvýznamnější 1. kategorie. Tato síť určuje jak systém externích spojení států, tak stupeň vzájemné dosažitelnosti mezi regiony. Každý jednotlivý stupeň dosažitelnosti regionu představuje faktor silného vlivu na proces rozvoje a zároveň funguje jako důležitý nástroj pro realizaci politiky regionálního plánování.

Návrh struktury a organizace MIRN je výsledkem různých cílů a plánů. Nejdůležitější jsou uvedeny níže:

- ◆ podpora hierarchického modelu regionální struktury států v rámci soustavy stávající koncepce regionů – posílením dosažitelnosti mezi regiony – a nové pojetí tří departmentů – posílením jejich interní koheze a zvláště meziregionální dosažitelnost velkoměstských center (Atény, Thessaloniki, Patras)
- ◆ podpora vzájemné dosažitelnosti tří metropolitních center a zlepšení podmínek jejich spojení s centry mezinárodní dopravy prostřednictvím řeckých mezinárodních letišť a železničních stanic
- ◆ stanovení priorit pro dopravní obslužnost podél kontinentální části země
- ◆ splnění strategických záměrů a plánů týkajících se dopravních spojení s ostatními členskými státy EU a zbytkem Evropy, vztah a role Řecka v rámci jeho bezprostředního prostředí (Balkán, východní Středomoří) a konečně jeho role v rámci Transevropské silniční sítě (transit prochází do a ze zemí Černého moře, Balkánu a Blízkého východu)
- ◆ pokračování v harmonické koexistenci, společných operacích a paralelním rozvoji se zbytkem dopravních sítí za účelem dosažení optimální struktury národního dopravního systému ve smyslu jeho výkonu, zdravé konkurence a udržitelného rozvoje
- ◆ efektivní splnění očekávané poptávky osobní a nákladní dopravy, zejména s důrazem na služby pro dopravu na velké vzdálenosti a přilákání transitu do hlavních městských center

- ◆ zajištění maximální vzdálenosti 100 – 120 km nebo časové vzdálenosti menší než 2 hodiny mezi MIRN a hlavními oblastmi příhraniční aktivity s cílem snížení těchto hodnot o 50%
- ◆ zajištění přímého silničního spojení všech prefektur kontinentální části země tak, aby se dopravní spojení mezi přímo nesousedícími prefekturami mohlo obejít bez použití MIRN
- ◆ podporou dalších trajektových spojení, jako doplňkem k již existujícím spojení s přístavem Pireus, zajištění zlepšených podmínek na silničních komunikacích mezi regiony Kréty a kontinentální částí země
- ◆ minimalizace celkového rozvoje sítě za účelem zajištění vysoké funkční úrovně a dosažení nejvyššího možného stupně funkcionální uniformity (geometrické standardy, nastavení, silniční vybavení a pomocné vybavení)

Celková délka navržených MIRN čítá přibližně 3.100 km os meziměstských a dalších 380 km sítí, které nabízí přístupové/spojovací cesty v oblastech tří velkých metropolitních center. Za účelem snížení nákladů v určitých mezních bodech, zajišťuje finální návrh rozvoje duální vozovky se středovým pruhem, mající funkční charakteristiky uzavřené dálnice (plná kontrola přístupových cest a podmínky volného toku) nebo charakteristiky vysokorychlostní komunikace (částečná kontrola přístupových cest, několika stupňové křižovatky na menších kříženích).

Plán struktury MIRN zahrnuje následující silniční koridory:

1. Dálnice PATHE (Patras-Atény-Thessaloniki-Evzoni)

Tato 820 km dlouhá osa protíná 6 regionů a je stěžejní silniční páteří kontinentální části země a hlavní rozvojovou osou Řecka. Jedná se o komplex významných městských center a sídlišť, která se rozvinula podél této osy (s celkovým počtem obyvatel vyšším než 50% celkové populace Řecka). Tato osa je doplněna 56 km dálnice Elefsina-Thiva-Illiki, která slouží jako obchvat aténského městského komplexu a jako alternativní přístupová cesta do tohoto komplexu.

2. Dálnice Via Egnatia

Tato 878 km dlouhá osa (z toho 26 km je společných s PATHE) je druhou pomyslnou silniční páteří kontinentální části země. Její plán je velmi podobný PATHE. Začíná na západě, mezinárodní branou, přístavem Igumenitsa, a končí na severovýchodním okraji Řecka, mezinárodní bránou Kipi a Kastanies (směrem k Turecku) a branou Ormenio (směrem

k Bulharsku). Protože tvoří jižní konec silničních sítí EU a slouží transitu mezi Evropou a Blízkým východem je považována za dálnici evropského významu.

3. Západořecká dálnice

Tato 467 km dlouhá osa vede západním Řeckem (3 regiony). Začíná v Kalamatě a končí na řecko-albánských hranicích (hraniční přechod Kakkavia). Zahrnuje most Rion-Antirion, spojkou, která bude spojoval Atény s mezinárodními branami Igumenitsa, Kakkavia (ve spojení s PATHE) a oblast Patry s Thessaloniki (ve spojení s Via Egnatia).

4. Dálnice Korint-Megapolis-Kalamata/Sparta

Tato osa byla navržena tak, že se v Megapolis rozděluje směrem ke Spartě a Kalamatě. Celková délka společné části obou větví bude 199 km, včetně spojek/vnějších okruhů v Kalamatě a Spartě. Ve spojení s PATHE a Via Egnatia tak bude formovat část silniční páteře země, která vede kontinentální částí Řecka. Na jižním Peloponésu se bude napojovat na Západořeckou dálnici a tím pádem zajišťovat doplňkové spojení s Krétou (prostřednictvím trajektového spojení Githio-Kasteli-Kissamos).

5. Západothessalská dálnice

Tato 161 km dlouhá osa byla navržena jako spojnice PATHE a Via Egnatia v oblasti Lamie, na východ od tunelu Katara (Panagia). Jako doplněk ke své evidentní roli – obsluha oblasti západní Thessalie (Karditsa, Trikala) – zajišťuje tato osa také přístup z východní části centrálního Řecka (regiony Thessalie a Sterea) do mezinárodní brány, přístavu Igumenitsa, stejně jako z centrálního a jižního Řecka do Západní Makedonie a mezinárodních bran Krystallopigi (Albánie) a Niki (Makedonie).

6. Severothessalská dálnice

Tato 77 km dlouhá osa laterálně spojuje v Kalabace PATHE (v oblasti Larisy) se Západothessalskou dálnicí. Její hlavní rolí je zajištění pozemního spojení mezi pobřežími Jónského/Jadranského moře a pobřežím Egejského moře (z Igumenitsy do Volosu). Bude kombinovaná s úsekem dálnice Via Egnatia (úsek Západothessalské dálnice) a úsekem PATHE (silniční spojení mezi PATHE a Volosem a vnějším okruhem ve Volosu – celková délka 30 km). Toto spojení přitahuje mezinárodní zájem v rámci plánu na možné vybudování Transevropské osy kombinované dopravy s trajektovým prodloužením pozemní komunikace na obě strany.

7. Dálnice Sterea Ellada

Tato 156 km dlouhá dálnice laterálně spojuje v Antirionu PATHE (v oblasti Lamie) se západní částí Řecka. Je to doplňkový silniční koridor, který spojuje západní a východní část Řecka a vyhýbá se velké dopravní překážce, pohořím Pindus a Akarnania. Hlavní úloha této osy spočívá ve spojení západního Řecka s regiony Sterea Ellada a Thessalie, s důrazem na spojení Patrasu, Pyrgosu a Agrinia s Lamií, Volosem, Larissou, Karditsou a Trikkalou. Také slouží jako alternativní cesta, ve spojení s úsekem PATHE – spojení Patrasu a Thessaloniki.

8. Silniční přístup do Krystallopigi/Hieropigi

Tato osa byla navržena jako uzavřená dálnice a je především určena jako laterální spojka dálnice Via Egnatia (v oblasti Siatista) s mezinárodní branou Krystallopigi na řecko-albánské hranici. Její celková délka je 63 km a rozprostírá se podél řeky Aliakmonas. Jako silniční přístup ze severního a jižního Řecka do střední Albánie plně nahrazuje celostátní silnici č.2, která prochází Edessou a Florinou. Ve spojení s albánskou hlavní silniční sítí zajišťuje spojení mezi Duress a dálnicí Via Egnatia, z čehož vyplývá i spojení pobřeží Jadranského moře s pobřežím Černého moře a úžinou Bospor. Doplňkovou rolí této osy je zdokonalení spojení mezi příhraničním územím prefektury Kastoria a zbytkem pevninské části země.

9. Silniční přístupové komunikace k hraničnímu přechodu Promachonas

Tato část zahrnuje 125 km silničního spojení Thessaloniki-Serres-Promachonas, které je navrženo jako uzavřená čtyřproudá dálnice, stejně jako silniční spojení Elefteropolis-Serres, které nahrazuje systém přístupových cest k nejdůležitější bráně do Bulharska. Délka tohoto spojení je 90 km a je navrženo jako vysokorychlostní komunikace.

Jako doplněk k výše uvedeným osám, MIRN zahrnuje i přístupy/spojky v metropolitních centrech – Atény, Thessaloniki a Patras.

◆ **Aténský městský komplex** je zahrnut již ve výše uvedených projektech (PATHE, dálnice Elefsina-Kaza-Thiva-Iliki), hlavní meziregionální dálnici Stavros-Rafina, dálnici Elliniko-Spata-Maraton-Afidnes, dálnici Kessariani-Lagonis/Anavyssos a komplexu silniční osy sestávajícího z obchvatu přístavu Pireus, západního obchvatu Egaleo a obchvatu Parnitha, laterální spojení území přístavu Pireus s dálnicí č.1 v oblasti Kryoneri, která je rovněž charakterizována jako uzavřená dálnice. Dodatečná celková délka této sítě dosahuje 255 km.

◆ **Thessalonický městský komplex** je, kromě již uvedených silničních os (PATHE, dálnice Via Egnatia), zahrnut také do MIRN – východní obchvat Thessaloniki, úsek vnějšího

obchvatu Thessaloniki mezi Efkarpia a dálnicí Via Egnatia, radiální silniční osa, která laterálně spojuje PATHE (v oblasti Agios Athanassios) s dálnicí Via Egnatia (v oblasti Profitis) s jihovýchodní částí města (Mikra/Pylea), a konečně radiální přístup Thessaloniki-Nea Moudania. Všechny tyto uvedené osy jsou buď uzavřenými dálnicemi nebo vysokorychlostními silnicemi, s celkovou délkou 120 km.

◆ Městský komplex Patras je zahrnut do PATHE a obchvatové dálnice Patrasu, MIRN také zahrnuje vysokorychlostní silnici Glafkos (5 km), která spojuje obchvat Patrasu s novým nákladním přístavem. Tento přístav je hlavní západní branou, která slouží severnímu Řecku a Aténám.

4.3. Subsystem železniční dopravy – Železniční infrastruktura

Řecký železniční systém spadá do kompetence Řecké železniční organizace (OSE – Organismos Sidirodromos Ellados) zřízené v roce 1971. V roce 1991 celková délka řecké železniční sítě činila 2.053 km, z čehož 26 km tvořila vysokorychlostní elektrifikovaná kyvadlová linka spojující Atény a Pireus. Z celkového počtu stávajících železničních tratí má 1.565 km rozchod 1.435 mm, 887 km má rozchod 1.000 mm a 51 km má rozchod 750 mm. Kyvadlová linka Atény – Pireus používá širokorozchodné tratě, linka Atény – Peloponés používá rozchod 1.000 mm.

Délka železniční sítě nebyla v roce 1991 výrazněji vyšší než tomu bylo před druhou světovou válkou. Během poválečného období byl železniční systém na úkor silniční a letecké dopravy velmi zanedbáván. Proto je většina vybavení zastaralá s vysokými provozními náklady. V návaznosti na mezinárodní recesi v oblasti železniční dopravy, zaznamenané během prvního poválečného období, získal opět tento systém v poslední době narůstajícího významu, především díky kapacitním nedostatkům v infrastruktuře ostatních druhů dopravy, výhodám, které přináší používání železnice oproti dalším systémům v oblasti životního prostředí a nezanedbatelnému technologickému vývoji moderní železnice (vysokorychlostní vlaky). V Řecku samotném se však dosud neprojevil žádné významnější vývojové trendy. Železniční systém dalece zaostává za ostatními dopravními systémy, především díky své zastaralosti a nedostačující infrastruktuře, nestandardizovanému rozchodu tratí, výrazným nedostatkům a nejednotnosti v typech vozového parku a konečně vážné strukturální slabosti zaznamenané v řízení společnosti, která se týká jednak lidského potenciálu a také systému řízení. Výše uvedené znaky negativního vývoje a trendů jsou výsledkem toho, že role železnice byla po několik

desetiletí systematicky zpochybňována. Tento vývoj byl navíc doprovázen sérií špatných rozhodnutí a vládními zásahy v otázkách dopravní politiky a rozvoje železniční infrastruktury, včetně obnovy vozového parku.

V rámci dlouhodobého strategického plánování vyšlo najevo, že role železnice v Národním dopravním systému musí být znovu pečlivě uvážena. Vychází najevo, že železniční doprava se může stát hlavním druhem dopravy především v transportních koridorech sloužících velkoobjemové nákladní dopravě nebo významnému množství osobní dopravy s délkou cesty mezi 250 a 600 km, nebo provinční dopravě s délkou cesty do 100 km. Tato potřeba se váže jednak ke strategii regionálního rozvoje, ale také k potřebě uvolnění přeplněných silničních koridorů a přesycených silničních sítí v hlavních městských centrech. Váže se také ke snaze o zlepšení podmínek životního prostředí v problematických městských centrech jako např. Atény, Thessaloniki, Patras a Larissa.

Navíc plánování Transevropských železničních sítí a snahy o harmonizaci Národního systému a Národní dopravní politiky se systémy ostatních členů EU zdůrazňují potřebu držet krok s evropskými tendencemi, které směřují k rozšíření role železnice a pokračování v rozvoji mezinárodní železniční dopravy. Mezinárodní a především vnitřní meziměstská osobní železniční doprava vykazuje významné vývojové vyhlídky, zajištěné již dokončeným zdokonalením stávající infrastruktury (částečně realizované již v letech 1989 – 1993 v rámci CSF I).

Za účelem nápravy zaostalosti železničního systému je, počínaje rokem 1978, hlavním konstrukčním projektem OSE modernizace hlavní linky z Atén do Thessaloniki a Idomeni (na hranici s Makedonií), koridoru, který reprezentuje více než polovinu řecké železniční dopravy. Poté, co se financování z řecké strany ukázalo jako nedostatečné, poskytla v roce 1990 EU ve grant ve výši poloviny nákladů všech uskutečňovaných projektů. Vznikl tak systém financování železničních projektů s fondy EU na straně jedné a řeckým programem veřejných investic na straně druhé. Na konci roku 1993 mělo již 70% (celková délka 510 km) trati z Atén do Thessaloniki dvojitý rozchod, elektrickou signalizaci (s výjimkou úseku 134 km) a moderní telekomunikační systém, který pokrývá celou délku stávající trati. V roce 1990 začaly být na této trati provozovány nové dieselové lokomotivy a cestovní čas byl zkrácen ze 7 hodin na 6 hodin a 10 minut. Ve fázi plánování je modernizace 220 km spojení Atény – Patras, které bude elektrifikováno, s rozchodem 1.435 mm s moderní signalizací a schopno zvládnout rychlosti kolem 200 km/h.

V roce 1993 byla započata konstrukce 26 km prodloužení linky Atény – Pireus, za účelem zajištění tříproudého městského železničního systému v Aténách. Konstrukce systému podzemní dráhy v Aténách byla zastavena v roce 1983 z důvodu nedostatku finančních prostředků a v roce 1992 hromadná městská doprava závisela především na elektrifikované železnici, trolejbusch a autobusech.

Pokud zvážíme možnosti rozšířené role železničního dopravního subsystému, hlavní cíle vývoje, které se týkají železniční sítě, mohou být shrnuty následujícím způsobem:

- ◆ prostřednictvím organizované snahy o zdokonalování nabízených služeb a snížení nákladů získ většího podílu na trhu domácí a mezinárodní nákladní železniční přepravy
- ◆ podpora a posílení osobní železniční přepravy, zejména v oblasti tratí, kterým konkuruje silniční doprava
- ◆ zdokonalením obousměrného přístupu k železnici a spojením mezi severem a jihem Řecka, stejně jako metropolitním centrem Thessaloniki a hranicí Thrákie posílit kohezi v rámci celostátního prostoru
- ◆ zmírnit problémy a dopady inkompatibility mezi železniční dopravou na poloostrově Peloponés a zbytkem území Řecka
- ◆ rozvinout a rozšířit železniční spojení s dopravními sítěmi dalších členských států EU v kontextu strategického zacílení na rozšiřující se roli Řecka v oblasti Balkánu a Střední-Východní Evropy
- ◆ zajistit přímé železniční spojení s dopravními sítěmi ostatních členských států EU prostřednictvím západních bran země; tato akce by mohla eliminovat nutnost transitu přes třetí země
- ◆ optimalizovat roli a služby celostátního železničního systému v soustavě rapidně se rozvíjejícího evropského železničního systému
- ◆ zdokonalením železničních služeb v přístavech evropského významu uspokojit požadavky dané Transevropskými sítěmi kombinované přepravy
- ◆ maximalizovat oblast celostátního prostoru pokrytého železniční sítí; toto může být dosaženo prostřednictvím plného využití potenciálu, který nabízí stávající síť stejně jako prostřednictvím selektivního zlepšování, reforem a rozšířením do koridorů poskytujících příznivé podmínky pro rozvoj železniční přepravy

Hlavní volby strategického plánování rozvoje železniční infrastruktury zahrnují následující:

1. Železniční koridor Atény-Thessaloniki

Rozvoj tohoto koridoru je zaměřen na pozdější transformaci, v dlouhodobém plánovacím období, ve vysokorychlostní osu (TGV, 300 km/h). Tento konečný plán rozvoje zahrnuje plnou separaci tohoto koridoru od toho, který je používán pro tradiční (nákladní a lokální osobní přeprava) železniční spoje. Ve střednědobém plánování bude koridor sloužit smíšené přepravě nákladů a cestujících. Tento koridor ovšem bude elektrifikován a maximální rychlost souprav bude 200 km/h.

K zajištění dlouhodobých možností vlaků TGV je nutné dokončení konstrukce všech částí železniční osy (z Tithorey do Domokosu a z Evangelismosu do Leptrokarii) a aplikace geometrických rychlostních standardů 300 km/h. Je také velice důležité udržovat všechny úseky stávající železnice, které nejsou používány konstruovanou osou tak, aby, při dlouhodobém výhledu a s potřebnými doplňky/zlepšeními, mohly být využity jako úseky separovaného tradičního železničního koridoru.

Na úseku Atény – Sfigga (Aliartos) konečný plán rozvoje zahrnuje konstrukci nové linky vedoucí přes Thrasio a seřaďovací nádraží pro exkluzivní koridor TGV vlaků. Tyto úpravy sníží délku cesty o 26 km a odlehčí stávajícímu železničnímu koridoru, který proto bude sloužit smíšené přepravě tradičních meziměstských a předměstských vlaků na trati z Atén do Chalkidy a Thivy/Livadie.

Na úseku Thessaloniki – Egnio finální plán rozvoje zahrnuje výstavbu nové linky pro koridor vlaků TGV. Za tímto účelem bude používána střední část dálnice PATHE; řešení, které zkrátí délku trasy o 20 km a uvolní stávající koridor, který bude sloužit smíšené dopravě meziměstských a předměstských vlaků operujících na trati z Thessaloniki do Katerini a Verie/Naoussy/Skydry.

Koridor Atény – Thessaloniki je hlavní tratí železniční sítě a očekává se, že bude sloužit železničnímu spojení mezi Aténami a Thessaloniki, Aténami a Kavalou, Aténami a Bělehradem a Aténami a Sofií. Kromě toho bude užíván pro trati, které se rozdělují do Trikaly/Kalabaky, Volosu a Edessy. Tyto rozvětvené tratě by měly být modernizovány; práce budou zahrnovat zdokonalení přípojů, dvojitý rozchod tratí na určitých úsecích a elektrifikaci.

2. Železniční koridor Atény-Patras (spojení nového nákladního přístavu v Patrasu s novou železniční osou Atény – Patras)

Rozvoj nového koridoru z Atén (Dopravní centrum Menidi) do Korintu. Plány zahrnují nové přípojky, které budou umožňovat vysoké rychlosti až 200 km/h a užití stávající trati pro meziměstské a předměstské vlaky a místní nákladní přepravu na územích Thriasio, Pedion a Megara. Modernizace tohoto železničního koridoru spočívá v přechodu na stávajícího jednoduchého nestandardizovaného rozchodu kolejí na elektrizovaný standardizovaný dvojitý rozchod trati, s rychlostmi až 150 km/h (práce spočívají v modernizaci stávajícího připojení, aplikovány budou značkové železniční technologie, dále se jedná o oddělení laterálních silničních křížení).

Spojení nového nákladního přístavu v Patrasu s novou železniční osou Atény - Patras bude uskutečněno přechodem od metrického rozchodu na lince z Patrasu do Pyrgosu na linku se smíšeným rozchodem, spojení s novým nákladním přístavem v Patrasu bude také používat smíšený rozchod kolejí. Tato opatření zajistí přímé spojení mezi Pyrgosem a Aténami a budou podporovat spojení mezi Patrasem a Pyrgosem udržením metrického rozchodu kolejí, které budou spojoval zbytek západní části poloostrova Peloponés s městem a novým nákladním přístavem v Patrasu.

3. Železniční koridor Thessaloniki-Thrákie (výstavba nového elektrifikovaného koridoru s dvojitým rozchodem a rychlostmi až 200 km/h)

Tato linka bude zajišťovat přepravu mezi Thessaloniki a Toxotes Xanti. Její celková délka bude 204 km a bude procházet Amfipolis a Kavalou (Amigdaleonas). Tento koridor zkrátí současnou délku trasy o 110 km a bude rovněž sloužit městu Kavala a novému nákladnímu přístavu v oblasti Nea Karvali.

Zlepšení na stávající železniční ose mezi Toxotes a Komotini zahrnuje elektrifikovanou trať s dvojitým rozchodem kolejí s rychlostmi až 200 km/h, elektrifikovanou trať s jednoduchým rozchodem kolejí na úseku z Komotini do Orestiady (rychlosti 100 – 150 km/h) a možné rozšíření do Edirne. Očekává se, že úsek mezi Alexandrupolis a Ormeni/Svilegradem postupně získá, od chvíle, kdy nový nákladní přístav v Alexandrupolis začne být používán jako brána z Bulharska, Rumunska a zbytku Střední Evropy do Středomoří, patřičný význam jako součást severojižní železniční osy.

Laterální spojení mezi novou železniční linkou Thessaloniki – Toxotes a stávající linkou, opětovným používáním staré železniční osy Amfipolis – Symvoli; toto spojení zajistí zlepšené a rychlejší železniční spojení mezi prefekturami Drama a Thessaloniki, stejně jako

zdokonalení spojení Thrákie a prefektury Kavala s prefekturou Serres a branou do Bulharska (Promachonas/Koulata).

4. Železniční terminál v Igumenitse

Vývoj plně vybaveného terminálu v přístavu Igumenitsa ve spojení s koupí a provozem Ra-Ra trajektů (trajekt pro smíšenou přepravu nákladu a osob), které spojí přístav Igumenitsa s Brindisi na principu denního kontaktu. Nákladní vlaky z EU proto budou schopny dosáhnout řeckého území bez nutnosti překračování třetích zemí a bez nutnosti překládání nákladu na lodě. Rozvoj moderní překládacích, skladovacích a/nebo zpracovacích zařízení na území železničního terminálu, za účelem vytvoření moderního transitzního centra je velice důležitý pro přilákání komerční a průmyslové aktivity. Dalším krokem je potom, díky konstrukci nové železniční trati z Igumenitsy do Kozani, přes Ioanninu a Kalambaku, zabezpečení budoucích možností pro případné spojení mezi železničním terminálem v Igumenitse a zbytkem železniční sítě v zemi.

5. Železniční spojení se sousedními státy

Tento projekt spočívá v rozšíření železničního spoje Thessaloniki – Amindeo – Florina směrem ke hraničnímu přechodu v Krystallopigi a spojení s albánskou sítí v oblasti Pogrades. Díky této akci by byl zajištěn železniční přístup z Thessaloniki a celkově celého severního Řecka do oblasti pobřeží Jadranského moře (přístav Duress). Zdokonalení železniční osy Thessaloniki – Idomeni v rámci vývoje PATHE povede v přeměnu ve vysokorychlostní železniční koridor, včetně zdvojení rozchodu kolejí a zvýšení rychlostí vlaků na 200 km/h. Tato osa je již elektrifikována. Zlepšení na ose Thessaloniki – Promachonas/Koulata zahrnují dvojitý rozchod trati, elektrifikaci a zvýšení rychlosti až na 200 km/h. Tato a předchozí osa budou zajišťovat spojení s budoucí Transevropskou vysokorychlostní sítí.

6. Zařízení terminálů – transitzní nádraží – překládací nádraží

Tento projekt zahrnuje:

- ◆ rozvoj přepravního Centra v Menidi (MTC – Menidi Transportation Centre) jako hlavní stanice mezi sítěmi severního a jižního Řecka, stejně jako mezi těmito sítěmi a předměstskými železničními osami v metropolitním centru Atén. MTC je navrženo tak, aby obsáhlo i koridory a přepravní zařízení k železničním koridorům, stejně jako zařízení terminálu pro železniční koridory a vybavení terminálu pro předměstské a/nebo meziměstské autobusové linky
- ◆ předpokladem pro integrované řízení MTC je propojení tratí směrem k poloostrovu Peloponés a severnímu Řecku pomocí úseku Pireus – Menidi, které zahrnuje plnou separaci trojrozchodné trati na úseku Atény – Pireus a čtyřrozchodné trati na úseku

Atény – MTC. Výstavba čtyřrozchodné linky je také plánována na úseku mezi MTC a rozvětvením k depu a seřaďovacímu nádraží v Thriasiu.

- ◆ rozvoj nového depa a seřaďovacího nádraží v Thriasiu Pedion, železniční spojení s nákladním přístavem Pireus a Ikoniem (přes Skaramangas/Schisto) a novým nákladním přístavem v Elefsině
- ◆ rozvoj nového depa a seřaďovacího nádraží v Thessaloniki a železniční spojení s přístavem v Thessaloniki

7. Předměstská železniční síť v hlavních městských centrech

Tento projekt zahrnuje:

- ◆ rozvoj předměstské železniční sítě v regionu Atika, která se bude skládat z radiálního koridoru, který začíná v Aténách a končí v Korintu nebo Lutraki, Megaře (předměstská železniční trať), Agiu Stefanou (městská železniční trať), Chalkidě, Thivě nebo Livadii, Rafině, novém letišti ve Spatě, Pikermi a Lavriu
- ◆ rozvoj předměstské železniční sítě v Thessaloniki (s použitím stávající železniční infrastruktury) pro provozování předměstských železničních spojů z Thessaloniki do Katerini, Verie/Naoussy/Skydry, Polykastra/Axiupolis a Liklis/Doirani
- ◆ rozvoj předměstské železnice obsluhující Patras s provozováním lokálních železničních spojů do Andravie/Gastuni/Amaliady a/nebo Pyrogosu, a do Egia/Diakofta, Akrata a/nebo Derveni.
- ◆ provozování předměstských železničních služeb mezi Volosem a Larisou, včetně zdvojení rozchodu tratě a elektrifikace stávající linky

4.4. Systém vodní dopravy – přístavní infrastruktura

Skutečnost, že kontinentální část Řecka je rozdělena horskými masivy, geomorfologie území a velký počet malých a velkých obydlených ostrovů, vedla, již od dob starověku, k rozvoji mnoha hlavních i meších přístavů. Počet těchto přístavů je v nepoměru s délkou pobřeží a počtem obyvatel země. Pobřežní poloha mnoha řeckých měst a velkoměst, množství ostrovů a členitost terénu země mají za následek skutečnost, že již tradičně je námořní doprava jedním ze základních druhů dopravy, který spojuje lokality uvnitř země a řecká města s ostatními státy. Všechny hlavní řecké přístavy se nacházejí v pěti největších městech:

- ◆ Atény – Pireus
- ◆ Thessaloniki

- ◆ Patras
- ◆ Heraklion
- ◆ Volos

Celkový počet řeckých přístavů je 123. Přístavy jsou dostatečně velké, aby se vypořádaly s dopravou pasažérů i nákladu. Kromě již tradičně rušných přístavů v Pireu, Thessaloniki a Patrasu, také přístavy Igumenitsa na severozápadě, Volos na jihu a Kavala na severovýchodě postupně získávají na významu, zejména jako přepravní místa zboží určeného pro Itálii, Blízký východ a balkánské země.

Řecké obchodní loďstvo se řadí k nejrozsáhlejším na světě. V roce 1981 plavidla ve vlastnictví Řeků dosáhla počtu 4.402 lodě, převážející 50.909 hrubých tun nákladu. Z toho 3.932 lodě (42.389 hrubých tun) byly registrovány pod řeckou vlajkou a v tomto roce lodě ve vlastnictví Řeků převážely 12% celosvětové lodní tonáže. Rokem 1990 počínaje začaly ovšem tyto počty klesat až na 6% celosvětové tonáže (2.189 plavidel, 24.970 hrubých tun). V roce 1994 řecká obchodní flotila operovala 1.047 plavidly (46,4 tun mrtvé váhy). V roce 1990 se okolo 10% Řeky vlastněných lodí plavilo pod cizím registrem. V 80. letech zaznamenalo Řecko těžký úder zaviněný rapidním mezinárodním poklesem loďstva; řecká flotila se kriticky zmenšila, i přesto, že v roce 1980 zaujímalo Řecko druhou pozici na světovém žebříčku nejrozsáhlejších obchodních flotil.

Ve druhé polovině 20. století, především díky značnému rozvoji pozemní dopravní sítě, nastal pokles pobřežní lodní dopravy, dosud užívané především jako spojky vnitřních bodů státu. Většina země je, spíše než pomocí letecké nebo železniční dopravy, spojena pomocí pozemní dopravy. Nicméně situace na počátku 90. let, která zapříčinila uzavření hlavních silničních tras vedoucích přes území bývalé Jugoslávie, které zprostředkovávaly pozemní spojení mezi Řeckem a západní Evropou, znovu vyzvedla význam přístavů v Jónském moři (Igumenitsa, Patras na severozápadním pobřeží poloostrova Peloponés, Kalami na jižním cípu Peloponésu).

V návaznosti na geopolitický vývoj (počínaje rokem 1991) se řecké dopravní osy začaly orientovat spíše na směr od východu na západ, s ohledem na aktivování západních přístavních bran a dokončení hlavních horizontálních os (Egnatia, Patras-Atény). Tento vývoj byl očividně způsoben skutečností, že spojení s Itálií, nejbližším řeckým partnerem v EU a tím, je nejkratším spojením po moři - 90 nm (Igumenitsa - Ortrando). Tato celkem přitažlivá vzdálenost nabízí neměnnou výhodu zejména pro trajektové spojení (osobní přeprava a přeprava osobních automobilů). Díky využití technologických vymožeností

Volná zóna přístavu Heraklion může také přilákat určité mezinárodní nákladní dopravní toky. Ve spojení s přístavem Kos a mezinárodním letištěm na ostrově Rhodos se dalším, pro mezinárodní dopravu atraktivním místem, může stát i ostrov Dodekannese (tento vývoj může být dokončen po patřičném rozplánování tras vysokorychlostních lodí).

Za zmínku stojí i stávající přístav NAVIPE v Platigiali, který by mohl, v případě určitých silničních opatření, obsloužit významné mezinárodní přepravní toky (díky volné zóně), zatímco v současnosti může sloužit pouze určitým nákladům Ro-Ro dopravy, v případě nasycení dopravy v přístavech Igumenitsa a Patras.

Implementace projektů v přístavech druhé skupiny posílí příslušné regiony, podpoří potenciál mezinárodních služeb po roce 2000 a zlepší služby pro pasažéry.

Implementace projektů ve 12ti přístavech zbývajících třetí skupiny doplní přístavní infrastrukturu země, díky posílení ostrovních přístavů, které slouží především sezónní přepravě turistů, a rozšíří přístavní infrastrukturu v rámci zbytku regionů státu, a tak jim v budoucnu umožní uspokojit zvýšenou poptávku.

Kromě rozvoje přístavů začleněných do tří výše uvedených skupin, musí být uvažován i rozvoj soukromě financovaného a řízeného přístavu, který doplňuje mezinárodní dopravní centra ve formě volného přístavně-průmyslového komplexu na území Lavreotiki (region Atika). Takový komplex by mohl zajišťovat doplňkové služby v případě přeplnění přístavů Ikoniko (Pireus) a NAVIPE (Platigiali). Mohl by také sloužit překládce kontejnerů z východního Středomoří a Černého moře.

Projekty ve 28 výše uvedených přístavech (navrženo k zahrnutí do financování z balíčku DELORS II) zahrnují střednědobý návrh plánování řecké přístavní sítě; cílem pro implementaci, který rovněž vyžaduje příspěvek EU a jehož náklady na implementaci dosahují 260 bilionů drachem, je rok 1999, ovšem tento termín byl přesunut do roku 2001.

Mělo by být zdůrazněno, že maximální přednost je dána osmi přístavům, které spadají do Skupiny 1. Tento postup je odůvodněn tím, že tyto přístavy tvoří hlavní volbu státu v oblasti rozvoje sítě přístavů země. Odhad průměrného růstu míry osobní dopravy v rámci těchto přístavů v příštích dvaceti letech je okolo 5%, zatímco korespondující míra nákladní dopravy se pohybuje okolo 4%.

Nicméně hlavní návrh rozvoje systému přístavů v rámci soustavy dlouhodobého plánování do roku 2010 není ve výše uvedených 28 přístavech, zahrnutých do balíčku DELORS II

14. Kalamata
15. Kos
16. Mirina v Limosu

3. SKUPINA

17. Kalymnos
18. Kassos
19. Parikia v Parosu
20. Rafina
21. Elefsina
22. Patmos
23. Mykonos
24. Katakolo
25. Santoriny
26. Skopelos
27. Vathi v Samosu
28. Amfipolis v Serresu

Toto rozdělení přístavů bezchybně splňuje národní cíle z následujících důvodů:

- ◆ Přístavy Igumenitsa a Patras aktivují západní brány osy Igumenitsa – Thessaloniki – Alexandrupolis (Via Egnatia) a osy Patras – Pireus a tak zajišťují spojení s Itálií, nejbližším partnerem v rámci EU.
- ◆ Přístav v Alexandrupolis posiluje upadající oblast Thrákie, poskytuje zařízení pro import a export zboží do Moldávie, Rumunska a Bulharska po Egejském moři (mezinárodní transnitní toky).
- ◆ Přístav v Thessaloniki posiluje oblast Makedonie, je neustále připraven k obslužení transnitních toků ze států bývalé Jugoslávie.
- ◆ Přístav Pireus posiluje osobní (domácí a mezinárodní) a nákladní dopravní obslužnost izolovaného Řecka (přeměna hlavního přístavu pro příjem výhradně osobní dopravy) a přeložení nákladu mezinárodních toků nákladní dopravy (dokončení kontejnerového terminálu Eleftherios Venizelos), toto plánování definitivně zahrnuje nezbytnou implementaci projektů elektrické signalizace na železničním a silničním přístupu do přístavu.
- ◆ Přístavy Rhodos a Heraklion posilují a zlepšují služby pro pasažéry cestující do těchto izolovaných území, která jsou obydlena velkým počtem obyvatel a zároveň slouží vysokému objemu dopravy turistů.

v oblasti konstrukce lodí (vysokorychlostní lodi o plavební rychlosti 35 – 50 nm/h) bude možno vzdálenost mezi Řeckem a Itálií překonat za 2 hodiny. V případě nákladní dopravy z řeckých západních přístavů (Patras, Igumenitsa, NAVIPE v Patigiali) bude možno vybrat italské přístavy v Jaderském moři na základě optimální organizace a vybavení, bez ohledu na vzdálenost. Tento krok podstatně posílí řecké exportní aktivity v rámci zemí EU a vyřeší vážné problémy zaznamenané při exportu zboží přes území bývalé Jugoslávie.

Níže popsané cíle jsou především řízeny očekávaným postupným přistoupením mnoha evropských zemí k EU (na základě Maastrichtské smlouvy) a potřebou zajištění rychlého a geopoliticky nezávislého spojení mezi Řeckem a zbytkem EU, ale stejně tak i meziregionální sítě služeb v rámci států. Otázky národního významu jsou zaměřeny na:

- ◆ posílení Východní Makedonie a Thrákie
- ◆ posílení izolovaných regionů Řecka s důrazem na regiony v oblasti Egejského moře (od Kréty po Thassos)
- ◆ patřičná důležitost by měla být věnována zlepšení stávající přístavní infrastruktury

Za tímto účelem byla provedena následující obsáhlá analýza stávající situace, která obsahuje limitující skutečnosti a problémy zaznamenané v přístavních systémech, za uvážení mezinárodního vývoje, cílů Společenství, a zároveň potřeb států a celostátních priorit. Řecké přístavy jsou následujícím způsobem rozděleny do tří skupin:

1. SKUPINA

1. Igumenitsa
2. Alexandrupolis
3. Pireus
4. Patras
5. Thessaloniki
6. Rhodos
7. Heraklion
8. Volos

2. SKUPINA

9. Korfu
10. Mitlini
11. Kavala
12. Suda
13. Lavrio

limitován. Tento návrh, mimo jiného, vyžaduje také důležité projekty nezbytné pro integrované řízení každého z těchto 28 přístavů. Proto návrh také zahrnuje všechny nezbytné budovy a E/M zařízení, přístupové silniční práce, terénní úpravy míst a jejich okolí, vše, co vytváří a přísluší modernímu přístavu.

Implementace projektů ani v přístavech zahrnutých do výše popsaných tří skupin zdaleka nedostačuje tomu, aby byly splněny požadavky úspěšné konkurenceschopnosti s ostatními přístavy EU. Od 1. ledna 1993 řecké přístavy fungují také jako přístavní brány EU. Proto, v případě, že náklad přichází z oblasti Dálného Východu skrz brány Společenství – Pireus, Terst, Janov, Marseille, atd., vstupní brána nebude vybírána pouze z hlediska geografické polohy a příhodného pozemního dopravního spojení, ale také na základě organizačních kritérií, která se vztahují k hladkosti průběhu operací ve zmíněném přístavu a minimalizaci času nutného k transitu nákladu.

Z výše uvedených důvodů by měla být naléhavě podniknuta některá z následujících opatření:

- ◆ zavedení moderního managementu a metod řízení
- ◆ zavedení systémů EDP do managementu a řízení přístavů; propojení těchto systémů s Transevropskými sítěmi jako MEDITEL (Telematics Networks of Information Exchange)
- ◆ zavedení kontrolního navigačního systému (bezpečnost přístavů)
- ◆ modernizace přístavů pro osobní dopravu (již zavedeno v přístavu Pireus)
- ◆ nezávislé řízení Správy přístavu Pireus nebo raději založení nového Správ přístavů Atiky a Správy přístavu Thessaloniki a postupné zřizování podobných organizací v ostatních významných přístavech
- ◆ adaptace celních postupů podle nových podmínek Společenství a požadavků řízení řeckých přístavů jako bran EU
- ◆ podpora privatizačních schémat, která by měla pokrýt hlavní část aktivity přístavů
- ◆ standardizace balení na celostátní úrovni. Konkrétněji, z důvodu usnadnění dopravy po moři v rámci kombinovaného přepravního systému, by měly obalové metody, používané v průmyslovém a exportním procesu, být standardizovány na národní úrovni. Tento krok na jedné straně usnadní paletizaci a kontejnerizaci, na straně druhé významně sníží manipulační náklady v přístavech (podobný postup byl úspěšně aplikován v Izraeli).

Řecko nedisponuje žádnými splavnými řekami. Jediným kontinentálním vodním spojením je 6 km dlouhý Korintský kanál, dokončený v roce 1893, který spojuje Korintský záliv se zálivem Saronikos. Tento kanál zkracuje jihovýchodní plavbu z Jónského moře do přístavu Pireus o 325 km. Maximální ponor lodí, které mohou kanálem proplouvat, je 7,1 m, šířka 19,4 m. Kanál je překlenut třemi mosty; jedním železničním a dvěma silničními.

4.5. Subsystém letecké dopravy – letiště / heliporty

Letecká doprava v celé zemi je exkluzivní doménou společnosti OLYMPIC AIRWAYS (OA), která je ve vlastnictví státu. V roce 1992 OA provozovaly 4 letadla Boeing 747, 8 letadel A300, 17 letadel Boeing 737, 9 letadel Boeing 727 a 21 dalších letounů. V roce 1989 bylo přepraveno 6,7 pasažérů. OA nabízí vnitrostátní lety mezi hlavními městy a ostrovy a mezinárodní lety směřující do hlavních míst v Evropě a Středním východě, Japonska, Singapuru, Thajska, Jižní Afriky a USA. Přesto, že počty přepravených pasažérů rostou zhruba o 3% ročně, OA čelí v důsledku vysokých nákladů vážným finančním těžkostem.

V Řecku existuje 44 letišť, která jsou v současné době v provozu, z toho většina je umístěna na ostrovech a používána jak pro vojenské tak pro civilní lety. Dvě největší mezinárodní letiště jsou v **Aténách** (Letiště Hellinikon) a v **Thessaloniki** (Letiště Thessaloniki-Makedonie). Další mezinárodní letiště se nacházejí v Alexandropolis, Korfu, Lesbu, Andravii, Rhodu, Kosu a Heraklionu. Nové mezinárodní zařízení je plánováno ve **Spatě**, jihovýchodně od Atén.

Hlavní přístupový systém do země z ostatních států EU a zbytku světa je založen na letecké dopravě. Tento subsystém je proto obzvláště důležitý a očekává se, že s vývojem situace v nové sjednocené Evropě a radikální transformací států východní Evropy, jeho význam i nadále poroste. Kromě toho se očekává, jak bylo již popsáno v novém Evropském základním systému, že, díky rychlému odstranění monopolu letecké dopravy, bude zvýšen význam letecké dopravy (přepravní náklady budou sníženy a poskytované služby zlepšeny). Na druhé straně nepříznivá geomorfologická situace a několikanásobná segmentace území Řecka (z důvodu vysokého počtu ostrovů) zdůrazňuje potřebu mnoha leteckých turistických bran a husté vnitrostátní sítě letecké dopravy (za účelem dosažení kratších cestovních časů mezi různými vzdálenostmi) a vybavení důležité pro osobní přepravu. Tyto skutečnosti vedly k vytvoření velmi husté vzdušné dopravní sítě: v provozu je 44 letišť, která ovšem s přihlédnutím k moderním požadavkům letecké dopravy trpí

základními nedostatky. Tyto nedostatky byly zaznamenány ve vybavení a zařízení letišť, v dopravní organizaci a úrovni služeb.

V kontextu Strategického plánování je proto základním krokem účelný odhad a klasifikace stávající letištní infrastruktury a jasné vymezení možností budoucího rozvoje pro každé letiště, za účelem definování a utřídění priorit zlepšovacích projektů a v neposlední řadě identifikace potřeby nových letišť.

Následující body zahrnují hlavní cíle rozvoje a směry vývoje infrastruktury letecké dopravy, podle kterých byl formulován návrh Strategického plánování subsystému vzdušné dopravy:

- ◆ posílit vzdušné spojení země se zbytkem států EU, za účelem zmírnění problémů zaviněných periferálností Řecka v rámci jednotného evropského prostoru
- ◆ plně využít výhodu geografického spojení země s mezinárodními vzdušnými koridory spojujícími západní Evropu a Jižní Afriku, Střední východ, jižní a jihovýchodní Asii a Austrálii, s cílem rozšíření role Řecka jako mezinárodního vzdušného transitního bodu
- ◆ podpora již zřejmého rozdělení mezinárodní vzdušné dopravy a/nebo transitní dopravy výstavbou dalších, dodatečných letišť
- ◆ využít politické a ekonomické výhody země jako části jednotného evropského prostoru za účelem pozvednutí její role ve vzdušném dopravním systému Balkánského poloostrova a Blízkého východu a posílit přítomnost jednotných trhů na těchto územích
- ◆ zajištěním přímého přístupu turismu do oblastí mimořádného mezinárodního zájmu posílit atraktivitu země jako turistického bodu; tento cíl by měl být doplněn rozvojem přiměřeně alokované a dostatečně rozvinuté letištní infrastruktury, která bude splňovat zvýšené potřeby během sezónní špičky
- ◆ zajistit organisovanou podporu rozvoji a efektivnímu řízení provozovateli letecké dopravy; Olympic Airways jsou páteří vnitrostátní vzdušné sítě a mohou pomoci tomu, aby se Řecko stalo transitním bodem mezinárodní letecké dopravy
- ◆ zdokonalením přístupnosti hlavních center rozvoje (tři hlavní metropolitní centra, jejich integrace do evropské sítě městských center – *City Europe*) podporovat strategické směry regionálního vývoje
- ◆ pozvednout izolované oblasti, které jsou vzdálené od hlavních os rozvoje (Epirus, Západní Makedonie, Thrákie, ostrovy), rozšířit možnosti rozvoje a zlepšením vzdušné přístupnosti území zvýšit kohezi v rámci řeckého prostoru

- ◆ racionálně strukturovat a rozvíjet domácí systém vzdušné dopravy, s cílem postupné integrace do jednotného a efektivního Celostátního dopravního systému; takový integrační proces by měl být prováděn zároveň s neustálou kontrolou své kompatibility, doplňkovým způsobem a podmínky konkurence s ostatními způsoby dopravy by měly být podporovány rozvinutým technologickým vybavením a zdokonalenou infrastrukturou
- ◆ zdokonalením přístupu do území a sektorů nabízejících silný potenciál a možnosti posílit a rozšířit exportní základnu státu v kontextu s měnícími se skutečnostmi v rámci evropského a mezinárodního prostoru

Na základě výše zmíněných směrů strategického rozvoje a cílů byla letiště v zemi rozdělena podle svého významu, rozsahu, druhu letecké dopravy a role v regionální struktuře v rámci státu, do několika kategorií. Tato klasifikace si klade za cíl identifikaci nároků na řízení a operace každého z letišť a uspořádání priorit rozvoje letecké infrastruktury.

První kategorie zahrnuje mezinárodní letecká centra země, která významně slouží radiálnímu utváření sítě domácích a mezinárodních spojů. Bylo navrženo, aby do této kategorie byla zahrnuta následující letiště:

1. **Aténské letiště** – je předním mezinárodním leteckým centrem země, s důrazem na transevropská a transkontinentální spojení. Kromě spojení země se zbytkem světa počítá plán rozvoje letiště se zajištěním a podržením komparativní výhody Řecka proti ostatním konkurenčním mezinárodním centrům v oblasti východního Středomoří, z důvodu přilákání rozvíjejících se a expandujících zahraničních leteckých společností. Tato role předpokládá radikální zlepšení stávající letištní infrastruktury, které ovšem nemůže být realizováno v omezených podmínkách aténské *Elliniko Airport*. Proto musí být postaveno nové letiště ve *Spatě*. Velikostí by mohlo být menší než to, navrhované v počátečním plánu, ovšem jeho rozsah, vybavení a zařízení by měly být v každém případě rovnocenné letišti v Aténách – evropské metropoli a mezinárodnímu vzdušnému centru východního Středomoří.
2. **Letiště v Thessaloniki** – je druhé mezinárodní centrum země, s důrazem na transevropská spojení a spojení v oblasti Balkánu. Cílem je posílení role města jako metropolitního centra Balkánu a mezinárodní balkánské brány pro zbytek kontinentu. Z tohoto důvodu je nezbytné zlepšení stávající letištní infrastruktury (včetně kapacity) a schopnosti letiště obsloužit hlavní transkontinentální lety za jakéhokoli počasí a

podmínek. Výše uvedené požadavky odhalují potřebu zdokonalení flexibility a infrastruktury, dále je zapotřebí učinit opatření k odstranění stávajících problémů neefektivity letiště a zajistit IFR přístup a odlety velkých letadel i za podmínek nepříznivého počasí.

Druhá kategorie zahrnuje letiště, která spadají do zájmu Společenství, včetně zbytku hlavních mezinárodních bran a letišť s širokým regionálním dosahem, která jsou důležitá zejména z hlediska racionálního regionálního rozvoje země. První subkategorie zahrnuje letiště, která jsou plánována pro obsluhu většího objemu mezinárodní osobní dopravy a velký počet především sezónních a/nebo naplánovaných letů z a do zbytku Evropy. Tato letiště jsou:

1. Letiště N. Kazatzakise v Heraklionu
2. Letiště Diagoras na Rhodu
3. Letiště I. Kapodistriase na Korfu

Druhá subkategorie zahrnuje letiště s větším regionálním významem. Klasifikace této skupiny si vyžádala další dvě úrovně. První úroveň se vztahuje ke hlavním letištím s širším regionálním významem:

1. Letiště Patras (na Araksosu)
2. Letiště Mitilini
3. Letiště Dimokritos v Alexandrupoli

Druhá úroveň zahrnuje zbývající letiště s větším regionálním významem:

1. Letiště Alexandra Velikého v Kavale/Chrysopolis
2. Letiště v Ioannině
3. Letiště v Naxosu
4. Letiště v Kalamatě
5. Aristotelovo letiště v Kastorii

Na základě prostorového rozdělení letištní infrastruktury je výše uvedeným letištím dána buď významná role v regionální organizaci Řecka a regionálním vývoji nebo tato letiště pokrývají meziprefekturní zóny. Mimořádný význam letišť zahrnutých do výše uvedených dvou kategorií (zejména první kategorie), které se týkají rovnoměrného regionálního vývoje a šířeji i jednotného evropského prostoru, je činí potenciálními letišti evropského zájmu.

Třetí kategorie zahrnuje letiště, která slouží značnému objemu mezinárodní dopravy. Tato letiště slouží především sezónní dopravě charterových letů zmluvených leteckými společnostmi. V tomto případě vyvstává potřeba zlepšení služeb a rozvoje infrastruktury, stejně jako splnění požadavků vrcholu turistické sezóny a nabídky přímých leteckých spojení z evropských letišť bez nutnosti použití zastávek k doplnění paliva. Do této kategorie jsou zahrnuta následující letiště:

1. Letiště v Chanie
2. Letiště na Kosu
3. Letiště na ostrovech Ios a Samos
4. Letiště na Zakynthosu
5. Letiště v Kefalonie
6. Letiště na Mykonosu
7. Letiště na Santorini
8. Letiště na Parosu
9. Letiště na Skiathosu
10. Letiště na Limnosu
11. Nové letiště na východu Kréty (soukromá investice)
12. Nové letiště v Ermionidě

Čtvrtá kategorie zahrnuje letiště místního významu, což představuje dalších 31 letišť, která doplňují infrastrukturu vzdušné dopravy země. Tato letiště slouží především plánovaným a sezónním letům a potřebám aviatiky (v blízké době se očekává významný rozvoj aviatiky).

Infrastruktura řecké letecké dopravy bude doplněna rozvojem 88 heliportů, které budou pokrývat zvláštní potřeby a zajišťovat přístup na malé ostrovy. Plánování v této kategorii zahrnuje:

1. Program pro příhraniční území (33 letišť)
2. Program pro oblast ostrovů v Egejském moři (21 letišť)
3. Program pro zbytek území Řecka (7 letišť)
4. Program pro heliporty (5 heliportů)
5. Program pro základny zdravotnické letecké služby (5 letišť)
6. Program pro nemocnice (2 letiště)

Dodatečným základním prvkem rozvoje vzdušné dopravní infrastruktury je, v souvislosti s účastí země v programu Eurocontrol, radikální zlepšení kontrolního systému letecké dopravy.

4.6. Potrubní doprava

V současnosti není v Řecku v provozu žádná z potrubních cest. EU plánuje financování 520 km dlouhého plynového potrubí z Bulharska, pro zásobování Thessaloniki a Atén, z důvodu modernizace průmyslového rozvoje na severovýchodě Řecka.

4.7. Celková strategie

Cíle národní dopravní politiky byly již podrobně popsány pro všechny druhy dopravy v předchozích kapitolách.

4.7.1. Cíle CSF v Řecku

Hlavními prioritami CSF v Řecku jsou:

- ◆ rozvojem rozsáhlých infrastruktur dosáhnout zmenšení stupně periferality a podpory vnitřní integrace
- ◆ zlepšení životních podmínek
- ◆ rozvoj ekonomiky a její konkurenceschopnost
- ◆ rozvoj lidských zdrojů a podpora zaměstnanosti
- ◆ snížení regionálních rozdílů a otevření oblasti ostrovů

4.7.2. Cíle Kohezního fondu v Řecku

- ◆ střednědobé ekonomické a sociální přínosy vytvářené pomocí probíhajících projektů
- ◆ přispění projektů k implementaci politiky EU v oblasti životního prostředí a TENs
- ◆ vyhovění prioritám, určeným členskými státy a navíc přispění k souladu projektů s politikou EU a důslednosti při krocích podniknutých Strukturálními fondy EU

Strategie, určená Kohezním fondem pro Řecko zahrnuje následující body:

- ◆ dokončení dvou hlavních silničních spojení; dálnice Via Egnatia a PATHE
- ◆ dokončení železniční sítě

- ◆ výstavba železniční stanice v Thriassiu, kde by měla být konstruována spojovací vedlejší kolej k odklonění nákladních vlaků a trať spojující komplex s tratí stávající, zajištěno bude i budoucí spojení s přístavem Patras
- ◆ výstavba trati spojující Elefsinu, Thriassio a Korint
- ◆ výstavba hlavního mezinárodního letiště pro Atény ve Spatě a modernizace systému vzdušné dopravy
- ◆ pokračující rozvoj strategie kombinované dopravy prostřednictvím investic ve třech hlavních řeckých přístavech – Igumenitsa, Heraklion a Pireus, společně se železničním komplexem v Thriassiu

4.7.3. *Hlavní cíle TENs*

- ◆ vytvoření energičtější a konkurenceschopné ekonomiky schopné vytvořit více nových pracovních příležitostí
- ◆ zahrnout koncept udržitelné mobility, která se zasazuje o zlepšení podmínek životního prostředí a zachování přírodních zdrojů pro budoucnost, bez podmínky obětování současného ekonomického růstu
- ◆ zajistit vyšší osobní bezpečnost a snížit dopravní zácpy a znečištění ovzduší
- ◆ nabídnout cestujícím a zboží širší výběr v oblasti dopravních prostředků a rychlejší dopravení na místo určení
- ◆ vybudovat lepší spojení mezi regiony na periferii EU a regiony v jejím středu
- ◆ zahrnout dopravní spojení s partnerskými zeměmi v oblasti střední a východní Evropy, které se snaží o členství v EU

4.7.4. *Shrnutí*

Cíle národní dopravní politiky odpovídají celkově cílům navrženým Kohezním fondem, Strukturálními fondy a TENs. Důraz je kladen na řešení jednoho z největších problémů Řecka – periferálnost země v rámci geografického území EU a obrácení tohoto znevýhodnění ve výhodu, ve smyslu vytvoření hlavní balkánské brány do Středomoří, Středního východu a Dálného východu, jižní Afriky a Austrálie.

Řecko musí také čelit vážnému problému nedostatečné dopravní infrastruktury. Obě politiky, národní i evropská, se zaměřují na eliminaci tohoto problému, za účelem zařazení

země do systému evropských sítí a harmonizace řecké dopravní infrastruktury, která by měla být kompatibilní se zbytkem evropských sítí.

V každém případě se vyskytují další problémy, zejména na poli dostatečného financování dopravních projektů. Nejdůležitější dopravní projekty se potýkají s nedostatkem finančních prostředků, který zpomaluje jejich pokrok, který by za situace adekvátního financování mohl být dosažen.

4.7.5. Organizace státní politiky

Shrnutí národní dopravní politiky, její organizace a struktury je provedeno v následujících tabulkách 4.1. a 4.2.

Tabulka 4. 1. – Organizace státní politiky⁵

Vládní sekce	Oblast působnosti
Ministerstvo životního prostředí, plánování a veřejných prací	Výstavba, projektování, údržba (silnice, přístavy, letiště, letiště pro helikoptéry)
Ministerstvo hospodářství	Finanční plánování, plánování, finanční management (všechny druhy dopravy)
Ministerstvo dopravy a telekomunikací	Licence, řízení, dopravní politika, konkurenční boj
Ministerstvo námořního obchodu	Přístavy, konkurenční boj v námořní dopravě, dopravní politika, bezpečnostní postupy
Ministerstvo veřejného pořádku	Veřejný pořádek

Tabulka 4. 2. - Přehled spojení dopravní politiky a strategických cílů⁶

Přehled spojení dopravní politiky a strategických cílů	
1. STÁTNÍ POLITIKA • snížení stupně znevýhodnění země z důvodu její geografické periferality v rámci zemí EU • rozvíjení země jako hlavní brány Balkánu do zemí Středomoří, Blízkého Východu, Asie a Afriky • vybudování přímého přístupu z kontinentální části země a snížení cestovních časů v rámci pozemních dopravních koridorů • rozvoj a zlepšení dopravní infrastruktury z důvodu snížení dopadů izolovanosti některých regionů (ostrovy) • modernizace dopravní infrastruktury (zejména na železnici) • zlepšení kvality, nákladů, časové náročnosti,	2. CSF • snížení stupně periferality prostřednictvím rozvoje a zlepšení stávající infrastruktury dopravních sítí • zlepšení životních podmínek • rozvoj konkurenceschopnosti v rámci hospodářského sektoru • rozvoj lidských zdrojů a podpora zaměstnanosti • snížení regionálních rozdílů a odstranění izolace ostrovních oblastí - OP pro 13 regionů 1. Východní Makedonie a Thrákie 2. Střední Makedonie 3. Západní Makedonie 4. Epirus

⁵ Zdroj: vlastní

⁶ Zdroj: vlastní



bezpečnosti a zmírnění negativních dopadů dopravy na životní prostředí		5. Thessalíe 6. Jónské ostrovy 7. Západní Řecko 8. Sterea Ellada 9. Atika 10. Ostrovy v severní části Egejského moře 11. Ostrovy v jižní části Egejského moře 12. Kréta
--	--	--



Úrovně OP

1. Silnice

Cíle	Míry	Očekávaný výsledek
- kvalitativní zlepšení a zkoušení služeb poskytovaných v rámci silniční dopravy - snížení počtu fyzických překážek, které způsobují větší vzdálenost a nedostatky společných hranic se zeměmi EU, zejména nevýhody, plynoucí z nedostatečné infrastruktury - rozvoj interních (státní a mezinárodní význam) spojení, který se zdá být výhodnějším než odstranění nedostatků, zjištěných v meziregionálních spojnících - zlepšení bezpečnosti - přeměna PATHE a výstavba / přeměna Via Egnatia v dálnice s co možná nejvyšší délkou - rozvoj dopravní kapacity a bezpečnosti na silniční dopravy na všech základních dopravních osách, s prioritou všech hlavních akutních problémů, zejména výstavba mostu Rion-Antirion	- nepřetržitá výstavba dvou velkých dálnic PATHE a Via Egnatia - přeměna 215 km PATHE v dálnici (úsek Korint – Thessaloniki, do konce roku 1999) - výstavba nového úseku Via Egnatia z Igumenitsy do Thessaloniki a úseku z Thessaloniki do Kipi - výstavba úseků Západní osy – Antirion – Ioannina, zejména osu B na Krétě, s celkovou délkou 80 km a výstavba mostu Rion-Antirion - výstavba PATHE (celková délka 137 km) a Via Egnatia (celková délka 170 km) financovaných z dalších programů (CF, INTERREG)	- dokončení úseků PATHE a Via Egnatia - zvýšená bezpečnost na silnicích - úspory cestovního času - zvýšená kapacita silniční sítě

2. Železnice

Cíle	Míry	Očekávaný výsledek
- zdokonalení a rozvoj staré železniční infrastruktury a vybavení - zlepšení kapacity a služeb uživatelům - rozvíjení železničního spojení s ostatními členskými státy EU - rozvoj signalizace a elektrifikace - výstavba vysokorychlostních tratí a dvojitých tratí	- rozvoj osy Atény – Thessaloniki – Eidomeni ve vysokorychlostní spojení (200 km/h) - rozvoj infrastruktury na ose Títhorea – Lianokladio, výstavba dvojitě tratí o celkové délce 53 km, s dvěma paralelními tunely o délce 9 km - výstavba dvojitých tratí - elektrifikace tratí - zvýšení rychlosti na tratích	- dokončení spojení Atény – Thessaloniki – Eidomeni - úspory cestovního času - zlepšení služeb uživatelům - zvýšení kapacity (osobní / nákladní doprava)

3. Námořní doprava

Cíle	Míry	Očekávaný výsledek
• zlepšení stávající přístavní infrastruktury • modernizace řízení přístavů • modernizace přístavů (zvýšení kapacity, zlepšení služeb uživatelům, bezpečnosti, cestovního času, atp.) • rozvíjení mezinárodních spojení země s ostatními členskými státy EU • spojení se státními a mezinárodními dopravními sítěmi	• zlepšení přístupnosti přístavů • zvýšená kapacita • zlepšení a zvýšení služeb uživatelům • modernizace operací a managementu	• zdokonalení přístavů: - Patra - Igumenitsa - Alexandropolis - Volos - Kavala - Mykonos - Kerkyra - Mitiľini - Soudas - Rafina - Kos • bezpečnost • úspora cestovního času • zvýšená kapacita (osobní / nákladní přeprava) • zlepšení intermobility

4. Letecká doprava

Cíle	Míry	Očekávaný výsledek
• posílení leteckého spojení země s ostatními členskými státy EU • odstranění izolace určitých území (hlavně ostrovy) • zlepšení kapacitních možností, bezpečnosti, úspor cestovního času, dopady na životní prostředí • modernizace infrastruktury	• rozšíření terminálů pro cestující a nákladní dopravu • zlepšení spojení s izolovanými oblastmi a spojení s ostatními státy EU • zlepšení bezpečnosti a služeb uživatelům	• výstavba nového aténské mezinárodního letiště ve Spatě • dokončení prací na letišti v Aténách • dokončení prací na letišti v Kerkyře

5. FONDY EU A JEJICH ÚČAST NA PROJEKTECH V ŘECKU

5.1. Úvod

Dopravní infrastruktura je všude považována za oblast prvořadého významu z hlediska regionálního a celonárodního hospodářského zotavení a rozvoje. Je proto přirozené, že získává vysoké procento finančních zdrojů. Řecku se podařilo získat přímou pomoc plynoucí ze zdrojů EU; v rámci dvou programů CSF. Procento zdrojů určených pro oblast dopravy dosáhlo 35% všech zdrojů pod zmíněnými CSF.

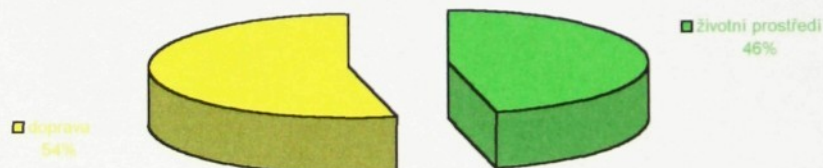
Řecko náleží do regionů Cíle 1, jejichž GDP per capita za poslední tři roky nedosahuje 75% průměru Společenství. Regiony Cíle 1 jsou na úrovni NUTS II.

5.2. Kohezní fond (CF)

Celkové financování 438 MECU

18% celkového rozpočtu CF (1996)

Graf 5. 1. - Rozložení finančních prostředků mezi oblasti životního prostředí a dopravy⁷



⁷ Zdroj: CF

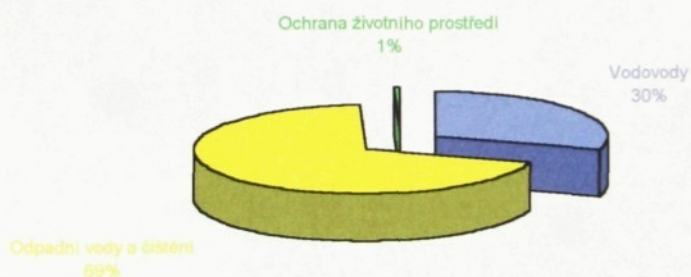
5.2.1. Životní prostředí

V roce 1996 byla, za účelem pomoci, řeckému životnímu prostředí dána celková částka 236 mil. ECU. Tato částka představuje 46% celkové pomoci Řecku.

Tabulka 5. 1. - Životní prostředí, rozdělení podle úseků (1996) , pomoc v MECU⁸

Úsek	Pomoc (MECU)	% z celkové částky
Vodovody	71	30
Odpadní voda a čištění odpadních vod	164	68,5
Ochrana životního prostředí	1	0,5
Celkový rozpočet 1996	236	100

Graf 5. 2. - Životní prostředí, rozdělení podle úseků (1996), MECU⁹



⁸ Zdroj: CF

⁹ Zdroj: CF

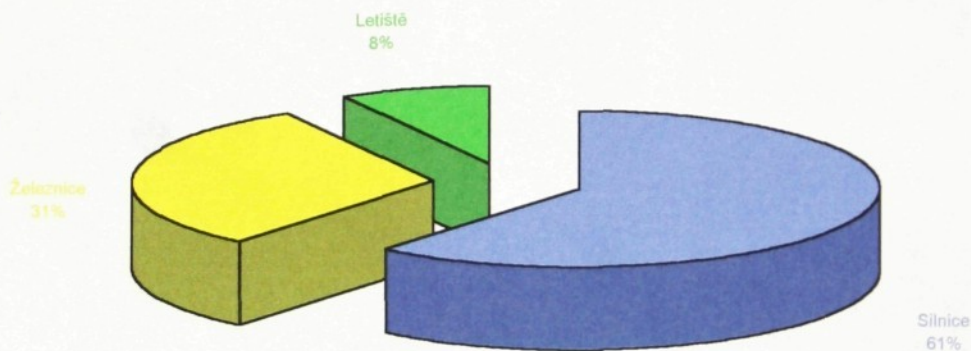
5.2.2. Doprava

V roce 1996 byla, za účelem pomoci, řeckému životnímu prostředí dána celková částka 486 mil. ECU. Tato částka představuje 54% celkové pomoci Řecku.

Tabulka 5. 2. - Doprava, rozložení finančních prostředků podle úseků (1996), MECU¹⁰

Úsek	Pomoc (MECU)	% z celkové částky
Silnice	124	61
Železnice	63	31
Letiště	16	8
Celkový rozpočet, 1996	203	100

Graf 5. 3. - Doprava, rozdělení podle úseků (1996) , pomoc v MECU¹¹



¹⁰ Zdroj: CF

¹¹ Zdroj: CF

5.3. TENs (Transeuropean networks)

Mezi 14 projekty TENs, ustanovenými v Essenu Radou Evropy v roce 1994 jsou zahrnuty také řecké projekty cílené na zlepšení řeckých dálnic. Projekt je zaměřen na 1.640 km dálnic s celkovými náklady 6.360 mil. ECU. Práce probíhají v několika úsecích:

- ◆ nepřetržitá výstavba
- ◆ technické studie a veřejné soutěže

(Projekt PATHE je financován programem PPP, podporou z ERDF a CF.)

5.3.1. Síť silniční dopravy, přístavní a letecká infrastruktura

Evropská komise schválila pracovní program pro poskytnutí moderní sítě silniční dopravy, a letecké a přístavní infrastruktury, které jsou nezbytné pro ekonomický rozvoj země. Částka, kterou se EU podílí na výstavbě nové infrastruktury dosahuje 42% celkových investic, zbytek je zčásti investován státem (28%) a zčásti soukromým sektorem (30%). Finanční zdroje, které poskytuje EU pochází z fondů ERDF.

Program se skládá ze dvou Subprogramů:

- ◆ silniční síť – je plánována výstavba více než 1.000 km dálnic: PATHE, Via Egnatia, některé projekty, např. most Rion-Antirion a některé úseky PATHE jsou financovány ze soukromých zdrojů (koncesní smlouvy)
- ◆ modernizace hlavních přístavů a letišť

Tento pracovní program tvoří část implementací programovacích dohod (CSF, období 1994-1999) uzavřených mezi EU a řeckými státními orgány, zaměřených na ekonomický rozvoj země.

Tabulka 5. 3. - Financování silniční, přístavní a letecké infrastruktury¹²

Úsek:	Cíl 1		Priorita:	Letiště, přístavy, silniční doprava	
Číslo programu:	94.08.09.019 - EN	Číslo smlouvy:	C(94) 3579	Datum smlouvy:	16/12/94
Cíl:	1	Datum zahájení:	1994	Datum ukončení:	1999
Počet priorit:	2	Celkové náklady:	3.182,4 MECU	Celkové financování EU (100% ERDF):	1.327,4 MECU 42%

¹² Zdroj: SF

5.4. Silniční projekty

5.4.1. PATHE

PATHE je 860 km dlouhá severojižní osa, která spojuje Rion-Antirion, Patras – Atény – Thessaloniki – Promachonas (řecko-bulharská hranice). Skládá se především z již existujících silničních komunikací, které je nutno zmodernizovat, aby dosáhly dálničního standardu. Předpokládá se, že práce budou skončeny před koncem roku 2004. Celkové předpokládané investice dosahují 6.587 mil. ECU. Investice před rokem 1998 dosáhly 1.670 MECU, v rozmezí let 1998 – 1999 1.669 MECU a odhad investic do roku 2004 činí 3.248 MECU.

5.4.2. Via Egnatia

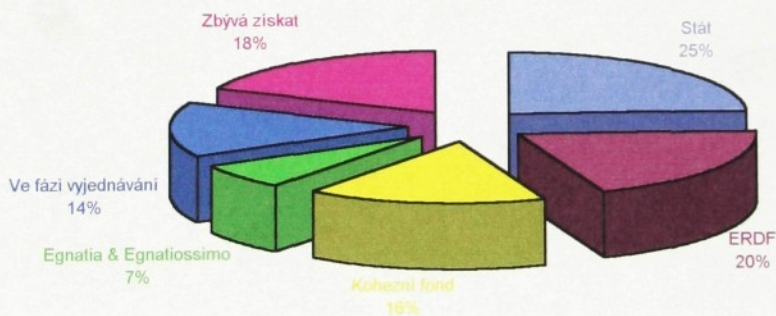
Cesta získala název po staré římské cestě nazvané Via Egnatia, která prakticky kopírovala nově budovanou dálnici. Via Egnatia je osa směřující od východu na západ, spojující Igumenitsu – Thessaloniki – Alexandropoli – Ormenio (řecko-bulharská hranice) – Kipi (řecko-turecká hranice). Pro její výstavbu je nezbytná konstrukce 780 km nových dálnic (dvouproudé, obchvaty velkých měst, některé úseky budou mít pouze jeden jízdní pruh – hory mezi Igumenitsou a Thessaloniki).

Během výstavby projektu vyvstává mnoho obtíží. Kromě obvyklých komplikací při výstavbě silnice a tunelů v obtížném terénu je nutno řešit problémy s archeologickými památkami, ekologicky citlivými oblastmi, zemědělskými usedlostmi residentů, významnou ptačí populací při ústí řeky Nestos a populací medvědů hnědých v oblasti Panagia/Grevena.

Tabulka 5. 4. - Financování dálnice Via Egnatia¹³

ZDROJE FINANCOVÁNÍ VÝSTAVBY – PROSINEC 1997 (částky v mld. drachem bez DPH)	
ZDROJ FINANCOVÁNÍ	ČÁSTKA
Stát	182
ERDF CSFII	150
Kohezní Fond	123
Odhad dálničních poplatků Egnatia & Egnatiossimo	50
Ve fázi vyjednávání	108
Zbývá získat	137
CELKOVÁ ČÁSTKA PRO DOKČENÍ STAVBY	750
Další možností, která se nabízí je nalezení koncesionáře pro výstavbu a provoz	

Graf 5. 4. - Financování dálnice via Egnatia¹⁴



Na základě výše uvedené tabulky a grafu je možno odhadnout, že stát je největším samostatným zdrojem financování. Vezmeme-li v úvahu fondy ERDF a CF, které fungují

¹³ Zdroj: EGNATIA ODOS, SA

¹⁴ Zdroj: EGNATIA ODOS, S.A.

pod záštitou EU, pak se největším zdrojem financování stává EU. Obecně musí stát přispívat na každý projekt dvěma třetinami částky, kterou poskytne EU, z čehož vyplývá konečné financování, které je rozděleno na 60% ze zdrojů EU a 40% ze zdrojů státu.

Předpokládaný termín dokončení projektu je rok 2004. Celkové investice se odhadují na 2.655 ECU. Investice do roku 1998 dosáhly výše 505 MECU, v rozmezí let 1998 – 1999 bylo investováno 682 MECU a do roku 2004 je odhad nutných finančních prostředků 1.468 MECU.

5.4.3. Dálnice ESSI (Elefsina – Stavros – Letiště Spata & obvodová dálnice v západním Imiffosu)

Dálnice ESSI a IWP je infrastrukturním projektem velkého významu. Na zasedání Evropské rady v Essenu (9. – 10. 12. 1994) byl projekt, z důvodu hladkého fungování vnitřního trhu a posílení ekonomické a sociální koheze v rámci EU, zařazen do 14ti prioritních projektů tvořících TENs. Dálnice ESSI je v současné době jednou z nejrozsáhlejších dálničních projektů ve výstavbě v rámci celé EU, s odhadovanými náklady 745 mld. drachem.

Ukončení projektu zajistí:

- ◆ dokončení vnějšího okruhu v Aténách
- ◆ spojení státní silnice z Patrasu se státní silnicí vedoucí do Thessaloniki, s odkloněním dopravy z okolí Atén
- ◆ usnadnění dopravy na a z nového mezinárodního letiště ve Spatě

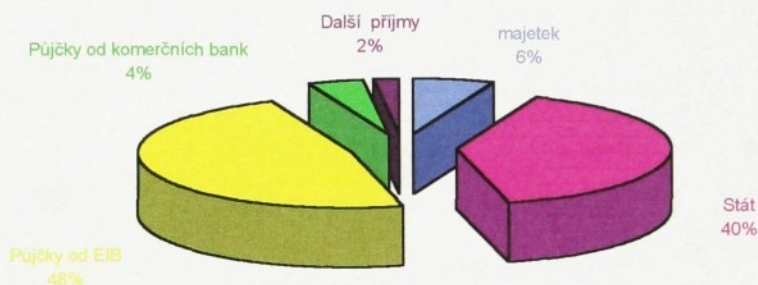
Kromě toho je očekáváno významné snížení dopravních zácep, znečištění ovzduší a hladiny hluku v centrální části Atén (odhaduje se, že během prvního roku provozu absorbuje dálnice kolem 6% celkové automobilové dopravy regionu Attiky a průměrná rychlost přesáhne 120 km/h). Celková délka tohoto systému bude zhruba 65 km a bude navržen, konstruován a provozován na základě BOT systému. Provozovatelem je akciová společnost **ATTIKI ODOS S.A.** Podílíky společnosti je 14 vedoucích řeckých stavebních společností a francouzská společnost **TRANSROUTE**, která je provozovatelem a správcem dálničních poplatků v rámci francouzského dálničního systému. Společnosti je zajištěna koncese na období 23 let, včetně 5ti let výstavby dálnice.

Zdroje financování pro část financovanou podle systému BOT jsou uvedeny v následující tabulce 5.5.

Tabulka 5. 5. - Zdroje financování dálnice ESSI¹⁵

ATTIKI ODOS S.A.	6%
Stát	40%
Půjčky od EIB	48%
Půjčky od komerčních bank	4%
Další příjmy	2%

Graf 5. 5. - Financování dálnice ESSI¹⁶



5.4.4. Most Rion-Antirion

Most Rion-Antirion je jedním z nejrozsáhlejších dopravních projektů ve výstavbě v celém Řecku. Tento projekt se skládá z mostu dlouhého 3,5 km, který spojuje střední a jižní části země (přes Korintský záliv). Most, který po svém dokončení, bude nejdelším v celém Řecku, spojí dvě města Rion a Antirion, dva nejbližší body mezi centrálním Řeckem a jižním Peloponésem. Bude umístěn v blízkosti hlavního přístavu západního Řecka, Patrasu. Celkové náklady projektu byly odhadnuty na 750 MECU, včetně nákladů na výstavbu

¹⁵ Zdroj: ATTIKI ODOS, S.A.

¹⁶ Zdroj: ATTIKI ODOS, S.A.

mostu, úroky a další poplatky. V současné době je doprava, která překračuje Korintský záliv, nucena využívat trajektu. Po dokončení se most bude významně podílet na ekonomickém rozvoji regionu, jehož populace čítá přibližně jednu čtvrtinu celkového počtu řeckého obyvatelstva.

Na zasedání Evropské rady v Essenu, v prosinci 1994, byl most Rion-Antirion zahrnut do projektů TENs (jako součást PATHE).

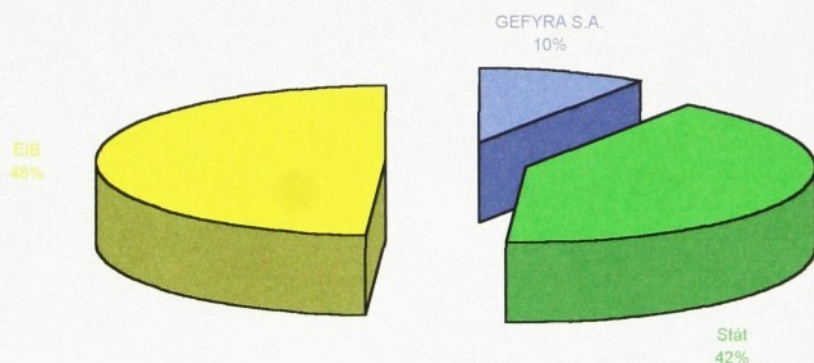
Projekt je navržen, vystavěn, financován a provozován na základě BOT systému akciovou společností GEFYRA S.A.. Podílíky této společnosti jsou francouzská společnost GTH Entrepouse (53% podílu) a šest vedoucích řeckých stavebních firem (47%) – TEV, HELLINIKI TECHNODOMIKI, JEUS, ATHINA, PROODEFTIKI, C.I.S.). Koncese byla udělena na dobu 42 roky, včetně 7 let odhadovaného období výstavby.

Následující tabulka 5.6. uvádí rozdělení financování projektu.

Tabulka 5. 6. - Financování projektu Rion-Antirion¹⁷

GEFYRA S.A.	9,5%
Stát	41,5%
EIB	49,0%

Graf 5. 6. - Financování projektu Rion-Antirion¹⁸



¹⁷ Zdroj: GEFYRA, S.A.

¹⁸ Zdroj: GEFYRA, S.A.

5.4.5. *Přejezd Aktio - Preveza*

Výstavba podzemního tunelu Preveza – Aktio je spojena s realizací rozsáhlých infrastrukturních projektů v Řecku. Tento projekt je významný pro zlepšení celonárodní silniční sítě, zejména západní části Řecka a zároveň hraje důležitou roli v oblasti celkového rozvoje tohoto regionu. Z celostátního hlediska je tento projekt významný z toho důvodu, že poskytne možnost rozvoje dopravního moderního koridoru v oblasti západního Řecka, ve spojení s následujícími předpokládanými změnami:

- ◆ modernizace koridoru Igumenitsa-Preveza
- ◆ modernizace koridoru Aktio – Vonitsa – Amfilohia
- ◆ rozvoj turismu na pobřeží západního Epiru
- ◆ významný nárůst dopravy v přístavu Igumenitsa (základní spojovací bod řecko-italského koridoru)
- ◆ rozvoj obchodních vztahů mezi Řeckem a Albánií

V tomto směru bude vybudován moderní dopravní koridor, který končí u západní brány země, v přístavu Igumenitsa. Tento projekt se bude, kromě širší regionální role – snížení časové vzdálenosti na koridoru Igumenitsa – Preveza – Amfilohia – Antirion, podílet na průmyslovém a zemědělském rozvoji západního Řecka. V neposlední řadě bude hrát důležitou roli v reorganizaci a zlepšení dopravní prostupnosti v oblasti Prevezy (snížení dopravních zácep ve městě).

Na regionální úrovni jsou očekávány následující ekonomické přínosy:

- ◆ zajištěna je interakce mezi obyvateli pobřežních oblastí Aktia a Prevezy
- ◆ pro obyvatele prefektur Preveza, Arta a Ioannina je zlepšen přístup k letišti v Aktiu
- ◆ je zajištěna možnost lepšího využití přístavu v Preveze

Odhadované náklady projektu se pohybují kolem 40.208.238 ECU. Projekt je financován z 75% z veřejných investic a z 25% z fondů Evropské unie.

5.5. Železniční projekty

5.5.1. Podzemní dráha v Aténách – ATIKO METRO

Evropská komise dále odsouhlasila operační program zaměřený především na dokončení výstavby dvou linek podzemní dráhy v Aténách, která začala ještě v průběhu minulého programovacího období.

Metro v Aténách je jedním z nejrozsáhlejších projektů zaměřených na infrastrukturu v Řecku a nejsložitějším projektem na poli dopravy vůbec. Projekt se řadí mezi nejdůležitější projekty v Evropě. Projektování a výstavba projektu byla zadána konsorciu francouzských, německých a řeckých společností. Řízení projektu a dohled nad pracemi je prováděn společností **ATIKO METRO A.E.**, která je zároveň zodpovědná za provoz, průzkum a vývoj systému po skončení stavebních prací.

Projekt, který se v současné době nachází ve fázi výstavby, zahrnuje 18 km dlouhé linky podzemní dráhy s celkovým počtem 21 stanic, které jsou plánovány k obslužení 450.000 cestujících denně. V projektu a následně ve výstavbě se počítá i se zajištěním přístupu pro osoby se zvláštními potřebami.

Náklady projektu se pohybují okolo 2 mld. ECU. Evropská unie financuje 50% celkových investic, zbytek je financován státními orgány. Finanční podpora EU pochází ze zdrojů ERDF. Řecko, jako stát, financuje dalších 50% nákladů, prostřednictvím půjček od EIB a Programu veřejných investic.

Hlavní plány programu jsou následující:

- ◆ dokončení základní části projektu na linkách 2 (Sepolia-Daphni, 12 stanic, délka 9,2 km) a 3 (Kerameikos-Pentagono, 9 stanic, délka přes 8,4 km)
- ◆ dodatečné konstrukční projekty
- ◆ management projektu a monitoring, včetně kontraktu se specializovaným konzultantem

Dále je plánováno financování studií a některé přípravné práce zaměřené na další rozšíření sítě.

Tento OP tvoří část realizace programovací smlouvy (CSF) uzavřené mezi Řeckem (období 1994 – 1999) a EU, která by měla napomáhat podpoře ekonomického rozvoje v zemi.

Následující tabulka 5.7. ukazuje financování a nejdůležitější údaje o výstavbě Attiko Metro.

Tabulka 5. 7. - Financování Attiko Metro¹⁹

Úsek	Cíl 1		Priorita:	Veřejná doprava, železnice	
Číslo programu	94.08.09.024 – EN	Číslo smlouvy	C (94) 3448	Datum smlouvy:	07/12/94
Cíl:	1	Datum zahájení:	1994	Datum ukončení:	1999
Počet priorit	3	Celkové náklady:	1.566 Mecu	Celkové financování EU (100% ERDF):	783 Mecu 50%

Nejdůležitější pozitivní dopady metra na oblast hlavního města a přínosy pro obyvatele jsou následující:

- ◆ rychlé, pohodlné a spolehlivé cestování
- ◆ snížení používání osobních automobilů (přibližně o 350.000 denně)
- ◆ snížení znečištění ovzduší a zmírnění problému parkování
- ◆ modernizace oblastí v okolí stanic metra
- ◆ příznivější dopravní podmínky
- ◆ úspora času a finančních prostředků pro obyvatele Atén
- ◆ tisíce pracovních příležitostí během výstavby projektu a další stálá místa po zahájení činnosti metra
- ◆ nové granty ze zdrojů EU

5.6. Letiště

5.6.1. Nové aténské mezinárodní letiště ve Spatě

Nové aténské mezinárodní letiště ve Spatě, po svém dokončení a předání do provozu (plánováno na první čtvrtletí roku 2001), nahradí stávající letiště Hellenikon – hlavní řecké mezinárodní letiště. Projekt je v současnosti považován za vůbec nejrozsáhlejší projekt v oblasti dopravy, který byl Řecku uskutečněn a za jeden z nejrozsáhlejších evropských projektů zaměřených na oblast dopravní infrastruktury. Projekt je uveden v Dodatku č. 3.

¹⁹ Zdroj: DG XVI

Návrhu rozhodnutí Směrnic Společenství pro rozvoj Transevropské dopravní sítě předloženého Evropskému parlamentu a radě.

Investice do nového letiště ve Spatě, s odhadovanými náklady na výstavbu (celkové náklady, úroky, finanční poplatky) 4.125 mil. DEM, zahrnují:

- ◆ 2 nezávislé runway o celkové délce 4 km a 3,8 km
- ◆ 600 pohybů letadel denně
- ◆ 69 funkčních stání pro letadla (24 přímých, 45 vzdálenějších)
- ◆ terminál pro cestující s kapacitou do 6.000 cestujících za hodinu

Nové letiště bude schopno zajistit zvýšenou kapacitu (přibližně 15 mil. cestujících za rok) a prostor pro další rozšíření (do 50 mil. cestujících za rok).

Projekt je konstruován na bázi BOT. Na základě Smlouvy o rozvoji letiště (ADA – Airport Development Agreement) podepsané 31. 7. 1995 byla zřízena akciová společnost [Athens International Airport S.A.](#), která zodpovídá za projektování, financování, výstavbu, zakázky, provoz a řízení nového letiště po dobu 30ti let. Akcionáři této společnosti jsou Řecký stát (55%) a konsorcium německých společností HOCHTIEF AG (45%), které je pověřeno výstavbou nového letiště. Koncesní smlouva byla ratifikována řeckým parlamentem (zákon 2338/1995).

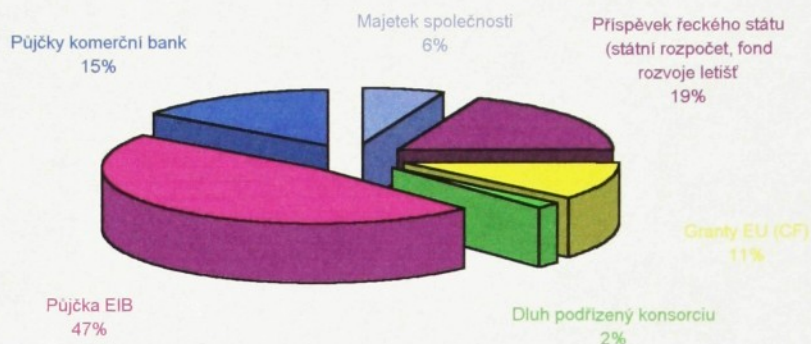
Zdroje financování projektu jsou následující (tabulka 5.8.)

Tabulka 5. 8. - Financování nového letiště ve Spatě²⁰

Majetek společnosti	6%
Příspěvek řeckého státu (státní rozpočet, fond rozvoje letišť)	19%
Granty EU (CF)	11%
Dluh podřízený konsorciu	2%
Půjčka EIB	47%
Půjčky komerční bank	15%

²⁰ Zdroj: Athens International Airport, S.A.

Graf 5. 7. - Financování nového letiště ve Spatě²¹



5.7. Námořní přístavy

Práce v přístavech jsou v kompetenci Ministerstva plánování, životního prostředí a veřejných prací (YPEHODE), které se podílí na jejich financování prostřednictvím programů EU (CSF II, CF, Interreg). Konečný výběr přístavů, v rámci daných finančních omezení uložených potřebami a prioritami obecného plánu prací, byl založen na předem určených kritériích a strategických a projekčních cílech pro rozvoj přístavů na úrovni státu, ve spojení se zbývajících projekty nebo programy a ve spolupráci s ostatními kompetentními ministerstvy. Státní úroveň plánování zahrnuje projekty v 15 přístavech, s celkovým rozpočtem 751 mld. DRA. Projekty v těchto vybraných 15ti přístavech doplňují projekty v dalších 35 přístavech s celkovým rozpočtem 27,5 mld. DRA. Výše zmíněné projekty nezahrnují práce v přístavech, které probíhají pod patronátem Řecké organizace turismu (mariny) a projekty konstruované pod záštitou Správ přístavů Pireus a Thessaloniki.

Konečný návrh projektů zahrnuje následující hlavní přístavy:

- ◆ Rhodos
- ◆ Alexandropolis

²¹ Zdroj: Athens International Airport, S.A.

- ◆ Igumenitsa
- ◆ Mykonos
- ◆ Nový přístav v Patrasu

Popis plánovaných prací a úprav je uveden v následující tabulce 5.9.

Tabulka 5. 9. - Základní informace o nejdůležitějších přístavních projektech²²

Přístav	Popis prací	Datum dokončení	Rozpočet (mld. DRA)	Financováno	Výsledky
Rhodos	výstavba nábrežní zdi hloubení základů přístavní nádrže	1999 - 2000	2,5	Národní úroveň CSF	Práce jsou zaměřeny na vážných problémů obchodu přístavu (zpoždění, nízká služeb, zvýšené riziko) a při modernizaci řízení přístavu
Alexandropolis	dokončení vlnolamů výstavba nábrežní zdi výstavba chodníků ve spojnicích s kontejnery, současně proběhne výstavba drenážního systému a kolejnic pro jeřáby, základy pro budoucí fungování sloupového jeřábu	1999 - 2000	10,5	Národní úroveň CSF	Hlavními cíli projektu jsou regionální rozvoj, odlehčení tranzitu obchodu směrem k zemím na východním Běle a realizace východo-západního dopravního koridoru z Alexandropolis do Igumenitsa a Itálie prostřednictvím dálnice Via Egnatia.
Igumenitsa	výstavba nábrežní zdi práce pro zlepšení půdy v oblasti přístavu rekultivace půdy výstavba terminálu pro cestující	1999 - 2000	15	Kohezní fond	Hlavními cíli projektu jsou spojení s EU, regionální rozvoj a realizace koridoru integrované dopravy na východo-západní ose, která patří mezi hlavní strategického plánování dopravy země. Společně s dálnicí Via Egnatia přístav Igumenitsa bude schopen uspokojit dopravní potřeby přicházející ze střední a jižní části Řecka směrem do země
Mykonos	výstavba podélného umělého ostrova, paralelního k pobřeží a spojeného mostem	1999 - 2000	5	Národní úroveň CSF	Tento projekt usnadní efektivní umístění stále se zvyšujícího počtu lodí a trajektů, které v současných podmínkách nemohou být obslouženy
Patras	výstavba nábrežní zdi výstavba vlnolamů rekultivace půdy v oblasti za nábrežními zdmi práce pro zlepšení půdy	2001	21	Národní úroveň CSF, INTERREG	Práce jsou zaměřeny, ve spojení s dostavbou dálnice Patras - Atény - Thessaloniki, na splnění základních cílů řízení dopravní strategie pro alternativní mezinárodní spojení a realizaci západ-východního koridoru integrované dopravy. Projekt, ve spojení s přístavem Igumenitsa, bude schopen roku 2010 uspokojit potřeby po tranzitu z/do Itálie/

²² Zdroj: YPEHODE

6. VLIV CSF NA ŘECKOU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

6.1. Úvod

Vývoj řecké dopravní infrastruktury je ovlivněn vládními opatřeními a intervencemi EU. Je nezpochybnitelnou skutečností, že bez finanční podpory by další vývoj a rozvoj byl téměř nemožný, nejen v oblasti dopravy.

CSF zahrnuje následující OP pro dopravu:

- ◆ OP „Přístup a silniční osy“ pro silnice a letiště
- ◆ OP „Železnice“
- ◆ OP Městský rozvoj“ pro výstavbu Attiko Metro

OP jsou financovány z následujících zdrojů:

- ◆ zdroje EU – v případě rozvoje dopravy zahrnují následující:
 - ◆ Strukturální fondy – ERDF (Evropský fond regionálního rozvoje)
 - ◆ INTERREG
 - ◆ TENs pro dopravu
 - ◆ Kohezní fond
- ◆ národní zdroje
- ◆ soukromé financování

Původní rozdělení zdrojů je následující:

Tabulka 6. 1. - Původní rozdělení zdrojů²³

SUBPROGRAM	CELKOVÉ NÁKLADY	1994 – 1997			1998			
		PŘÍZNANÉ VLÁDNÍ VÝDAJE	PLÁNOVANÉ VLÁDNÍ VÝDAJE	ROZDÍL	PŘÍZNANÉ NÁRODNÍ VÝDAJE	PLÁN	PLÁNOVANÉ VLÁDNÍ VÝDAJE OD 01/01/1998 DO 31/12/1998	ROZDÍL
Subprogram 1: Silniční osy	2.394.429	799.322	776.567	22.755	581.233	603.988	383.559	220.429
Subprogram 2: Přístavy - Letiště	244.904	60.173	60.137	36	81.114	81.150	37.037	44.113
Celkem pro program	2.639.333	859.495	836.704	22.791	662.347	685.138	420.596	264.542

Z celkové sumy 2.639.333 KECU – 2.402.333 KECU pochází z vládního sektoru a zbývajících 237.000 KECU ze zdrojů soukromého sektoru. 60% (1.441.400 KECU) vládních výdajů je reprezentováno účastí Společenství. Do 31.12.1998 vystoupila celková spotřeba na"

- ◆ Subprogram „Silnice“ – 52% z celkových zdrojů
- ◆ Subprogram „Přístavy a Letiště“ – 40% z celkových zdrojů

Tabulka 6. 2. - Přehled zdrojů pro OP "Přístup a silniční osy"²⁴

Subprogram / Míra	Celkový rozpočet 1994-99	% CSF	Kumulativní výdaje				Procento absorpce			
			1994	1995	1996	Do 31/8/97	1994	1995	1996	Do 31/8/97
CSF II	548,0	100,0	28,1	154,0	208,2	246,0	8,0	20,0	33,0	43,0
Kohezní fond	904,8	100,0	1,0	5,5	48,4	138,4	180,1	5,0	15,0	20,0

Z celkového rozpočtu 1.452,8 MECU je 904,8 MECU financováno ze zdrojů Kohezního fondu, přičemž zbývajících 548 MECU jsou náklady projektů CSF II. OP „Železnice“ je financován ze 100% z národních zdrojů. Účast Společenství vystoupila na 60% z celkových zdrojů a je financována ERDF. Do 31.8.1997 absorpce zdrojů vystoupila na 43% zdrojů CSF II a 20% ze zdrojů Kohezního fondu.

²³ Zdroj: Committee Monitoring Report

²⁴ Zdroj: Committee Monitoring Report

Tabulka 6. 3. - Zdroje pro OP "Železnice"²⁵

	Částka	%	Celkem	Přiznáno 1994 - 1997	Výdaje 1994 -1997
Celkem	1566	100,0	1566	947	654

Celkový rozpočet OP „Městský rozvoj“ pro období 1994 – 1999 vystoupil na 1.849 MECU a je z 92% financován z národních zdrojů a z 8% ze soukromých zdrojů. Vládní výdaje vystoupily na 50% zdrojů Společenství (ERDF) a zbývajících 50% je tvořeno výdaji EIB. Celkový rozpočet Subprogramu „Attiko Metro“ je 1.566 MECU, z čehož je 50% financováno ze zdrojů ERDF a zbývajících 50% z národních zdrojů (40% národní část a 10% účast EIB).

6.2. Dopady na ekonomiku a zaměstnanost

6.2.1. Úvod

Po snížení GDP a souběžném zhoršování situace v národním hospodářství v roce 1993 doporučila EU řecké vládě převzetí *Konvergenčního programu 1994 – 1996* a zaměření se na úsilí v této oblasti, za účelem formulace přijatelné ekonomické politiky.

Počínaje rokem 1994 bylo, paralelně s významným pokrokem ve výkonu ekonomiky, především díky omezením makroekonomických nevyrovnaností a jako druhý důvod i strukturální modernizaci základních sektorů řecké ekonomiky, zaznamenáno silné tempo rozvoje. Vývoj na těchto dvou frontách zabezpečil pro zemi potřebné zdroje pro úspěšný vstup do ONE (ve druhém kole).

V prvním tříletém období programů začal pokles inflace a růst finanční orientace. Tyto okolnosti přinesly užitek rostoucí spolehlivosti státní ekonomické politiky, spojený s uspokojením požadavků, uplatňovaných pro účast ve ONE. Nadto politika tvrdé drachmy, která byla úspěšně aplikována v každém z těchto období, usnadnila výše zmíněný rozvoj. S povzbudivým a podporujícím prostředím, založeném na vyrovnaném mixu makroekonomické politiky, byly vyhlídky postupného zotavení ekonomiky a zaměstnanosti významně zlepšeny.

²⁵ Zdroj: Committee Monitoring Report

GDP se v období 1994 – 1999 rozvíjelo rostoucím tempem, které oscilovalo od 1,5% do 3,7% v roce 1998. Rychlost rozvoje byla zapříčiněna především růstem domácí poptávky. GDP per capita (měřeno kupní silou) vzrostlo v roce 1999 na 66,9% průměru EU. Předpokládá se, že reálný růst GDP zůstane silný i v letech 2000 a 2001 (3,9% v roce 2000 a 4,0% v roce 2001 – pro srovnání: růst GDP v EU 15 je odhadován na 3,5%). Soukromá spotřeba rostla s rychlostí, která se blížila tempu růstu GDP (1,5% - 2,2%). Hlavní faktory, které přispěly k tomuto růstu, jsou růst reálných příjmů a zaměstnanosti, a také snížení úrokových měr spotřebních úvěrů.

V oblasti růstu inflace byl je pokrok sledován především v roce 1999. Index spotřebitelských cen se snížil ze 7,9% v roce 1996 na 2,1% v roce 1999 (průměr v EU 15 je 1,2%). Na tomto vývoji se podílela spolehlivost ekonomické politiky ve spojení se stabilizací měnového kurzu drachmy na měnových trzích, stejně jako snížení cen importovaného zboží, omezení administrativních poplatků, a postupná liberalizace peněžního trhu a trhu pracovní síly. Nicméně neelastičita, která setrvává na trhu práce a neustálý růst reálných cen práce na jednotku produkce, je limitována budoucím očekávaným snížením populace. Řecko může v budoucnosti zaznamenat inflační tlaky, které ovšem budou na určitém stupni vykompenzovány ztrátou příjmů z úroků, mírným zvýšením mezd a opatrnou fiskální politikou, stejně jako strukturálními reformami podporujícími konkurenční prostředí na trzích zboží a služeb.

Oblast veřejných financí vykazuje od roku 1994 nepřerušené zlepšování. V roce 1999 se čisté vládní výpůjčky snížily na 1,5% GDP a vládní dluh se snížil na 104,2% GDP. Předpokládá se, že čisté vládní výpůjčky a hrubý dluh budou i v období 2000 - 2002 vykazovat klesající tendenci. Dále se předpokládá růst kapitálových výdajů, který přispěje k následnému růstu GDP.

Růst investic, od negativního, který byl v roce -1,8%, vystoupal na 11,7% v roce 1997. Podobný byl i způsob vývoje investic, které pocházejí především od státních společností, vystoupal ve stejném období ze 4,1% v roce 1994 na 18,2% v roce 1997. Procentuální podíl státních investic financovaných ze zdrojů EU vystoupal na 1/3 v roce 1995, 1/2 v roce 1996 a přibližně 42% v roce 1997. Díky podpoře vysokých marginálních zisků se objevila rostoucí tendence investic v rámci průmyslového sektoru. Výdělky byly dosaženy navzdory růstu reálných nákladů na pracovní sílu za jednotku, díky snižující se ceně peněz, zvýšenému přístupu k zahraničním půjčkám a nízkým cenám dovážené produkce.

Z hlediska výroby, se GDP vyvíjel následujícím způsobem. Produktivita v primárním sektoru se zvýšila o 6,3% v roce 1994 a po dvou letech snižování, se v roce 1997 se zvýšila znovu o 1,5%. Odpovídající procenta pro sekundární sektor byla -3,7% a 3,96%, a 3,3% a 4% pro terciární sektor. V roce 1997, největší růst v rámci sekundárního sektoru byl zaznamenán v oblasti stavebnictví (7,5%) a zpracovatelském průmyslu (6%), zatímco v terciárním sektoru byla stejná situace zaznamenána v oblasti obchodu (8%) a bankovníctví (10%).

V kontrastu k GDP rostla zaměstnanost více než mírným tempem, s průměrným ročním tempem růstu 1,2%, přičemž ve sledovaném období 1994 – 1999 vzrostla všeobecná zaměstnanost o více než 3%. Dosáhla 57,2%, přičemž průměr EU 15 je 61%. Strukturální problémy ovšem přetrvávají. V roce 1998 se na dlouhodobé nezaměstnanosti podílelo 56,5% nezaměstnaných, míra, která je vyšší než průměr EU (50%). Tento trend projevuje rostoucí tendenci. I když se daří snižovat rozdíly mezi zaměstnaností mužů a žen, nadále zůstává nezaměstnanost žen o 1/3 vyšší ve srovnání s nezaměstnaností mužů. Nárůstu nezaměstnanosti přispívá i velký počet imigrantů (za poslední roky odhadnut na 550.000 lidí). Ve většině případů mají ti nově příchozí pouze nízké vzdělání a velkou brzdou je i neznalost jazyka. K okrajovému růstu zaměstnanosti v rámci průmyslového sektoru (0,1%) přispívá, díky snížení ostatních druhů nákladů, podpora kapitálu. Růst zaměstnanosti ve veřejném sektoru dosáhl 2,5% v roce 1996 a 1,5% ročně.

V období 1994 – 1996, vzrostly čisté transfery z EU odpovídajícím způsobem na 4.307, 4.968 a 5.507 milionů amerických dolarů.

Zahraniční dluh země, z hlediska GDP, se zmenšil na 34,6% v roce 1996 ze 40,3% v roce 1995.

6.2.2. Perspektivy ekonomické politiky v systému CSF

Výsledky finančních reforem a politiky „tvrdé drachmy“ byly nepochybně pozitivní, z hlediska redukce inflace a úrokové míry. Úspěch byl především výsledkem konvergenční politiky a růstu přebytku v rozpočtu v rámci primárního sektoru (5,1% GDP). Na druhé straně, příjmová politika a obecněji snížení platů, přispěly málo k omezení makroekonomických nerovností. Důvodem je, že politika byla laxní, zejména v období 1991 – 1993 se vyskytovala neustálá a důležitá snižování reálných příjmů. Nicméně také finanční orientace v roce 1996 ochabla, s výsledkem konstantních deficitů v rámci primárního sektoru, které přetrvaly na úrovni roku 1995. Pro pokrytí této mezery, se

monetární politika v roce 1996 stala více restriktivní z pohledu udržení klesajícího tempa inflace. Paralelně, pro podporu monetární politiky se Národní Banka zavázala k „vyčištění“ velkého přílivu fondů ze zahraničí a k nezvyšování peněžní nabídky.

Z výše uvedeného je patrné, že mix ekonomické politiky, která byla použita, potřebuje nápravu. Monetární politika se přiblížila limitům a nebude schopna sama o sobě přispívat k budoucímu snižování inflace. Váhy, které byly určeny vládou pro tři sektory makroekonomické strategie Programů, musí být vyrovnány, více se koncentrovat na pozornost politice příjmové a finanční. Kromě toho, patřičná důležitost byla dána působení a dalším požadavkům pro vstup země do ONE, kterými je snížení veřejného deficitu a dluhů z hlediska GDP.

Podpora a bližší přezkoumání strukturálních poptávek je základním kamenem k úspěchu makroekonomické politiky, která obrátí ztuhlost, která existuje na různých trzích a zlepší efektivitu národní ekonomiky. Prioritními strukturálními poptávkami jsou ty, které jsou spojeny s problémy vyskytujícími se na trhu pracovní síly, finančních trzích a veřejné správě.

Konečně, skrz faktory, které byly přezkoumány, také musí být zdůrazněna potenciální rizika a nejistoty, které negativně ovlivňují ekonomické vyhlídky.

Cíle, které musí být dosaženy v rámci systému Konvergenčního programu, jsou velice náročné. CSF představuje důležitý faktor v tomto působení. Zdroje, které do země plynou z CSF, jsou potřebné z důvodu zajištění růstu v co nejefektivnějším směru. Toto zahrnuje potřebný rozpočet, garanci růstu možností produktivity ekonomiky a aktuální sbližování země s ostatními zeměmi EU.

6.2.3. Odhad dopadů

CSF očekává rozsáhlou síť intervencí na státní i regionální úrovni. Základními prioritami CSF, přesně jak vyplývá z hlavních os operací jsou:

- ◆ růst a zdokonalení infrastruktur
- ◆ podpora akumulace fixního kapitálu
- ◆ podpora konkurenceschopnosti v rámci výrobního sektoru
- ◆ zlepšení efektivnosti vzdělávání a školení
- ◆ modernizace veřejné správy
- ◆ podpora regionálního rozvoje

Rozsah celkových výdajů vystoupil na 29.721 milionů ECU, z čehož 71% pochází z veřejných a národních a ze zdrojů Komunity.

6.2.4. Vývoj zaměstnanosti a nezaměstnanosti

V počátečním období působení druhého CSF (1994 – 1996) se v oblastech nezaměstnanosti, výroby a celkové ekonomiky projevuje stagnační trend, který byl zaznamenán již v předcházejícím plánovacím období 1990 – 1993. Tempo růstu GDP se společně s vývojem zaměstnanosti pomalu, ovšem postupně, zvýšilo. V letech 1994 – 1996, v porovnání s předcházejícím obdobím 1990 – 1993, byl, díky rozvoji produktivity pracovní síly, zaznamenán růst průměrného ročního přírůstku zaměstnanosti. Silný nárůst byl pozorován zejména v roce 1994 a v následujících dvou letech 1995 – 1996 tento trend spíše zeslaboval.

Růst GDP o 6% během období 1993 – 1996 byl následován růstem zaměstnanosti o 4,1%, především zásluhou růstu produktivity pracovní síly o 1,8%. Na druhé straně v období 1989 – 1993 vzrostlo GDP pouze o 0,7% a zaměstnanost o 1,3%. Tento vývoj vyústil v pokles produktivity práce o 0,6% (viz tabulka 6.2.1.). Přestože je tempo růstu příliš pomalé, než aby jej bylo možno uznat jako uspokojivé, má více než pozitivní vliv na zaměstnanost.

Průběh vývoje nezaměstnanosti v období 1993 – 1996 odráží na jedné straně růst zaměstnanosti, na druhé pak změny v pracovní síle. Z hodnoty 9,7% v roce 1993 vzrostla nezaměstnanost na 10,6% v roce 1996. Zrychlení tempa růstu zaměstnanosti v období 1989 – 1993 bylo doprovázeno lehkým růstem populace v produktivním věku (0,9%) a rozsáhlým růstem podílu obyvatelstva na pracovní síle (3,5%). Tento růst byl způsoben nejen zvýšením stupně zapojení žen, ale také změnou dlouhodobé tendence redukce participace mužské části populace.

Tabulka 6. 4. - Výroba, Produktivita, Zaměstnanost²⁶

Změna v % (od počátku do konce sledovaného období)		
	1989 - 93	1993 - 96
Primární sektor		
GDP	-0,8	2,0
Zaměstnanost	-14,6	-1,0
Produktivita	16,1	3,0
Sekundární sektor		
GDP	-2,0	1,4
Zaměstnanost	-2,8	-1,6
Produktivita	0,8	3,0
Zpracovatelský průmysl		
GDP	-5,0	1,5
Zaměstnanost	-7,9	-0,6
Produktivita	3,1	2,1
Terciární sektor		
GDP	1,6	9,4
Zaměstnanost	11,6	8,6
Produktivita	-9,0	0,7
Celkem		
GDP	0,7	6,0
Zaměstnanost	1,3	4,1
Produktivita	-0,6	1,8

6.2.5. Vliv CSF na celkovou zaměstnanost a základní sektory ekonomiky

V následující tabulce 6.5. jsou uvedeny čtyři rozdílné scénáře dokončení CSF. Tyto scénáře zahrnují

- ◆ referenční scénář
- ◆ scénář implementace původního plánu
- ◆ scénář prodlouženého dokončení
- ◆ scénář rychlého dokončení.

Na základě pozorování a rozboru scénáře původního plánu, prodlouženého dokončení a rychlého dokončení je možno konstatovat, že pozitivní efekt na zaměstnanost v letech 1994 – 1996 byl odhadnut na 45.351 osob. Vzhledem k faktu, že čistý růst zaměstnaností pro stejné období byl 151.774 osob, lze učinit závěr, že CSF se na tomto nárůstu podílel 29,2%. Toto procento je velmi vysoké zejména v letech 1995 a 1996 (50,1 a 53,4), což poukazuje

²⁶ Zdroj: Committee Monitoring Report

na vysoký stupeň závislosti růstu zaměstnanosti na zdrojích poskytovaných Evropskou unií, které přicházejí zároveň s CSF.

Tabulka 6. 5. - Průměrné tempo změn v GDP (%) založené na analytických scénářích²⁷

	Referenční Scénář	Scénář implementace původního plánování	Scénář prodlouženého dokončení	Scénář rychlého dokončení
1994 – 95	1,47	1,91	1,70	1,70
1996 – 97	1,82	2,72	2,93	2,93
1998 – 99	2,01	2,01	3,26	3,44
2000 – 01	2,07	1,99	2,07	1,85
1994 – 1999	1,77	2,63	2,60	2,69
1994 – 2001	1,84	2,47	2,47	2,48

Tabulka 6. 6. - Růst zaměstnanosti²⁸

	Rozpracování odhadů	Cíl výzkumů pracovní síly	Odhady/ Cíle EED
1994	2.503	69.430	3,6%
1995	17.135	34.200	50,1%
1996	25.712	48.144	53,4%
1994 - 1996	45.351	151.774	29,2%

Snížení odhadovaných počtů uvedených v tabulce 6.2.3. – dodatečná pracovní místa vytvořená ročně díky CSF - a porovnání výsledků s konkrétními ročními změnami zaměstnanosti ukazují, že největší vliv CSF na zaměstnanost byl zaznamenán v roce 1996. Počet dodatečných pracovních míst, která byla vytvořena díky CSF, ve stejném roce vystoupil na 81,7% čistého růstu pracovních pozic.

Výsledky výzkumu růstu produktivity a zaměstnanosti dle jednotlivých sektorů a odvětví ekonomické aktivity ukazují následující tabulky 6.7. – 6.9..

²⁷ Zdroj: Committee Monitoring Report

²⁸ Zdroj: Committee Monitoring Report

Tabulka 6. 7. - GDP, %ročních změn²⁹

Sektor/odvětví ekonomické aktivity	1990 - 1993	1994	1995	1996	1994 - 1996
Primární sektor	0,3	6,3	-1,2	-2,9	0,7
Sekundární sektor	-0,5	-3,7	0,3	5,0	0,5
Báňský průmysl	-1,7	2,8	-0,9	4,0	2,0
Zpracovatelský průmysl	-1,2	-3,8	0,3	5,2	0,6
Elektrifikace, vzduch, voda	2,5	2,4	2,9	2,1	2,5
Výstavba	0,4	-6,0	-0,3	5,7	-0,2
Terciární sektor	0,4	3,3	3,1	2,7	3,0
Doprava, bytová výstavba a spoje	3,1	2,7	2,5	-0,3	1,6
Obchod	2,3	0,4	4,4	7,7	4,2
Bankovníctví a pojiškovnictví	-0,7	12,4	6,1	9,6	9,4
Nemovitosti	-0,4	1,7	2,2	1,7	1,9
Veřejná správa a obrana	-2,8	1,4	4,9	-1,8	1,5
Zdravotnictví a vzdělávání	0,9	10,9	2,0	-0,3	4,2
Ostatní služby *	0,6	1,5	2,0	2,4	2,0
GDP, koeficient produktivity	0,2	1,6	1,9	2,4	2,0

* hotely, restaurace, služby podnikatelům, kulturní a sportovní aktivity a osobní služby

Tabulka 6. 8. - Zaměstnanost / % roční změny³⁰

Sektor/odvětví ekonomické aktivity	1994	1995	1996	1994-1996
Primární sektor	-0,5	-1,0	0,5	-0,3
Sekundární sektor	-0,5	-0,9	-0,1	-0,5
Báňský průmysl	-19,3	0,0	10,4	-3,0
Zpracovatelský průmysl	-0,3	0,0	-0,3	-0,2
Elektrifikace, vzduch, voda	2,6	2,2	-1,9	1,0
Výstavba	-0,1	-3,4	-0,2	-1,2
Terciární sektor	3,9	2,4	2,1	2,8
Doprava, bytová výstavba a spoje	1,3	-1,7	2,4	0,7
Obchod	2,4	3,8	0,6	2,3
Bankovníctví a pojiškovnictví	10,3	2,5	0,4	4,4
Nemovitosti	1,3	5,5	4,8	3,8
Veřejná správa a obrana	6,4	-4,2	0,9	1,0
Zdravotnictví a vzdělávání	5,5	2,1	3,1	3,5
Ostatní služby *	4,1	7,1	3,5	4,9
Celkový rozvoj	1,9	0,9	1,3	1,3

* hotely, restaurace, služby podnikatelům, kulturní a sportovní aktivity a osobní služby

²⁹ Zdroj: Committee Monitoring Report

³⁰ Zdroj: Committee Monitoring Report

Tabulka 6. 9 - GDP a zaměstnanost (1993 - 1996), % změn (od počátku do konce období)³¹

Sektor/odvětví ekonomické aktivity	GDP	Zaměstnanost
Primární sektor	2,0	-1,0
Sekundární sektor	1,4	-1,6
Báňský průmysl	5,9	-11,0
Zpracovatelský průmysl	1,5	-0,6
Elektrifikace, vzduch, voda	7,6	2,9
Výstavba	-0,9	-3,7
Terciární sektor	9,4	8,6
Doprava, bytová výstavba a spoje	5,0	2,0
Obchod	12,9	6,9
Bankovníctví a pojiškovnictví	30,7	13,6
Nemovitosti	5,7	11,9
Veřejná správa a obrana	4,5	2,9
Zdravotnictví a vzdělávání	12,8	11,0
Ostatní služby *	6,0	15,4
GDP, v konstantních cenách	6,0	4,1

* hotely, restaurace, služby podnikatelům, kulturní a sportovní aktivity a osobní služby

Vzhledem k tomu, že zhruba 70% zdrojů určených pro CSF bylo alokováno na tvorbu infrastruktur, neočekávalo se, že produkce a zaměstnanost v sektoru výroby a výstavby bude mít pozitivní efekt. Kromě toho v letech 1994 a 1995 ukazatele v těchto dvou sektorech ukazují na snížení stagnace produktivity a zaměstnanosti. V roce 1996 ukazatele indikují vysoký růst produktivity v oblasti výroby a výstavby (5,2 a 5,7%). Tato skutečnost je spojena nejen s již zmíněným růstem, ale také se snížením zaměstnanosti (o -0,3 a -0,2%).

Na základě výše zmíněných údajů je možno vytvořit následující hypotézu:

- Zpomalení implementačního procesu projektů CSF a projektů zaměřených na infrastrukturu, v prvních dvou letech fungování programu, ovlivnilo pouze velmi málo zaměstnanost a produktivitu ve zpracovatelské sféře a v oblasti výstavby. Skutečný efekt CSF v těchto dvou dimenzích byl orientován spíše na zastavení poklesu počtu volných pracovních míst a jejich uchování.
- Zrychlení tempa realizace projektů CSF v roce 1996 mělo viditelný vliv na produktivitu v oblasti zpracovatelského průmyslu a výstavby. Vzhledem k chronickým zpožděním se ve stejném období objevuje možnost snížení zaměstnanosti v sektoru zpracovatelského průmyslu. Tímto způsobem bude umožněno, aby zaměstnanost, díky pomalým produkčním schopnostem, mohla následovat růst produkce.

³¹ Zdroj: Committee Monitoring Report

c) Snížení zaměstnanosti v oblasti výstavby, pravděpodobně jako výsledek substituce domácí pracovní síly zahraniční, bylo vyšší než skutečný efekt, který CSF měl prostřednictvím operativních výdajů na zaměstnanost v rámci tohoto sektoru.

V případě terciárního sektoru nebyla dosud podrobná analýza vlivu CSF na zaměstnanost provedena.

6.2.6. Regionální změny zaměstnanosti: Vliv CSF

V období 1993 – 1996 došlo k růstu zaměstnanosti o 151.600 osob. Tento nárůst ovšem není mezi jednotlivé regiony (13 regionů) rozdělen stejnou měrou. Zaměstnanost a nezaměstnanost v jednotlivých regionech ukazuje následující tabulka 6.10..

Tabulka 6. 10 - Zaměstnanost a nezaměstnanost dle regionů³²

Region	Zaměstnanost (v tisících)						Nezaměstnanost (v tisících)				
	1993	1994	1995	1996	Změna v zaměstnanosti 1993-96	Změna v zaměstnanosti pracovníků pobírajících mzdu	1993	1994	1995	1996	Změna nezaměstnanosti 1993-96
Východní Makedonie a Thrákie	242,1	233,5	232,2	240,6	-1,5	7,2	20,6	21,0	26,6	28,2	7,6
Centrální Makedonie	633,9	655,0	679,8	680,4	46,5	33,9	65,0	66,0	76,4	72,4	7,4
Západní Makedonie	104,3	107,7	101,2	101,8	-2,5	1,7	14,6	11,7	18,1	21,2	6,6
Epirus	99,3	103,1	105,2	97,6	-1,7	-0,4	9,8	9,5	9,5	13,9	4,1
Thessalie	248,0	256,6	256,9	267,8	19,8	4,2	21,2	21,5	25,2	24,6	3,4
Ostrovy v Jónském moři	73,9	76,0	76,0	77,0	3,1	1,4	3,5	3,1	4,8	5,1	1,6
Západní Řecko	217,5	226,0	219,4	228,8	11,3	6,1	25,7	29,5	23,5	23,3	-2,4
Sτέρα Ellada	169,8	164,7	166,6	168,9	-0,9	-0,8	19,6	20,7	18,1	21,8	2,2
Atika	1.348,1	1.376,1	1.401,9	1.401,7	53,6	61,4	183,0	185,5	185,7	198,5	15,5
Peloponés	214,1	222,4	220,3	228,4	14,3	3,0	15,4	16,8	17,4	17,9	2,5
Severní část Egejského moře	54,8	52,1	54,7	59,1	4,3	2,0	3,3	4,5	3,2	4,9	1,6
Jižní část Egejského moře	100,0	102,4	98,7	97,5	-2,5	-0,9	7,0	4,2	5,5	5,6	-1,4
Kréta	214,5	214,1	210,9	222,3	7,8	1,5	9,4	9,7	10,7	8,9	-0,5
Celkem	3.720,3	3.789,7	3.823,8	3.871,9	151,6	120,3	398,1	403,7	424,7	446,3	48,2
Roční změna v %	0,97	1,87	0,90	1,26							

V pěti regionech z celkového počtu třinácti regionů byl zaznamenán pokles zaměstnanosti (Východní Makedonie a Thrákie – o 1.500 osob, Západní Makedonie – o 2.300 osob, Epirus

³² Zdroj: EUROSTAT

- o 1.700 osob, Sterea Ellada – o 900 osob a v Jižní oblasti Egejského moře – o 2.500 osob). Naopak ve zbývajících osmi regionech byl registrován růst zaměstnanosti následujícím způsobem:

Atika	53.600 osob
Centrální Makedonie	46.500 osob
Thessalie	19.800 osob
Peloponés	14.300 osob
Západní Řecko	11.300 osob.

Nárůst zaměstnanosti větší než 5% byl zaznamenán v regionech Thessalie, Severní oblast Egejského moře a Peloponés.

Je nutno poznamenat, že tyto změny v zaměstnanosti odrážejí důležité změny ve struktuře pracovníků dle profesí. Růst zaměstnanosti se především koncentroval do oblastí pracovníků pobírajících mzdu a do oblastí dělnických profesí. Tyto dvě sféry absorbovaly 120.000 z celkového počtu 151.000 pracovních míst. V některých regionech došlo, i přes snížení zaměstnanosti, k nárůstu zaměstnanosti pracovníků pobírajících mzdu. Vzhledem k tomu, že specifické aktivity CSF ovlivňují pouze pracovníky pobírající mzdu, zatímco jiné pouze soukromé podnikatele, je důležité analyzovat změny v zaměstnanosti odděleně.

Nárůst nezaměstnanosti v období 1993 – 1996, o přibližně 50.000 osob, není rovněž rozdělen rovnoměrně mezi jednotlivé regiony. V regionu Atika vzrostla nezaměstnanost o 15.500, evidentní zhoršení nastalo i v regionech Makedonie, Thrákie a Epirus. V dalších regionech závažný problém nezaměstnanosti setrvává. Na druhé straně v některých z regionů (Jižní oblast Egejského moře, Kréta a ostrovy v Jónském moři) bezproblémově i nadále pokračuje tendence nízké nezaměstnanosti.

Otázkou řešení nezaměstnanosti a zejména školením a dalším vzděláváním se zabývají následující programy:

- ◆ *OP „Nepřetržitě školení a podpora zaměstnanosti“* - orientuje se především na zvýšení zaměstnanosti již profesně vyškolených pracovních sil (podpora zaměstnávání nezaměstnaných).
- ◆ *Zákon 1892/90* - tento zákon je zaměřen především na podporu regionálního rozvoje, přičemž některé finanční prostředky pocházejí z fondů CSF. Jeho úlohou je podpora soukromých investic určených pro zakládání nových podniků, na regionální změny zaměstnanosti. V období 1994 – 1996 bylo na základě operačního

rámcě Zákona 1892/90 vytvořeno 13.318 pracovních míst, přičemž v první čtvrtině roku 1997 tento počet vystoupil až na 13.861. Tyto počty, přestože procento vztahující se k zaměstnanosti je nízké, se přibližují k téměř 10% nárůstu zaměstnanosti celé země v tomto období. Je charakteristické, že 5.197 pracovních míst, nebo 4 z 10 pracovních pozic, je reprezentováno regionem Východní Makedonie a Thrákie, fakt který je zjevně spojen s relativně vysokou ekonomickou motivací, která je pro tento region charakteristická.

6.2.7. Zaměstnanost a CSF pro dopravu

6.2.7.1. OP „Přístup a silniční osy“ – silniční komunikace

Hlavními dvěma projekty tohoto OP jsou PATHE a Via Egnatia. Na základě odhadů počtu pracovních míst vytvořených díky výstavbě projektů v rámci OP „Přístup a silniční osy“ byla vytvořena hypotéza, že na každých 25 mil. DRA výdajů bude vytvořeno jedno pracovní místo (měřeno v pracovních letech). Na základě plánovaných výdajů na silniční projekty v rámci tohoto OP v období 1994 – 1996 bylo ve výstavbě vytvořeno 5.120 pracovních míst (kumulativně). Do těchto pracovních míst nejsou zahrnuta místa, která se přímo nevztahují k výstavbě projektů (např. veřejné služby, studie, administrativa, technická a finanční podpora, aj.).

6.2.7.2. Letiště

Jediným velkým projektem v rámci tohoto OP je výstavba nového aténskému letiště ve Spatě. V roce 1997 zaměstnala výstavba letiště přibližně 2.000 lidí. Odhad průměrné roční zaměstnanosti pro období 1996 – 2001 se pohybuje mezi 3.000 a 3.500 pracovními místy. Pro zbývající menší projekty bylo odhadnuto, že do 31.12.1997 bylo vytvořeno 624 pracovních pozic (měřeno v pracovních letech).

Mnoho nových pracovních míst je následovně vytvářeno při provozu a údržbě daných zařízení.

6.2.7.3. Přístavy

Odhad přímé zaměstnanosti pro celé období 1994 – 1999 se pohybuje okolo 800 pracovních let. Nová pracovní místa nejsou vytvářena pouze při výstavbě a modernizaci přístavů, ale také v následující fázi operace a údržby. V následující tabulce 6.11. jsou uvedena konkrétní data vývoje zaměstnanosti v přístavu v Thessaloniki

Tabulka 6. 11. - Zaměstnanost v přístavu Thessaloniki³³

	Zaměstnanci	Dělníci v docích	Celkem	% roční změny	Změna 1993 – 1997
1993	517	460	977	-	-18,7%
1994	507	433	940	- 3,8	
1995	487	397	884	- 6,0	
1996	485	371	856	- 3,2	
1997	451	343	794	- 7,2	

6.2.7.4. Železnice

Následující tabulka 6.12. znázorňuje plánované přínosy pro zaměstnanosti v oblasti výstavby železnic (v pracovních letech) a stálá pracovní místa vytvořená v dlouhodobém výhledu (místo/rok).

³³ Zdroj: Správa přístavu Thessaloniki

Tabulka 6. 12. - Plánovaný přínos výstavby železnic³⁴

Projekt	IRR ekonomické struktury	Zaměstnanost v rámci délky trvání realizace projektů (pracovní roky)	Zaměstnanost v rámci provozu a hromadné přínosy (pracovní místa/rok)
S 1			
M 1.1	-	1191	747
M 1.2	-	724	395
M 1.3	5,24%	6252	4156
M 1.4	-	154	74
M 1.5	-	435	186
M 1.6	-	63	30
S 2			
M 2.1	33,20%	200	96
M 2.2	16,35%	250	120
M 2.3	-	195	127
			360
S 3	7,99%	852	
S 4	8,08%	1250	810
S 5			
M 5.1	45,11%	192	92
M 5.2	-	90	45
M 5.3	-	45	22
S 6			
M 6.1		400	200
M 6.2		30	15

6.2.7.5. Attiko Metro

Výstavba nového metra v Aténách zaměstnává přibližně 2.200 dělníků, na čtyřiceti různých místech města.

6.2.8. Shrnutí

Zrychlení tempa růstu zaměstnanosti, které bylo zaznamenáno v období 1994 – 1997, náleží, vzhledem k tomu, že ostatní sektory, navzdory okrajovému zvýšení své produktivity, vykazují čistou redukci počtu pracovních míst, především do terciárního sektoru. Růst nezaměstnanosti v rámci téhož období nebyl natolik způsoben vývojem zaměstnanosti, který byl velmi dobrý v porovnání s průměrnými podmínkami v ostatních zemích EU, jako

³⁴ Zdroj: OSE

z důvodu významného růstu pracovní síly, který je spojen hlavně se stupněm účasti žen a mužů v produktivním věku na pracovní síle.

Z odhadů a reálného vývoje zaměstnanosti je patrné, že CSF se v období 1994 - 1999 podílel na čistém růstu zaměstnanosti 29%. Procentní podíly v letech 1995 a 1996 vystoupily na hodnoty 50% a 53%. Tato procenta byla velmi vysoká a ukazují vysoký stupeň nezávislosti vývoje zaměstnanosti v zemi na finančních prostředcích CSF ze zdrojů Unie.

V období 1994 – 1995 snížení tempa dokončení velkých projektů a hmotných infrastruktur zpomalilo také účinek CSF na produktivitu v oblasti zpracovatelského průmyslu a stavebnictví. Nicméně, přínosy, které vyvstávají v roce 1996 z vlivu CSF na zaměstnanost v rámci těchto dvou sektorů, vznikají více v rámci podpory již existujících pracovních míst než z tvorby nových.

Změny celkové zaměstnanosti v období 1994 – 1999 následují reformu směrem k přínosům pro zaměstnané osoby a regionální nerovnováhu. V osmi regionech byl zaznamenán růst a v pěti regionech snížení zaměstnanosti.

Počty podporovaných pracovních míst a osob samostatně výdělečně činných dle regionů ukazují statistickou důležitost, korelace mezi změnami v počtu osob v zaměstnaneckém poměru a celkovou zaměstnaností. Úzkou korelaci se změnami zaměstnanosti ukazuje počet vyškolených, zaměstnaných v soukromém sektoru dle regionu. Vzhledem k faktu, že tento vzájemný vztah by mohl vyplynout z mnoha okolností, posouvá se směrem k eventuálnímu směru, ve smyslu toho, že školení se podílí na udržování zaměstnanosti. Stejně jako v případě školení nezaměstnaných, ukazatele podle regionů podporují hypotézu, že regiony s relativně vysokým počtem školených nezaměstnaných jsou oblastmi, které vykazují relativně vysoký nárůst celkové zaměstnanosti.

Ze zkoumání vztahu mezi školením a zaměstnaností, založeném na údajích Výzkumu pracovní síly je patrné, že školení významně slouží přístupu a setrvání osob v rámci pracovního trhu, ovšem školené osoby vykazují vyšší procenta nezaměstnanosti z celkové pracovní síly.

6.3. Fyzický pokrok

Pokrok v dosahování stanovených cílů v rámci uskutečňování projektů je prezentován v tabulce 6.13..

Tabulka 6. 13. - Fyzický pokrok³⁵

	Cíl	Dosaženo	%
Silnice			
Dálnice (km)			
PATHE	556,8 km	294,0 km	52,8%
Egnatia	576,4 km	125,1 km	21,7%
Zbývající osy	543 km	45,6 km	8,4%
			52,0%
Náklady (Meuro)	2.394 Meuro	1.244,88 Meuro	
Železnice			
Traf Atény – Thessaloniki – Eidomeni	487 km	154 km	32%
Projekty CF			
trať (km)	222 km	53,5 km	24%
elektrifikace (km)	520 km	36,4 km	7%
Snížení cestovního času			
Traf Atény – Thessaloniki – Eidomeni	55'		
Spojení s obchodním přístavem Kavala	31'		
Zvýšení kapacity sítě			
Traf Atény – Thessaloniki – Eidomeni			62%
Zvýšení kapacity cestujících	5.200		
Zvýšení kapacity nákladů	41 mil t		
Náklady (Meuro)	1.452,7 Meuro	436,1 Meuro	30%
Náklady - CSF	548,0 Meuro	256 Meuro	45%
Náklady –projekty CF (Meuro) (do 31/8/97)	904,8 Meuro	180,1 Meuro	20%
Městská doprava (Metro)			
Aténské metro (until 1998)	-	-	68,8%
Snížení cestovního času	-	-	50%
Kapacita	140 mil cestujících/rok	-	-
	450 tis. cestujících / den	-	-
Snížení toxických emisí			
Snížení počtu denních jízd automobilem	-	-	35%
	250 tis. aut	-	-
		947 Meuro	42,2%
Náklady (Meuro)	1.566 Meuro		
Přístavy			
Dokončení prací v přístavech			
Náklady (Meuro)	137,931 Meuro	40,412 Meuro	29,3%
Leteišťe			
Dokončení prací na letištích	-	-	70%
Náklady (Meuro)	312,1 Meuro	81,1 Meuro	23%

³⁵ Zdroj: vlastní

6.3.1. Nové letiště ve Spatě

Práce na novém aténském letišti ve Spatě pokračují až dosud podle plánu. Následující tabulka 6.14. ukazuje plán a dosažené procento provedení prací.

Tabulka 6. 14. - Postup prací na letišti ve Spatě

Část	Dokončeno do června 1999
Hlavní budova terminálu	75,97%
Stanice zdravotnické záchranné služby	Dokončeno
Podzemní spojení	80,91%
Pozemní práce	99,21%
Satelitní budovy	66,76%
Jižní křižovatka	90,21%
Služební stanice pro rampu #1	Dokončeno
Služební stanice pro rampu #2	Dokončeno
Údržba plochy a budov	Dokončeno
Kontrolní věž & budova ATC	94,7%
Letecký most #1	99,2%
Letecký most #2	99,2%
Sídlo vedení letiště	67,5%
Budova letecké pošty	75,49%
Východní runway	94,61%
Západní runway	88,58%
Čistírna odpadních vod	65,6%
Budovy osvětlení plochy	94,23%
Hlavní budova	Dokončeno
Vodárna	94,59%
Policejní stanice	17,96%
Požární stanice	34,89%
Mobilní dílna	41,34%

Odhaduje se, že celkový pokrok všech prací do současnosti je 68,8%.

6.3.2. Via Egnatia

Následující tabulka 6.15. prezentuje postup prací na dálnici Via Egnatia – jednom z nejdůležitějších realizovaných projektů v rámci OP.

Tabulka 6. 15. - Postup prací na Via Egnatia³⁶

	VIA EGNATIA	Dokončeno (do konce roku 1998)
1	Úseky postavené v 80. letech	120,5 km
	Celkem 1	120,5 km
2	Úseky ve výstavbě (50 kontraktů)	407,0 km
3	Ve fázi vývoje	30,0 km
4	Ve fázi studie / bude uskutečněno	74,0 km
	Celkem 2	511,0 km
5	Ve fázi studie / bez záruky financování	48,5 km
	Celkem 3	48,5 km
	CELKEM	680 km

6.4. Efektivnost opatření

6.4.1. Úvod

Efektivnost opatření OPT v Řecku je hodnocena pomocí souboru ukazatelů, např.:

- ◆ změny v přístupnosti
- ◆ zkrácení cestovního času
- ◆ zvýšení spolehlivosti sítí
- ◆ zlepšení úrovně služeb
- ◆ dopady na regionální rozvoj

V Řecku operují v rámci CSF následující OPT:

- ◆ silnice, přístavy a letiště – OP „Přístup a silniční osy“
- ◆ železnice – OP „Železnice“
- ◆ metro – OP „Městský rozvoj“ – Attiko Metro

³⁶ Zdroj: EGNATIA ODOS, S.A.

6.4.2. Obecné ukazatele

Následující tabulky 6.16. – 6.20. ukazují obecné hodnoty pro řeckou dopravu a její vývoj.

Tabulka 6. 16. - Výkon v oblasti řecké dopravy v roce 1997³⁷

Nákladní doprava (mld tkm)						Osobní doprava (mld okm)					Silniční nehody		
Železnice	Silnice	vnitrozemí doprava ve Riční	Potrubi doprava	Potrubi doprava ve vnitrozemí	Celkem nákladní doprava	Železnice	Autobusy	Osobní autobusy	Silniční doprava celkem	Cestující celkem	Nehody se zraněním (tis.)	Úmrtí a zranění (tis.)	Úmrtí na 100.000 obyvatel
0,3	12,7	-	-	13,1	-	1,8	5,8	30,1	35,9	37,7	24,3	32,7	21,0

Tabulka 6. 17. - Osobní doprava³⁸

	Osobní automobily (mld.okm)	Železnice (mld.. okm)	Vodní doprava (mld. okm)
1970	8,6	1,5	1,6
1980	27,6	1,5	1,9
1990	50,5	2,0	2,7
1992	48,8	2,0	3,0
1993	53,5	1,7	4,1
1994	56	1,4	4,7
1995	58,8	1,6	4,8
1996	61,7	1,8	
1997	64,4	1,9	
okm na osobu za rok			
1997	5.886	180	454

Tabulka 6. 18. - Železnice - nákladní doprava (mld. tkm) ³⁹

1970	0,7
1980	0,8
1990	0,6
1992	0,5
1993	0,5
1994	0,3
1995	0,3
1996	0,3
1997	0,3

³⁷ Zdroj: EUROSTAT

³⁸ Zdroj: Národní statistický úřad Řecka

³⁹ Zdroj: Národní statistický úřad Řecka

Tabulka 6. 19. - Motorizace⁴⁰

Rok	Počet osobních automobilů na 1000 obyvatel	Osobní automobily (mil.)	Autobusy (tis.)	Nákladní automobily (tis.)
1970	26,0	0,2	10,5	105
1980	89,0	0,9	18,0	401
1990	171,0	1,7	21,4	743
1991	173,0	1,8	22,1	793
1992	177,0	1,8	22,7	798
1993	188,0	2,0	23,2	826
1994	199,0	2,1	23,5	849
1995	211,0	2,2	24,6	884
1996	223,0	2,3	25,1	915
1997	229,0	2,4		

Tabulka 6. 20. - Dopravní nehody⁴¹

Rok	Silniční dopravní nehody Počet dopravních nehod zahrnujících zranění (tis.)	Železnice	
		Úmrtí při dopravních nehodách týkajících se železnice	Počet smrtelných úrazů cestujících
1970	18,3	50	1
1980	18,2	38	1
1990	19,6	34	0
1993	22,2	33	3
1994	22,2	42	0
1995	22,8		
1996	23,6		
1997	24,7		

6.4.3. Silnice

OP „přístup a silniční osy“, Subprogram 1 – „Silniční osy“ je zaměřen na:

- ◆ kvalitativní zlepšení a kontrola služeb poskytovaných silniční dopravou;
- ◆ snížení fyzických překážek, které zahrnují vzdálenost a nedostatky společných hranic s ostatními zeměmi EU, zejména výhody, které umožní sblížení řecké ekonomiky s ostatními zeměmi EU;
- ◆ rozvoj interních spojení (národní a mezinárodní důležitosti), spíše než odstranění nedostatků pozorovaných v oblasti meziregionálního propojení;
- ◆ zlepšení bezpečnosti

⁴⁰ Zdroj: Národní statistický úřad Řecka

⁴¹ Zdroj: Národní statistický úřad Řecka

- ◆ přeměna PATHE a výstavba / přeměna Egnatia na dálnice s co možná největší délkou
- ◆ rozvoj dopravní kapacity a bezpečnosti na silnicích na všech základních osách, s prioritou náležející naléhavým problémům, zejména výstavba mostu Rion-Antirion

Míry / ukazatele, použité pro odhad vlivu realizace programů, mohou být použity i pro odhad jejich účinnosti. Ukazatele související s fungováním projektů, které odrážejí dopravní kapacitu sítě jsou např. následující: rychlost, snížení počtu dopravních nehod, snížení nákladů na dopravu, zlepšení produktivity a vlivu na GDP a zaměstnanost.

Pokrok ve vývoji silniční infrastruktury, založený na souboru ukazatelů a jeho dopady jsou prezentovány v následující tabulce 6.21.

Tabulka 6. 21. - - Pokrok a dopady na silniční infrastrukturu⁴²

Ukazatele	1994	1995	1996	1997
1. Fyzické cíle				
Dálnice - km				
PATHE	111,3	480,5		
Egnatia	94	405		
Ostatní osy	0	77,5		
2. Výsledky				
Zvýšení průměrné rychlosti - km/h				
PATHE	90 - 110	90 - 120		
Egnatia	90 - 110	90 - 110		
Ostatní osy	-	-		
3. Snížení počtu dopravních nehod				
Počet úmrtí na 1 mil. dopravních nehod	672	360		
Počet úmrtí na 100.000 obyvatel	17,3	15		
Počet dopravních nehod / úmrtí				
PATHE	570/183	-		
Egnatia	343/52	-		
Ostatní osy	-	-		
4. Dopady		-	-	
Snížení nákladů na dopravu				
Vytvoření nových pracovních míst				
Fáze výstavby	-	32.941	5.120	
Fáze provozu		-	-	
Náklady na jednotku (mil. DRA / km)				
PATHE		-	940	
Egnatia		-	1.080	
Ostatní osy		-	425	

⁴² Zdroj: vlastní

Tabulka 6.21. se skládá z ukazatelů reprezentujících vlivy na fyzické cíle a ukazatele, které jsou spojeny s výsledným efektem dopadů s vlivem na dokončení výstavby os, dopravu a v neposlední řadě na ekonomiku obecně.

Prvky, zahrnuté v tabulce 6.21. jsou spojené s analýzou ex-ante, poskytnutou za tímto účelem YPEHODE. Závěrem vyplývá, že z hlediska této situace, transformace některých úseků silniční sítě v dálnice zahrnuje následující:

- ◆ růst dopravní kapacity
- ◆ růst průměrné rychlosti o 20 – 30% a současně snížení cestovních časů
- ◆ snížení nákladů na dopravu, které zahrnují i snížení cestovních časů a následovně zlepšení národní ekonomiky
- ◆ díky zlepšení technických charakteristik a specifikací snížení počtu dopravních nehod

6.4.4. Letiště

Na základě dotazníku⁴³, vyvinutého za účelem této studie, bude dosaženo v oblasti letecké dopravy následujících pozitivních efektů:

- ◆ snížení cestovních časů
- ◆ zvýšení bezpečnosti
- ◆ snížení spotřeby energie
- ◆ zlepšení kvality ovzduší
- ◆ snížení hluku
- ◆ ekonomický růst (letiště jsou považována za póly ekonomického růstu a rozvoje)
- ◆ přilákání turistů (jeden z hlavních zájmů YPA)

Realizace projektů spojených s infrastrukturou letecké dopravy pozitivně ovlivňuje:

- ◆ významné zvýšení úrovně služeb na letištích (např. podpora zdravotně postižených osob)
- ◆ zvýšení kapacity infrastruktury
- ◆ technologická modernizace letišť
- ◆ zlepšení provozních a pracovních podmínek
- ◆ kapacity pro nové typy letadel

⁴³ viz. Příloha

Projekty YPA významně ovlivňují i ostatní průmysl. Například rozšíření letiště v Kastorii bylo provedeno s cílem podpory průmyslu v této oblasti.

Výstavba nových letišť / rozšíření stávajících má pozitivní dopad na zaměstnanost, vzhledem ke zvýšení počtu zaměstnanců jednak přímo v rámci letišť a jednak v souvisejících oblastech (např. turismus). Výstavba nových letišť / rozšíření stávajících má pozitivní dopad i na regionální ekonomický růst a rozvoj. Letiště umožňují rozvoj turismu především v obtížně přístupných oblastech (např. ostrovy). Je možno konstatovat, že letiště samo o sobě přispívá k odstraňování izolace některých oblastí (především ostrovů). Existence letišť, jako významného faktoru komunikace, také přispívá ke kulturnímu pozvednutí mnoha oblastí.

6.4.5. Přístavy

Podle dotazníku⁴⁴, vyvinutého za účelem této studie, má realizace projektů zaměřených na modernizaci stávající přístavní infrastruktury pozitivní efekt na:

- ◆ úspora cestovního času (30%) (nová kotviště, která jsou k dispozici, snižují čas strávený plavidly v přístavech)
- ◆ zvýšená bezpečnost (rozvoj nových přístavů v oblasti ostrovů má významný vliv na bezpečnost – ochrana vodních ploch v přístavních zátokách)
- ◆ ekonomický růst (především v ostrovních oblastech)
 - ◆ zřetelný vliv na pobřežní / mořskou (krátké vzdálenosti) lodní dopravu a průmysl
 - ◆ vliv na nákladní dopravu
 - ◆ pozitivní dopad na zaměstnanost (námořníci)
 - ◆ tržní příležitosti pro nákladní dopravu
 - ◆ nové tržní příležitosti v ostrovních oblastech
- ◆ přilákání turistů (zvýšení atraktivity odlehlých oblastí)
- ◆ regionální rozvoj
- ◆ udržitelná mobilita (ostrovy)

⁴⁴ viz. Příloha

6.4.5.1. Přístav Thessaloniki

Následující tabulky 6.22. – 6.24. prezentují vývoj přístavu v Thessaloniki v závislosti na opatřeních provedených v rámci modernizace přístavu.

Tabulka 6. 22. - Celkový náklad v přístavu Thessaloniki⁴⁵

	Suchý náklad	% roční změny	Tekutá paliva	% roční změny	Celkem	% roční změny
1993	5.710.144	-	7.290.966	-	13.001.110	-
1994	5.316.796	- 6,9	6.094.558	-16,4	11.411.354	- 12,2
1995	5.902.760	11,0	6.401.821	5,0	12.304.581	7,8
1996	6.028.357	2,1	7.086.694	10,7	13.115.051	6,6
1997	6.774.924	12,4	7.333.814	3,5	14.108.738	7,6

Tabulka 6. 23. - Vývoj kapacity kontejnerů v přístavu Thessaloniki⁴⁶

	Kontejnery			Tuny	% z celkového suchého lodního nákladu
	Naložené	Prázdné	Celkem		
1993	86.590	26.657	113.247	1.225.366	21,5
1994	95.293	22.145	117.438	1.316.988	24,8
1995	112.968	30.499	143.467	1.536.204	26,0
1996	124.991	36.344	161.335	1.807.281	30,0
1997	127.659	28.442	156.101	1.895.225	28,0

Tabulka 6. 24. - Vývoj osobní dopravy v přístavu Thessaloniki⁴⁷

	Zahraníční	Domácí	Celkem	% roční změny
1993	7.345	198.190	205.535	-
1994	6.613	190.263	196.876	- 4,2
1995	17.550	196.787	214.337	8,9
1996	20.283	243.361	263.644	23,0
1997	4.290	250.252	254.542	-3,5

⁴⁵ Zdroj: Správa přístavu v Thessaloniki

⁴⁶ Zdroj: Správa přístavu v Thessaloniki

⁴⁷ Zdroj: Správa přístavu v Thessaloniki

6.4.5.2. Přístav Pireus

Následující tabulky 6.25. – 6.26. ukazují změny dosažené v důsledku uskutečnění některých reforem a modernizací v nejdůležitějším řeckém přístavu Pireus.

Tabulka 6. 25. - Vývoj osobní dopravy v přístavu Pireus⁴⁸

	Zahraniční	Domácí	Celkem	% roční změny
1990	715.196	6.019.164	6.734.360	-
1991	385.519	6.177.664	6.563.203	- 2,5
1992	649.993	6.298.180	6.948.183	5,9
1993	661.809	6.432.414	7.094.223	2,1
1994	673.222	6.662.165	7.335.387	3,4
1995	692.706	6.705.667	7.398.373	0,9

Tabulka 6. 26. - Vývoj nákladní dopravy v přístavu Pireus⁴⁹

	Zahraniční	Domácí	Celkem	% roční změny
1990	6.471.913	3.437.488	9.909.401	-
1991	6.827.955	3.039.794	9.867.749	- 0,4
1992	6.481.470	3.035.987	9.518.457	- 3,5
1993	5.573.447	3.064.003	8.637.450	- 9,3
1994	5.836.000	2.916.791	8.752.791	1,3
1995	7.374.113	3.002.155	10.376.278	18,6

6.4.6. Železnice

Tabulka 6.27. podává informace o důležitých kvalitativních zlepšeních na trati Atény – Thessaloniki – Eidomeni, která je považována za hlavní projekt v rámci OP „Železnice“.

⁴⁸ Zdroj: Správa přístavu Pireus

⁴⁹ Zdroj: Správa přístavu Pireus

Tabulka 6. 27. -Dopady OP "Železnice"⁵⁰

Projekt	Dosažené cíle					
	Snížení cestovního času (min)	Zvýšení kapacity sítě	Zvýšení kapacity pro cestující	Zvýšení rychlosti dieselových vlaků	Zvýšení kapacity kontejnerů	Úspory výdajů na provoz a údržbu sítě
S 1	55'	3.570 / 62%				
M 1.1	30'	47%				
M 1.2	30'	5%				
M 1.3	26'	9%				
M 1.4		1%				
M 1.5						
S 2			5.200			
M 2.1			5.200			
M 2.2				40 km/h		
S 3	31'					
S 4					41 mld. tun	
S 5						2,5 mil. DRA za rok 100%
M 5.1						20%
M 5.2						-
M 5.3						80%

Po dokončení rozsáhlého projektu Evaggelismos – Leptokarya (financováno ze zdrojů Kohezního fondu) bude cestovní čas na trati Atény – Thessaloniki snížen přibližně o 1 hodinu a 10 minut. Díky dokončení projektu elektrifikace trati Atény – Thessaloniki – Eidomeni bude celkový cestovní čas snížen přibližně o 1 hodinu a 30 minut. Rovněž bylo, jako výsledek zlepšení železniční sítě, odhadnuto významné zvýšení kapacity sítě (cestujících / nákladu). Prostřednictvím realizace OP bude také dosaženo významné úspory výdajů na provoz a údržbu železniční sítě.

Zlepšení služeb pro cestující budou výrazně ovlivněno nejen zvýšením kapacity tratí, ale i zvýšením průměrné rychlosti a modernizací stávající infrastruktury (zakoupení nových vozidel, elektrifikace, signalizace, zavedení telemanagementu, apod.).

Plánované propojení železničních tratí s komerčním přístavem v Kavale přinese užitek nejen v rámci regionu (např. zvýšená produktivita), ale celé zemi.

⁵⁰ Zdroj: OSE

6.4.7. Další akce

V rámci OP „Přístup a silniční osy“ operuje i Subprogram „Další akce“, který se zaměřuje na rozšíření a kvalitativní zlepšení služeb v oblasti dopravy a zlepšení současné úrovně bezpečnosti navigace.

Konkrétně jsou snahy tohoto Subprogramu zaměřeny na:

- ◆ bezpečnost řízení
- ◆ ochrana lidského života na moři
- ◆ rozšíření sítě heliportů

Tabulka 6. 28. – Míry efektivity Subprogramu „Další akce“⁵¹

Míra		Celkové náklady	
		ECU (tis.)	%
2.3.1	Bezpečnost navigace	9.655	10,9
2.3.2	Bezpečnost lidských životů na moři	75.862	85,3
2.3.3	Rozšíření sítě heliportů	3.448	3,9
Celkem		88.965	100,0

6.4.8. OP „Městský rozvoj“ – Attiko Metro

Výstavba Attiko Metro je uskutečňována v rámci OP „Městský rozvoj“. Jeho dokončení bude mít vliv na mnoho oblastí. Zlepšení jsou znázorněna v následující tabulce 6.29..

Tabulka 6. 29. - Odhad dopadů Attiko Metro⁵²

Úspora cestovního času	50%
Kapacita	140 mil. cestujících za rok 450 tis. cestujících za den 1 vůz = 1.000 cestujících (ve špičce)
Snížení denního používání automobilem	250 tis. automobilů
Snížení toxických emisí	35%

Uživatelé metra dosáhnou, v porovnání s použitím ostatních druhů dopravy, padesátiprocentní úspory cestovního času. Například, v současnosti trvá v době dopravní špičky cesta z Ethnikis Amynis na náměstí Syntagma (centrum Atén), za předpokladu použití osobního automobilu, 35 minut. Při použití metra bude stejný úsek trvat pouhých 10

⁵¹ Zdroj: data Committee Monitoring Report

⁵² Zdroj: data Attiko Metro, S.A.

minut. Z Dafni do Omonia normálně trvá cesta osobním automobilem 35 minut, metro zajistí zkrácení na 9 minut. V plánu je napojení autobusových, trolejbusových a železničních linek s metrem tak, aby došlo k užšímu propojení a efektivnějšímu užití veřejné hromadné dopravy.

Za plného provozu budou nové dvě linky metra schopny pojmout odhadovaných 140 milionů cestujících za rok, což znamená přibližně 450.000 cestujících za den. Pro srovnání, stávající železniční spojení Atény – Pireus (ISAP) může pojmout přibližně 110 milionů cestujících za rok, což znamená 350.000 cestujících za den.

Časový interval mezi jednotlivými vlaky bude 3 minuty během špičky a 5 až 10 minut mimo ní. Typický vlak bude schopen pojmout během doby dopravní špičky až 1.000 cestujících.

Během posledních 25 let procento obyvatel Atén používajících veřejnou hromadnou dopravu značně pokleslo, ze 70% na 35%. Metro výrazně tento klesající trend obrátí.

Je odhadnuto, že za plného provozu metra poklesne celkový počet denních jízd osobním automobilem o 250.000, což bude mít za následek výrazné snížení znečištění ovzduší. Problém znečištění ovzduší je zejména v řecké metropoli velice ožehavým tématem. Na přelomu 70. a 80. let se v Řecku velice rozšířilo používání osobních automobilů (viz. tabulka 6.3.4.). Spolu s touto motoristickou expanzí začaly ovšem i problémy se znečištěním životního prostředí (znečištění ovzduší, hluk). Řecká vláda i další odpovědné autority se snažily tuto situaci řešit (Atény – omezení používání osobních automobilů v centru města, systém založený na SPZ, liché a sudé dny), ovšem ne příliš úspěšně. Díky zavedení metra se toxické emise sníží zhruba o 35%.

Dalším důležitým prvkem při výstavbě metra je začlenění zařízení pro osoby se zvláštními potřebami. Vzhledem k faktu, že tito lidé tvoří zhruba 8 – 10% celkové populace bude nové metro snadno dostupné a vybavené zařízeními pro lidi s nejrůznějšími tělesnými omezeními, za účelem zajištění uspokojení jejich potřeb. Kromě toho statistiky ukazují, že i lidé nad 65 let mají určitý druh tělesného omezení.

6.4.9. Vliv na regionální rozvoj

Rozvoj dopravní infrastruktury má podstatný vliv na regionální rozvoj. Růst a zdokonalení (úspora cestovního času, lepší přístupnost oblastí, bezpečnost, apod.) dopravní

infrastruktury ovlivňuje přímo i nepřímo ekonomiku, zaměstnanost, produkční schopnosti a další ekonomické, sociální a kulturní faktory, důležité pro rozvoj regionu.

Výsledky regionální analýzy jsou níže prezentovány ve formě tabulek. Tabulky 6.30. -6.38. obsahují ukazatele spojené s regionálním rozvojem, např. nejdůležitější údaje o regionu (vývoj GDP a trhu práce, demografická data), vývoj zaměstnanosti a nezaměstnanosti, vývoj produktivity v regionech, srovnání uskutečňování cílů CSF ve všech 13 regionech, atd..

Tabulka 6. 30. - Nejdůležitější údaje o regionech⁵³

Region	Ekonomika				Trh práce							Demografická data				Vzdělání						
	GDP na hlavu EUR 15 = 100		Zaměstnanost podle sektoru (% z celku) 1997		Míra nezaměstnanosti (%) Evř. žádosti na mil. obyvatel, průměr 94-95-96							Míra zaměstnanosti (% populace ve věku 15-64 let) 1997					1000 obyvatel, 1996		Hustota obyvatelstva (ob./km²) 1996		% populace ve věku	
	1986	1996	průměr 1994-95-96	Zemědělství	Průmysl	Služby	Celkem 1987	Celkem 1997	Dlouhodobě nezaměstnaní (% z celkového počtu nezaměstnaných) 1997	Ženy 1997	Mladí lidé 1997	Celkem	Ženy	Muži	< 15		15-64	65 +	Dosažené vzdělání u osob ve věku 25-59 (% z celku)	základní	vysoké	
SEVERNÍ ŘECKO	57,2	64,8	63,7	27,5	23,1	49,4	6,4	9,1	52,7	14,4	29,4	57,7	40,6	76,3	3 381	59,9	16,8	68,1	15,1	57	28	16
Východní Makedonie a Thrákie	55,8	61,1	59,9	40,0	17,9	42,1	.	8,3	46,7	12,5	27,8	62,2	46,3	79,5	561	39,6	17,3	66,8	15,9	65	23	12
Centrální Makedonie	58,3	67,4	66,4	19,5	25,6	54,8	.	9,2	48,8	14,5	28,2	56,0	39,4	74,3	1 777	94,5	16,5	69,4	14,1	51	31	18
Západní Makedonie	58,1	61,8	60,6	23,4	32,8	13,6	.	13,8	61,9	22,6	45,7	53,6	34,3	73,1	302	31,9	17,7	66,6	15,7	61	26	13
Thesálie	55,2	62,7	61,5	38,6	17,4	44,0	6,5	7,5	63,8	12,8	27,1	60,6	41,9	80,6	742	52,8	17,0	66,5	16,5	64	22	14
CENTRÁLNÍ ŘECKO	57,7	58,2	57,7	37,1	19,6	43,3	.	8,8	61,5	14,7	32,8	60,6	42,4	79,5	2 635	48,9	16,2	66,2	17,6	65	24	11
Epirus	47,4	43,8	43,4	30,3	20,1	49,6	.	10,5	67,0	17,6	43,4	55,7	37,4	75,1	368	40,0	15,5	66,7	17,7	65	21	15
Ostrovy v Jónském moři	51,9	61,9	61,1	26,7	15,8	57,6	.	6,2	46,5	7,6	23,4	68,5	54,1	83,2	199	86,4	16,4	64,1	19,5	67	24	10
Západní Řecko	48,9	57,7	56,9	41,5	17,6	40,9	.	7,9	65,6	11,6	28,5	59,9	43,5	76,6	733	64,6	17,8	66,1	16,1	68	23	9

⁵³ Zdroj: Eurostat (REGIO) + kalkulace DGXVI

Sτέρα Ellada	73,5	65,5	65,3	31,8	27,5	40,8	.	.	.	12,0	60,7	22,6	42,6	55,6	34,4	78,7	663	42,6	15,7	67,4	16,9	65	25	11
Peloponés	60,7	58,3	57,9	13,4	16,9	39,7	.	.	.	7,5	58,8	13,2	27,9	66,2	47,5	85,1	671	43,3	15,2	65,2	19,5	62	26	11
Atika	62,8	76,8	74,96	1,0	15,3	73,7	.	.	.	11,6	55,6	16,9	34,5	52,4	37,2	69,3	3 449	905,5	16,2	69,0	14,8	37	42	22
ΕΓΕΙΣΚΕ ΟΣΤΡΟΒΥ α ΚΡΕΤΑ	56,2	69,5	68,5	28,5	15,5	56,0	.	.	.	4,7	48,4	7,7	19,0	64,6	46,8	83,2	1 011	57,9	18,2	64,9	16,8	61	27	13
Severní část Egejského moře	44,0	51,7	50,3	24,2	19,6	56,1	.	.	.	7,1	54,4	12,9	23,5	52,5	29,8	76,2	184	48,0	16,6	61,0	22,4	61	27	12
Jižní část Egejského moře	65,1	75,3	74,6	10,2	20,0	69,9	.	.	.	4,3	43,0	7,2	15,5	61,7	41,3	82,8	268	50,7	18,8	66,9	14,2	66	25	9
Kréta	56,6	72,5	71,6	37,8	12,5	49,8	.	.	2,7	4,3	48,8	6,9	19,8	70,1	55,3	85,6	559	67,1	18,5	65,3	16,2	58	28	14
ΣΕΚΚΟ ΣΕΛΚΕΜ	59,2	67,5	66,4	19,8	22,5	57,7	3,7	7,4	9,6	55,4	14,8	31,0	56,7	40,1	74,8	10 476	79,6	16,6	67,6	15,8	51	32	17	17

Tabulka 6. 31. - Regionální rozvoj⁵⁴

Kategorie cílů CSF II	Regiony												
	1 Východní Makedonie a Thrákie	2 Centrální Makedonie	3 Západní Makedonie	4 Epirus	5 Thesálie	6 Ostrov v Jónském moři	7 Západní Řecko	8 Stereá Ellada	9 Atika	10 Peloponés	11 severní část Egejského moře	12 jižní část Egejského moře	13 Kréta
II. Mezinárodní / regionální orientace Úspěch v regionální roli na Balkánu (Thessaloniki) Úspěch v regionální roli v rámci středomoří (Kréta: kulturní, vědecké centrum, apod.)		X											X
III. Geografická pozice & systém dopravy – komunikace Obecné snížení stupně izolace Konkrétní - zlepšení komunikace - doprava	X		X	X	X	X		X	X				
III. Sektor produkce - ekonomika Obecně: Zlepšení ekonomiky, podpora růstu produkce, reforma výrobní struktury Konkrétně: Venkovské regiony, primární sektor, zemědělství (zlepšení produkce) Sekundární sektor - podpora - zlepšení výroby Turismus, kvalitativní zlepšení		X	X	X			X			X			
												X	X
											X	X	

⁵⁴ Zdroj: Committee Monitoring Report

Tabulka 6. 32. - Vývoj zaměstnanosti a nezaměstnanosti dle regionů⁵⁵

Region	Změna zaměstnanosti (% pa)				GDP / zaměstnaného (EUR 15 = 100)	
	88-93	93-97	1988	1993	1993	1996
Východní Makedonie a Thrákie	1,8	-0,6	53	52	53	56
Centrální Makedonie	1,0	2,8	65	69	70	69
Západní Makedonie	2,8	0,2	81	66	68	72
Thesálie	-0,6	3,0	62	68	69	68
Epirus	-2,2	0,2	52	60	61	65
Ostrovy v Jónském moři	-0,5	1,1	54	61	62	63
Západní Řecko	-3,0	2,3	54	70	72	73
Sτέρα Ellada	-0,8	-0,8	91	94	95	101
Peloponés	0,0	-0,3	64	67	68	67
Atika	2,5	1,6	72	72	74	74
Severní část Egejského moře	-3,5	0,4	53	64	65	63
Jižní část Egejského moře	4,4	-0,1	83	74	75	81
Kréta	2,4	1,1	64	68	69	72
ŘECKO CELKEM	1,1	1,4	67	69	71	72

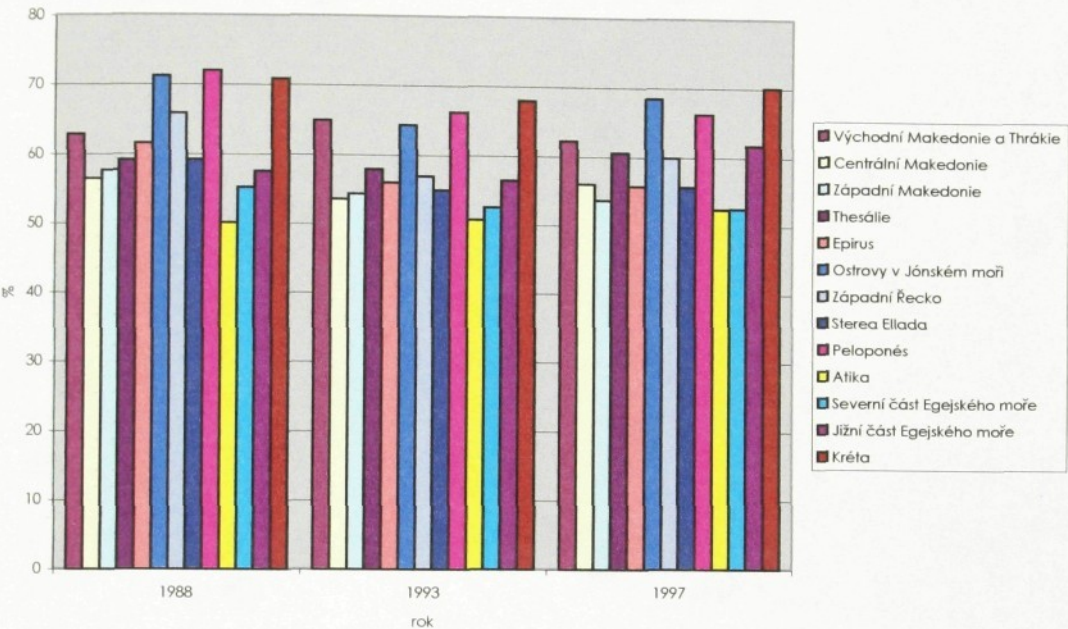
Tabulka 6. 33. - Míry zaměstnanosti dle regionů⁵⁶

Region	Rok		
	1988	1993	1997
Východní Makedonie a Thrákie	62,8	64,9	62,2
Centrální Makedonie	56,4	53,5	56
Západní Makedonie	57,6	54,3	53,6
Thesálie	59,1	57,9	60,6
Epirus	61,5	56	55,7
Ostrovy v Jónském moři	71,2	64,3	68,5
Západní Řecko	65,9	56,9	59,9
Sτέρα Ellada	59,2	54,9	55,6
Peloponés	72	66,2	66,2
Atika	50,1	50,7	52,4
Severní část Egejského moře	55,2	52,5	52,5
Jižní část Egejského moře	57,5	56,4	61,7
Kréta	70,9	67,9	70,1
ŘECKO CELKEM	57,1	55,2	56,7

⁵⁵ Zdroj: Eurostat (REGIO) + kalkulace DGXVI

⁵⁶ Zdroj: Eurostat (REGIO) + kalkulace DGXVI

Graf 6. 1 - Míry nezaměstnanosti dle regionů (%)⁵⁷



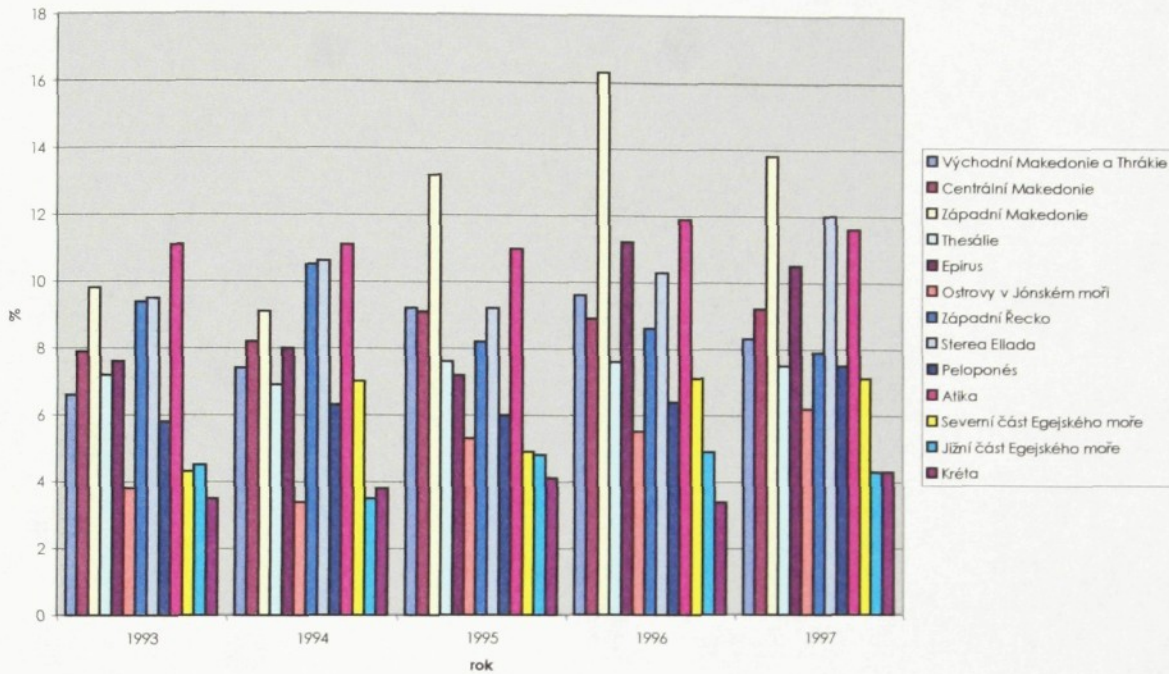
Tabulka 6. 34. - Nezaměstnanost dle regionů (%)⁵⁸

Region	Rok					Změna 1993-97
	1993	1994	1995	1996	1997	
Východní Makedonie a Thrákie	6,6	7,4	9,2	9,6	8,3	1,7
Centrální Makedonie	7,9	8,2	9,1	8,9	9,2	1,3
Západní Makedonie	9,8	9,1	13,2	16,3	13,8	4,0
Thesálie	7,2	6,9	7,6	7,6	7,5	0,3
Epirus	7,6	8,0	7,2	11,2	10,5	2,9
Ostrovy v Jónském moři	3,8	3,4	5,3	5,5	6,2	2,4
Západní Řecko	9,4	10,5	8,2	8,6	7,9	-1,5
Sterea Ellada	9,5	10,6	9,2	10,3	12,0	2,5
Peloponés	5,8	6,3	6,0	6,4	7,5	1,7
Atika	11,1	11,1	11,0	11,9	11,6	0,5
Severní část Egejského moře	4,3	7,0	4,9	7,1	7,1	2,8
Jihní část Egejského moře	4,5	3,5	4,8	4,9	4,3	-0,2
Kréta	3,5	3,8	4,1	3,4	4,3	0,8
ŘECKO CELKEM	8,6	8,8	9,1	9,7	9,6	1,0

⁵⁷ Zdroj: Eurostat (REGIO) + kalkulace DGXVI

⁵⁸ Zdroj: Eurostat (REGIO) + kalkulace DGXVI

Graf 6. 2. - Nezaměstnanost dle regionů⁵⁹



Tabulka 6. 35. - Zaměstnanost podle druhu dopravy (tis. osob)⁶⁰

Železnice	Ostatní pozemní doprava	Vodní doprava (mořská + vnitrozemí)	Letecká doprava	Pomocné dopravní aktivity	Doprava celkem	% z celkové zaměstnanosti
12	110	45	6	55	227	5,9%

Tabulka 6. 36. - Zaměstnanost – železnice (v tis. osob)⁶¹

1980	12,1
1990	13,3
1995	12,5
1996	11,7
1997	11,8

⁵⁹ Zdroj: Eurostat (REGIO) + kalkulace DGXVI

⁶⁰ Zdroj: Eurostat, Statistiky Národního statistického úřadu, údaje DG XVI

⁶¹ Zdroj UIC

Tabulka 6. 37. - Zaměstnanost v hlavních leteckých společnostech (v tis. osob) ⁶²

1980	8,8
1990	11,9
1995	9,1
1996	7,8
1997	8,2

Tabulka 6. 38. - Zaměstnanost dle regionu a sektoru průmyslu⁶³

Region	Zaměstnanost v roce 1997 (tis.)				Zaměstnanost v roce 1997 (%)		
	Zemědělství	Průmysl	Služby	Celkem	Zemědělství	Průmysl	Služby
Východní Makedonie a Thrákie	92	41	97	230	40,0	17,9	42,1
Centrální Makedonie	136	178	381	695	19,5	25,6	54,8
Západní Makedonie	24	34	45	103	23,5	32,9	43,6
Thesálie	106	48	120	274	38,6	17,4	44,0
Epirus	30	20	49	99	30,3	20,1	49,6
Ostrovy v Jónském moři	20	12	43	75	26,7	15,8	57,6
Západní Řecko	97	41	95	233	42+1,5	17,6	40,9
Sterea Ellada	51	44	66	161	31,7	27,5	40,7
Peloponés	90	35	82	207	43,4	16,9	39,7
Atika	14	356	1 038	1 408	1,0	26,3	73,7
Severní část Egejského moře	13	11	31	55	24,2	19,6	56,1
Jižní část Egejského moře	10	20	68	98	10,2	20,0	69,8
Kréta	83	27	109	219	37,8	12,5	49,8
ŘECKO CELKEM	766	867	2 224	3 857	19,8	22,5	57,7

⁶² Zdroj: AEA, IATA

⁶³ Zdroj: EUROSTAT

6.5. Životní prostředí a udržitelný rozvoj

6.5.1. Úvod

Následující tabulky 6.39. – 6.42. předkládají základní údaje týkající se:

- ◆ ekologické zdroje
- ◆ emise a znečištění
- ◆ spotřeba energií a výroba elektrické energie

Tabulka 6. 39. - - Ekologické zdroje⁶⁴

Půda				Lesy			Ohrožené druhy		Voda		
Celková plocha (tis.km ²)	Hlavní chráněné oblasti	Dusíkatá průmyslová hnojiva (t na km ² orné půdy)	Použití pesticidů (t na km ² orné půdy)	Zalesněné plochy (% z celkové plochy - země)	Využití lesních zdrojů (sklizeň / roční růst)	Import tropického dřeva (USD na hlavu)	Savci % známých druhů	Ptáci % známých druhů	Spotřeba vody % z hrubého ročního dostupného množství	Celkové úlovky ryb % ze světového rybolovu	Čistění odpadů % napojení obyvatel
132	2,5	9	0,2	20	0,5	4,2	38	13	13	0,2	56

Tabulka 6. 40. - Životní prostředí - emise a znečištění⁶⁵

Vzduch		Odpad			Snížení znečištění a kontrola		
Oxidy síry kg na hlavu	Oxidy dusíku kg na hlavu	Původ odpadu			Celkové výdaje ⁶⁶ % GDP	Celkové investice % národních investic	Vládní rozpočet na výzkum a vývoj % z celkového vládního rozpočtu na výzkum a vývoj
		Průmyslový odpad na jednotku GDP ⁶⁷ t na mil. USD	Městský odpad kg na hlavu	Nukleární odpad na jednotku energie ⁶⁸ t na Mtoe			
52	36	28	340	-	Není k dispozici	Není k dispozici	3,9

⁶⁴Údaje pro poslední možný rok; zahrnují prozatímní údaje a odhady DG pro životní prostředí

⁶⁵ Údaje pro poslední možný rok; zahrnují prozatímní údaje a odhady DG pro životní prostředí

⁶⁶ s výjimkou výdajů domácností

⁶⁷ odpad ze zpracovatelských podniků

⁶⁸ odpad z užitého paliva v atomových elektrárnách, v tunách těžkých kovů na milion tun ropného ekvivalentu (primární dodávka energie)

Tabulka 6. 41. - - Emise CO₂ (1997) ⁶⁹

Emise CO ₂ ze spalování paliv												
Celkem (mil. t CO ₂)	Dle typu paliva (mil. t CO ₂)			Dle sektoru (mil. t CO ₂)						CO ₂ / TPES	CO ₂ / GDP	CO ₂ / capita ⁷⁰
	Uhlí	Nafta	Plyn	Elektrika a vytápění	Průmysl	Doprava		Byty	Ostatní			
						Silniční	Ostatní					
80,6	34,9	45,4	0,4	37,3	10,5	14,8	5,7	6,8	5,6	3,15	0,87	7,69

Tabulka 6. 42. - Spotřeba energií a výroba elektrické energie (1997) ⁷¹

Konečná spotřeba energie dle sektoru ⁷²								Celková výroba elektrické energie	
Celkem		Průmysl		Doprava		Ostatní		TWh ⁷³	Změna 1997/87 %
Mtoe ⁷⁴	Změna 1997/87 %	Mtoe ⁷⁵	Změna 1997/87 %	Mtoe ⁷⁶	Změna 1997/87 %	Mtoe ⁷⁷	Změna 1997/87 %		
17,96	33,80	4,77	13,70	6,94	37,40	6,26	49,60		

6.5.2. Odpovědné orgány

Na základě Zákona 1680/86 je odpovědným orgánem za životní prostředí a jeho ochranu Ministerstvo životního prostředí, plánování a veřejných prací (YPEHODE). Společně s Ministerstvem dopravy a telekomunikací je rovněž zodpovědné za provoz mobilních stanic pro kontrolu emisí.

Ochrana moří a s tím spojené aktivity spadají pod Ministerstvo námořního obchodu, které kontroluje i odstraňování odpadu z lodí a „fenomén barvy moře“ (zabarvení moře se mění v závislosti na znečištění). Ministerstvo zároveň organizuje výukové semináře pro zaměstnance vedení přístavů, university, místní orgány, armádní orgány a veřejnost.

⁶⁹ Zdroj: Eurostat (REGIO) + kalkulace DGXVI, Národní statistický úřad Řecka

⁷⁰ Odhad emisí oxidu uhelnatého, vypočítaný pomocí IEA energetické rovnováhy a stanovených metod

⁷¹ Zdroj: Eurostat (REGIO) + kalkulace DGXVI, Národní statistický úřad Řecka

⁷² Včetně neenergetického použití

⁷³ Terrawatt hodiny, kromě výstupu z čerpacích stanic

⁷⁴ Milióny tun naftového ekvivalentu

⁷⁵ Milióny tun naftového ekvivalentu

⁷⁶ Milióny tun naftového ekvivalentu

⁷⁷ Milióny tun naftového ekvivalentu

6.5.3. Regulace

- ◆ Zákon 1680/86, který zavazuje YPEHODE k ochraně životního prostředí
- ◆ Zákon 1650/86 o životním prostředí – stanoví systém sankcí a finančních postihů spojených s ochranou životního prostředí
- ◆ Zákon 743/77 o ochraně mořského prostředí, Zákon 1147/81 a Zákon 2252/94 stanoví systém pro operace v rámci mořského prostředí, poskytuje preventivní míry a míry znečištění, popisuje povinnosti pro plavidla a pevninské základny, včetně sankcí pro narušitele (pokuty, administrativní poplatky, disciplinární pokuty)
- ◆ Zákon 2244/94 podporuje obnovitelné zdroje energie
- ◆ Zákon 2234/94 podporuje průmyslové projekty, kde energie je důvodem investice
- ◆ Zákon 1512/85 o zachování energií
- ◆ Ekologické direktivy a regulace EU – např. Evropská direktiva SAVE (93/76/EC) pro stabilizaci CO₂

6.5.4. Programy

6.5.4.1. Národní program pro změny klimatu

V roce 1995 zřídilo YPEHODE „*Národní program pro změny klimatu*“. Program je založen na politice razantního snížení spotřeby energií ve všech sektorech finální spotřeby energií (průmysl, doprava, komerční sektor a sektor domácností), využití zemního plynu a podpoře obnovitelných zdrojů energie.

6.5.4.2. OP „Životní prostředí“

OP „Životní prostředí“ je zaměřen na podporu ekologických standardů spojených s výstavbou a provozem soukromých a veřejných prací a projektů. Právní rámec je stanoven Zákonem 1650/86 o ochraně životního prostředí, ekologickými regulacemi a direktivami EU a mezinárodními smlouvami. OP se skládá ze sedmi Subprogramů, z nichž šest je spojeno s konkrétními oblastmi, přičemž poslední, sedmý, Subprogram je zaměřen na poskytování technické asistence ve vybraných oblastech. Subprogramy jsou následující:

- ◆ Rozvoj infrastruktury z důvodu uspokojení požadavků Evropské agentury pro životní prostředí (EEA), monitorování životního prostředí a splnění evropských ekologických standardů (*financování 47 MECU*)
- ◆ Management antropogenního prostředí a kontrola znečištění ovzduší v Aténách (*financování 138,2 MECU*)
- ◆ Management a ochrana přírodního prostředí (*financování 138,2 MECU*)
- ◆ Městské plánování (*financování 74 MECU*)
- ◆ Program vytvoření národního katastru (*financování 172 MECU*)
- ◆ Integrované akce v oblasti životního prostředí (*financování 7,3 MECU*)

Každý Subprogram je rozdělen do několika akční programů, které se vztahují ke specifickým problémům v oblasti životního prostředí. OP pro životní prostředí také zahrnuje specifické, tématicky nebo geograficky orientované programy, programy zaměřené na řešení hlavních problémů životního prostředí. Stručný popis Subprogramů, které se vztahují k dopravě je podán v následujících odstavcích.

V Řecku neexistuje komplexní kontrolní systém. Z toho vyplývá, že jedním z nejdůležitějších cílů tohoto OP je stanovení uspokojivého právního systému a technických specifik tohoto systému. Očekává se, že tento inspekční systém bude operovat pod záštitou vlády.

Ovzduší a hluk

Subprogram „Ovzduší a hluk“ je zaměřen na rozvoj infrastruktur pro monitorování atmosférického prostředí (včetně emisí). Zvláštní důraz je kladen na rozsáhlá městská centra a oblasti, kde jsou situovány jednotky pro výrobu energie.

Konkrétní akce:

- ◆ Celostátní monitorovací síť pro atmosférické prostředí
- ◆ Inspekční úřad pro znečištění ovzduší
- ◆ Operační centrum pro monitorování atmosférického znečištění
- ◆ Zřízení monitorovacích meteorologických center v oblasti Atén
- ◆ Zřízení mobilní stanice pro teledekci látek znečišťujících ovzduší
- ◆ On-line propojení Operačního centra a Celostátní monitorovací sítě s Národním meteorologickým centrem
- ◆ Vývoj systému monitorování neobvyklých polutantů (Atény)

- ◆ Vývoj monitorovacích systémů pro průmyslové emise
- ◆ Odhad dopadů skleníkového efektu na řecké klima a vývoj sítě pro odhad klimatických změn
- ◆ Instalace stanic GAW (Global Atmosphere Watch) a stanic pro monitorování hladiny moře
- ◆ Zásahy podniknuté za účelem splnění požadavků Montrealského protokolu (a jeho dodatků)
- ◆ Zlepšení kalibračního systému automatických nástrojů pro monitorování znečištění
- ◆ Systém pro monitorování znečištění ovzduší v muzeích
- ◆ *Monitorovací síť pro měření hluku ve městských oblastech*
- ◆ *Odhad a zmapování hluku vytvořeného dopravou*
- ◆ *Definice zón hluku pro rozsáhlá průmyslová území (Atény, Thessaloniki)*

Ochrana atmosférického prostředí

Tento Subprogram se zaměřuje na zlepšení kvality ovzduší v oblasti Atén. Program zahrnuje hlavní intervence plánované z důvodu snížení emisí z motorových vozidel, topení v domácnostech (v Řecku většina domácností topí v zimě pomocí kamen, většinou naftových, umístěných přímo v bytech) a průmyslových jednotek. Očekává se, že dokončení programu významně ovlivní zlepšení kvality ovzduší, především v centru Atén.

Konkrétní akce:

- ◆ *Zásahy zaměřené na zlepšení dopravních podmínek v městských centrech*
- ◆ *Rozvoj koordinovaného systému hromadné dopravy*
- ◆ *Stanovení měř pro snížení hladiny hluku v hlavních městských oblastech*
- ◆ *Snížení hladiny hluku v turistických oblastech*
- ◆ *Zlepšení veřejné dopravy v centru Atén*
- ◆ *Zlepšení systému pro kontrolu emisí motorových vozidel*
- ◆ *Program „Park and Drive“ (parkování a řízení)*

Ochrana mořského prostředí

Tento Subprogram je zaměřen na zlepšení zařízení z důvodu minimalizace úniků nafty a ropy v přístavech a námořních územích. Program je považován za nezbytný v oblasti ochrany moří a pobřežních zón.

Konkrétní akce:

- ◆ *Zlepšení infrastruktury a vybavení (vzduch, země a voda) pro kontrolu znečištění moře a úniky ropy a paliv*
- ◆ *Rozvoj zařízení pro vyzvednutí nafty a chemických usazenin z plavidel*

V rámci systému programu ENVIREG (EU) byly ve mnoha pobřežních městech stanoveny limity pro čištění odpadních vod. Z důvodu nápravy škod byl zaveden princip PPP (polluter pays principle).

Nebezpečný odpad

Legislativa poskytuje plánování pro management, postupy při přepravě, povolení pro odstranění a skladování nebezpečného a toxického odpadu a míry pro budování přístavních zařízení pro zbytky toxických látek. Na celostátní úrovni byl aplikován systém EU „Eco-Label Award Scheme“ (Projekt ocenění ekologickou nálepkou), s očekáváním minimalizace nebezpečného odpadu.

Aktivity, které produkují nebezpečný odpad a zařízení pro jeho odstranění vyžadují studii dopadu na životní prostředí a zvláštní povolení. V případě sběru a znehodnocení baterií a akumulátorů jsou používány zvláštní regulace.

6.5.5. Udržitelný rozvoj

Od Summitu Země v roce 1992 je v Řecku uplatňována komplexní politika udržitelného rozvoje. Tento aspekt je zahrnut v aplikovaných rozvojových politikách a praktiky udržitelného rozvoje jsou integrovány do oblastí jako energie, turismus, doprava a zemědělství.

YPEHODE vyvinulo koordinační mechanismus (*Národní koordinační mechanismus pro udržitelný rozvoj*), za účelem povzbuzení zájmu a zapojení všech kompetentních

ministerstev a dalších orgánů veřejného sektoru, stejně jako spolupráce všech relevantních orgánů.

Řecká politika se soustředí na využití příležitostí pro koordinaci postupů a nástrojů používaných EU. Hlavní snaha je uplatňována na podporu spolupráce a výměny zkušeností mezi zeměmi Jižní Evropy a přezkoumání potenciálu, potřeb a možností spolupráce se sousedícími zeměmi.

6.5.5.1. Intervence v městských a vesnických oblastech

Pro rozvoj měst a obcí byl vytvořen *Národní program pro města a bydlení* (1996 – 2000). Tento program je zaměřen na dva hlavní cíle:

- ◆ zajištění bezpečnosti, zdraví a stejných životních podmínek
- ◆ záruka adekvátního bydlení pro všechny.

Národní plán stanovuje sektor zásahů zaměřených na *udržitelný a vyvážený rozvoj vesnických a městských oblastí a ochranu životního prostředí*. Některá z těchto opatření jsou níže popsána:

- ◆ *Management racionálního využití půdy* – na základě principů udržitelného rozvoje s prioritou přiřazenou předměstským a pobřežním oblastem, ostrovům a oblastem se silným kulturním zázemím
- ◆ *Modernizace městského prostředí*
 - ◆ regulační systém pro zóny kontrolovaného osídlení
 - ◆ regulace dopravy ve městských centrech
 - ◆ v hustě obydlených vnitřních městských zónách vytvořit volný prostor pro veřejné využití za účelem rekreace a aktivity ve volném čase
 - ◆ účast v programech EU pro potírání chudoby a sociálního vyloučení v obzvláště problematických městských oblastech, striktní míry pro kontrolu růstu populace
- ◆ *Vyvážený vývoj osídlení ve vesnických oblastech* – administrativní a funkční seskupování malých vesnických osídlení následované konceptem modelu „otevřeného města“ za účelem zřízení udržitelných jednotek, s populačním prahem, schopných zajištění základních sociálních služeb
- ◆ *Zajištění technické městské infrastruktury pro zajištění zdraví nezávadných životních podmínek*

- ◆ kontrola kvality vody, míry pro zjištění dostatečného množství vody v ostrovních oblastech, projekty zaměřené na zajištění dostatečného zásobování vodou v rozsáhlých městských oblastech
- ◆ striktní kontroly vymáhání hygienických regulací pro odstranění městského a průmyslového odpadu
- ◆ *Rozvoj dopravních systémů a systémů komunikací* – probíhají hlavní práce v rámci systému komunikací, zaměřené na rozšíření národní silniční sítě, obchvaty velkých měst, zdokonalení a rozšíření přístavů a letišť / heliportů.
- ◆ *Racionální využití a péče o zachování energie* – podpora programů spotřeby energie v městských subsystémech.

6.5.6. Energie

Následkem výroby a spotřeby energie je v Řecku 88% všech skleníkových plynů a 98% emisí CO₂ uvolňováno přímo do atmosféry. Během 70. a 80. let byl v Řecku registrován rozsáhlý nárůst poptávky po energii, zejména v sektorech domácností a dopravy. Tento nárůst byl nejsilnějším v celé EU. Přes stoupající trend ve spotřebě energie zůstala spotřeba energie na hlavu v rámci Společenství nejnižší.

Přestože emise v rámci sektoru průmyslu v absolutních číslech vzrostly, jejich proporcionální příspěvek v celkových emisích CO₂ vlastně poklesl (z přibližně 46% v roce 1970 na 41% v roce 1991). *Relativní podíl dopravy na emisích CO₂ zůstal stabilní (okolo 20%).*

Cíl stanovený EU je dosažení stabilizace, tzn. navrátit stav v oblasti emisí CO₂ v roce 2000 na úroveň roku 90. let. V Řecku ovšem tento trend bude podle prognóz stoupající, vzhledem k vývoji událostí, nejen na Balkáně, vzrostou emise CO₂ do roku 2000 až o 27% (22 mil. t, růst z 82 na 104 mil. t).

PPC – Veřejné sdružení pro energii (Public Power Corporation)

PPC je oprávněno k využití několika měr za účelem zajištění toho, že realizace projektů splňuje ekologicky akceptovatelné standardy. PPC používá specifické postupy zaměřené na ochranu životního prostředí, které zahrnují následující kategorie měr:

- ◆ získání zemního plynu

- ◆ rozvoj a povzbuzení využití alternativních, obnovitelných zdrojů energie (vítr, geotermální zdroje, sluneční energie)
- ◆ rozvoj vodního potenciálu země
- ◆ uchování energie a zlepšení efektivnosti stávajících opatření
- ◆ přezkoumání nových spalovacích technologií během navrhování nových projektů, jako např. IGCC (Integrated Gasification Combined Cycle – Integrovaný kombinovaný cyklus přeměny plynů)

YPEHODE vypracovalo *Národní plán pro snížení emisí CO₂ a ostatních skleníkových plynů*. Tento plán je založen na drastické politice konzervace energií ve všech sektorech finální spotřeby (průmysl, doprava, domácnosti, terciární sektor). Je zaměřen jednak na racionalizaci spotřeby energie bez dopadu na životní úroveň a jednak na rozsáhlou investiční politiku za účelem podpory nových alternativních druhů získání energie (zemní plyn, obnovitelné zdroje energie) a náhrady konvenčních paliv. Jak bylo stanoveno v Národním plánu, řecká vláda, vzhledem k oběma parametrům – sociálnímu a ekonomickému – přijala cíl omezení celkového nárůstu emisí CO₂ o 15% (+3%) během období 1990 – 2000.

Všechny automobily jsou povinny, kromě jiného, v již zřízených Centrech technické kontroly (jedno centru v každé prefektuře – regionu), projít periodickou kontrolou emisí. Kromě toho Řecko přijalo direktivy EU týkající se nejvyšších povolených limitů pro emise CO a oxidy síry. V 11 regionech byl zřízen systém karet kontroly plynů; na základě tohoto systému musí být každý osobní automobil jednou ročně zkontrolován a vybaven příslušným potvrzením. Mimo to YPEHODE a Ministerstvo dopravy provozují velký počet mobilních kontrolních stanic, které provádí náhodné kontroly emisí.

Podle *Energetického programu* (1994 – 1999) byly odhadnuty roční úspory energie na konci programu na 700 kTOE (efektivita energií, využití zemního plynu), přičemž substituce primárních zdrojů energie byla odhadnuta na 200 kTOE (obnovitelné zdroje energie).

6.5.7. Vliv OPT projektů na životní prostředí

Ochrana životního prostředí je jedním z předních zájmů. Studie dopadu na životní prostředí jsou prováděny před započítáním každého z projektů. Výsledky těchto studií výrazně ovlivňují orientaci každého projektu na zvláště vysoké úrovni. Negativní výsledky studie mají často za následek pozastavení realizace projektu. Odhadům dopadu projektu na

životní prostředí je v průběhu rozhodovacího přikládán vysoký význam, a to ve všech jeho částech – před, během a po realizaci projektu.

Zlepšení, např. propojení sítí a druhů dopravy, jsou velice důležitým prvkem pro regionální a meziregionální rozvoj. Zejména v Řecku, díky jeho rozptýlenému geografickému charakteru, přispívají tyto změny k odstraňování a redukci izolace některých regionů, především pak ostrovních oblastí. Rozvoj sítí přispívá nejen k postupnému odstraňování izolace některých území, ale i ke zlepšení přístupnosti území. Dosažení těchto výhod však nelze uskutečňovat za předpokladu nenávratného narušení životního prostředí. Tento krok by měl za následek další negativní dopady na tyto oblasti (např. turismus).

6.5.7.1. Silnice

Je velice obtížné odhadnout reálný specifický vliv výstavby silnic na životní prostředí. Obecně lze konstatovat, že výstavba silnic ovlivňuje drasticky změny životního prostředí a geografické charakteristiky příslušných oblastí. Vzhledem k této skutečnosti plánování projektů zahrnuje také vymezení zón zabrání majetku, zavlažování, ochrany proti ohni a zóny zeleně, které přispívají ke snížení negativních dopadů konstrukční fáze na životní prostředí.

Díky rozsáhlosti území, kterého se týká výstavba silnic (celá země), bylo nutno, z důvodu ochrany životního prostředí, vypořádat se s mnoha obtížemi, zejména v oblasti archeologických památek (v Řecku je tomuto problému přiřazen vysoký význam) – např. antické divadlo v Dodoni (PATHE): výstavba tunelu, který se divadlu vyhýbá. Důležitá je i ochrana ekologicky citlivých oblastí – např. kolonie ptáků v při ústí řeky Nestos a přemístění populace vzácných medvědů hnědých v oblasti Panagia / Grevena (obojí výstavba dálnice Egnatia).

Veškeré realizované silniční projekty významně přispívají, díky zlepšení přístupnosti území, k odstraňování izolace některých regionů.

- ◆ PATHE – spojuje severní a jižní části země
- ◆ Egnatia – zabezpečuje spojení západu a východu země a spojení přístavu Igumenitsa, důležité západní brány státu

6.5.7.2. Železnice

Je velice obtížné stanovit dopad pouze výstavby železnic na životní prostředí. Výstavba sama o sobě ovlivňuje a výrazně mění životní prostředí a zeměpisné charakteristiky příslušných oblastí. Během plánování železničních projektů je dán důraz na snížení těchto negativních dopadů.

Na druhé straně železniční doprava je velice šetrná k životnímu prostředí. Ve srovnání se silniční dopravou prakticky nezpůsobuje emise a významně přispívá k řešení problému zácp, spotřebovává méně paliva a železniční trati nepředstavují takový zásah do životního prostředí, protože nezabírají tak velké plochy jako silniční komunikace. Lze konstatovat, že realizace a dokončení plánovaných projektů (zvýšení kapacity, snížení cestovních časů, zlepšení služeb pro zákazníky, atd.) podpoří využití tohoto druhu dopravy a následně i sníží používání ostatních neekologických druhů dopravy (např. silniční).

Při stanovování a dosahování cílů se Národní železniční organizace (OSE) snaží o působení co nejmenších škod a zároveň o šetrné zacházení s životním prostředím. OSE v oblasti ochrany životního prostředí především provádí následující:

- ◆ prosazuje postupy šetrné k životnímu prostředí a to samé doporučuje i svým zákazníkům
- ◆ použitím příslušných návrhů a výběrem vhodného materiálu se snaží se o zmírnění negativních dopadů investičních programů na životní prostředí
- ◆ usiluje o zachování zdrojů a životního prostředí
- ◆ nabádá své zaměstnance k obezřetnosti při práci s ohledem na životní prostředí a jakékoli negativní efekty, které by mohla jejich činnost přinést
- ◆ v rámci společnosti pokračuje v prosazování výměny informací o životním prostředí, včetně odpovídajícího školení zaměstnanců
- ◆ povzbuzuje zaměstnance k účasti na zlepšení vnímavosti vůči životnímu prostředí, včetně návrhů a nápadů na zlepšení životního prostředí

6.5.7.3. Letiště

Na základě dotazníku⁷⁸, vyvinutého za účelem této studie jsou hlavní pozitivní, neutrální a negativní dopady na životní prostředí v rámci letecké dopravy uvedeny v následující tabulce 6.43..

Tabulka 6. 43. - Vliv letecké dopravy na životní prostředí⁷⁹

Oblast vlivu	Dopad		
	Pozitivní	Neutrální	Negativní
Znečištění ovzduší		(✓)	✓
Hluk			✓

Z důvodu zajištění efektivní ochrany životního prostředí YPA (Národní aviatická organizace) zřídila různé komise / sekce, jejichž náplní práce je provádění emisních testů, kontrol letadel, environmentálních studií, apod. .

Nové aténské letiště ve Spatě

Ochrana životního prostředí je jedním z nejdůležitějších zájmů společnosti Athens International Airport S.A. (Aténské mezinárodní letiště, a.s.).

Návrh letiště se zaměřuje na:

- ◆ Centrální dopravní páteř letiště pro rychlý přístup k hlavnímu terminálu
- ◆ Paralelní nezávislé runwaye pro zamezení letecké dopravní zácpě
- ◆ Dopravní management pro zamezení leteckým dopravním zácpám
- ◆ Hydrantní depa pro parkující letadla
- ◆ zásobování elektrickou energií pro parkující letadla – 400 Hz a obvyklé nízké napětí 50 Hz
- ◆ Detekční systém pro úniky paliv
- ◆ Drenážní systém pro dešťovou / odpadovou vodu
- ◆ Vlastní čistírna odpadních vod
- ◆ Použití vyčištěné vody na zavlažování
- ◆ Míry pro úspory energie:

⁷⁸ viz Příloha

⁷⁹ Zdroj: vlastní – na základě dotazníku - YPA

- ◆ implementace automatického systému pro osvětlení a kontrola poptávky po energiích
- ◆ měření pro všechny koncesionáře

Při uvážení negativních dopadů na kvalitu vzduchu, dopravu a hluk, faunu a flóru, a problém odpadu budou realizovány následující projekty:

- ◆ Zřízení Monitorovací sítě kvality ovzduší v oblasti Mesogaia
- ◆ Zřízení programu monitorování prachu během výstavby letiště
- ◆ Instalace systému DOAS v prostoru letiště
- ◆ Meteorologická měření
- ◆ Míry pro omezení pohybu stavební techniky na území Mesogaia
- ◆ Monitorovací programy pro odhady vlivů silniční dopravy v oblasti Mesogaia
- ◆ Monitorovací síť pro hluk z letadel během letových operací
- ◆ Kontinuální monitorování flóry a fauny v oblasti Mesogaia
 - ◆ monitorování ptáků
 - ◆ monitorování obratlovců a rostlinných druhů a jejich nalezišť
- ◆ Upravení prostoru letiště za účelem sladění s původním přirozeným prostředím oblasti Mesogaia
- ◆ Vytvoření zón zeleně v 5 městech v blízkém okolí letiště
- ◆ Prevence odpadu a recyklace odpadů
- ◆ Ekologicky šetrné odstranění odpadu, kterému nelze zamezit nebo recyklovat

6.5.7.4. Přístavy

V následující tabulce 6.44. jsou uvedeny dopady námořní dopravy na životní prostředí.

Tabulka 6. 44. - Dopady námořní dopravy na životní prostředí⁸⁰

Oblast vlivu	Dopad		
	Positivní	Neutrální	Negativní
Znečištění ovzduší		✓	
Hluk	✓		
Narušení krajiny	Záleží na konkrétní situaci		
Fauna a flóra		✓	

⁸⁰ Zdroj: vlastní (dotazník)

Politika Ministerstva námořního obchodu je zaměřena na snížení úniku ropy a paliv a ochranu mořského prostředí. Jak již bylo popsáno v kapitole 6.4.7.2. realizované strategie a programy jsou zaměřeny na povzbuzení využití ekologicky šetrných druhů dopravy a prosazení špičkových pobřežních plavidel, v souvislosti s výsledky rozvoje přístavů v prosazování námořní dopravy.

Na základě dotazníku⁸¹ realizace projektů v přístavech významně ovlivňuje udržitelnou mobilitu. Za účelem přezkoumání otázek udržitelného rozvoje je vyvíjena studie zaměřená na rozvoj „Systému managementu pro pobřežní lodní dopravu“ (SETHAM – Management System for the Coastal Shipping Transport).

Na základě informací z dotazníku, v současnosti uplatňovaný program prosazuje integraci a větší dopravní možnosti a přístupnost některých území. Míry, které jsou propagovány vykazují potřebu spojení sítí a celých druhů dopravy. Z tohoto důvodu většina kontinentálních přístavních projektů, za účelem zvýšení pozitivních dopadů projektů, potřebuje zlepšení v pozemním spojení (silniční, železniční) a přístupnosti.

6.5.7.5. Městský rozvoj – Attiko Metro

Metro je obecně považováno za ekologicky šetrný druh hromadné dopravy. Proto by snaha měla být zaměřena na povzbuzení jeho využití.

V roce 1961 bylo v Aténách 39.000 automobilů, v současnosti se tento počet zvýšil na 1,4 milionu. Tato skutečnost významně přispívá ke zvýšení znečištění ovzduší, zejména v centru města. Za 25 let se procento občanů Atén využívajících hromadnou dopravu snížilo ze 70% na pouhých 35%. Nové metro by mělo tento trend obrátit. Ostatní druhy dopravy (autobus, trolejbus a železnice) budou na metro napojeny, což následně zvýší využití veřejného přepravního systému alepší dopravní průchodnost a v neposlední řadě přispěje i ke snížení znečištění ovzduší. Je odhadováno, že se celkový počet denních jízd automobilem za plného provozu metra sníží o 250.000, což bude mít za následek významné snížení znečištění ovzduší a toxických emisí minimálně o 35%.

⁸¹ viz. Příloha

6.6. Institucionální faktory

6.6.1. Ministerstva, orgány a organizace zapojené do realizace OPT

Realizace OPT se účastní následující ministerstva, orgány a organizace:

- ◆ *Ministerstvo plánování, životního prostředí a veřejných prací (YPEHODE)* – zodpovídá za výstavbu, návrhy, podporu (silnic, přístavů a letišť / heliportů). V rámci současného OPT je ministerstvo odpovědné za realizaci a provoz OP „Přístup a silniční osy“, který zahrnuje silnice, přístavy a letiště / heliporty.
- ◆ *Ministerstvo hospodářství (YPETHO)* – zodpovídá za finanční programování, plánování a finanční management OPT.
- ◆ *Ministerstvo dopravy a telekomunikací* – zodpovídá za vydávání provozních licencí, operace, systém poplatků a zásady rovné konkurence.
- ◆ *Ministerstvo námořního obchodu* – zodpovídá za přístavy, konkurenční podmínky v oblasti námořního obchodu, systém poplatků a bezpečnostní postupy.
- ◆ *Ministerstvo veřejného pořádku* – zodpovídá za veřejný pořádek.
- ◆ *TEO (Národní silniční fond)* – provozuje a udržuje veškeré stanice pro vybírání dálničních poplatků v Řecku a poskytuje finanční podporu pro výstavbu nových dálnic a údržbu stávajících komunikací řeckého silničního systému
- ◆ *OSE (Národní železniční organizace)* – zodpovídá za železnice a jejich provoz a údržbu
- ◆ *YPA (Národní aviatická organizace)* – zodpovídá za letiště / heliporty
- ◆ *KTEL, OASTH* – zodpovídají za veřejnou dopravu (autobusy)
- ◆ *Prefektury a městské úřady*
- ◆ *Místní správní orgány – správy přístavů a letišť* (např. Správa přístavu Pireus, Správa přístavu Igumenitsa, atd.)

6.6.2. Typické časové rozvržení realizace projektů

Na základě dotazníku⁸² má většina projektů následující fáze:

- ◆ studie
- ◆ aukce
- ◆ zabírání
- ◆ výstavba

Časové rozvržení individuálních projektů závisí na typu příslušného projektu. Obecně je rozsah realizace projektu 2 – 3 roky.

6.6.3. Typy použitých smluv

Všeobecně jsou používány následující typy kontraktů:

- ◆ návrh
- ◆ výstavba
- ◆ návrh spojený s výstavbou
- ◆ návrh, výstavba a provoz
- ◆ návrh, výstavba, provoz a údržba

6.6.4. Zainteresování soukromého sektoru

Přilákání zájmu soukromého sektoru a jeho účast na projektech je velice citlivou záležitostí. Za tímto účelem byly podniknuty některé kroky, např. přechod přístavních organizací na akciové společnosti.

Soukromý sektor se v současnosti angažuje v několika projektech, např.:

- ◆ Most Rion-Antirion (Část dálnice PATHE) – GEFYRA SA (53% GTM Entrepouse – Francie, 47% Řecké subjekty – TEV, HELLINIKI TECHNODOMIKI, JEUS, ATHINA, PROODEFTIKI, C.I.S.)

⁸² Viz Příloha

- ◆ Letiště ve Spatě – Athens International Airport SA
- ◆ Projekty YPA

6.6.5. Bariéry uvalené institucionálními postupy během realizace projektů

Na základě dotazníku⁸³ uvedli respondenti následující institucionální bariéry:

- ◆ Byrokracie
- ◆ Existence příliš velkého množství zákonů a z toho vyplývající nepřehlednost
- ◆ Nejasná legislativa
- ◆ Pomalé čerpání zdrojů

6.7. Financování projektů

Na financování projektů se podílí kromě SF a CF i stát, nezanedbatelná je účast soukromého sektoru. Financování některých projektů bylo uvedeno v předchozích kapitolách. Proto na tomto místě bude uvedeno souhrnné financování v rámci druhů dopravy / OP.

Velkým problémem v této oblasti je hrozivá absence příslušných dat a zároveň nejasná situace v přidělení kompetencí a odpovědností za konkrétní programy a projekty. Na některých projektech se podílí několik účastníků najednou, kteří spolu navzájem nekomunikují. Některá data jsou velmi zastaralá a z důvodu nevyjasněných práv potom i nepřesná.

Následující informace o financování jsou předkládány tak, je poskytnuly jednotlivé orgány.

Místa, která jsou v následujících tabulkách vynechána značí nedostupnost informací.

⁸³ viz. Příloha

6.7.1. YPEHODE

Tabulka 6. 45. - YPEHODE - celkové financování⁸⁴

YPEHODE CELKEM (Silnice, metro, přístavy, letiště)										
Rok	Plánované výdaje (MECU)					Reálné výdaje (MECU)				
	Zdroj financování				CELKEM	Zdroj financování				CELKEM
	SF	CF	Stát / místní orgány	Soukromé		SF	CF	Stát / místní orgány	Soukromé	
1994	107,825				107,825					
1995	129,390				129,390					
1996	203,327				203,327					
1997	372,766				372,766					
1998	434,381		4 029,575		4 463,956	194,449		2 515,404	2 709,852	5 419,705
1999	212,569				212,569					
CELKEM	1 460,258		4 029,575	0,000	5 489,833	194,449		2 515,404	2 709,852	5 419,705

Tabulka 6. 46. - YPEHODE 1998⁸⁵

1998		
	Půjčka (mil DRA)	Náklady (mil DRA)
Metro	60	445
Výstavba mostů	342	217
Studie	12	5
Studie v oblasti hlavního města	114	80
CELKEM	528	747
Letiště	780	470

Tabulka 6. 47. - YPEHODE 1999⁸⁶

1999	Čerpání (mil. DRA)
Metro	15
Studie	1
Výstavba	82
CELKEM	98

⁸⁴ Zdroj: YPEHODE

⁸⁵ Zdroj: YPEHODE

⁸⁶ Zdroj: YPEHODE

6.7.1.1. Některé důležité projekty

Tabulka 6. 48. - Financování Via Egnatia⁸⁷

Financování Via Egnatia										
Rok	Plánované výdaje (MECU)					Reálné výdaje (MECU)				
	Zdroj financování				CELKEM	Zdroj financování				CELKEM
	SF	CF	Půjčky (např. EIB)	Stát / místní orgány		SF	CF	Půjčky (např. EIB)	Stát / místní orgány	
1994	0,000	5,734		3,823	9,557	0,000	5,764		3,842	9,606
1995	7,511	18,319		17,220	43,050	7,761	18,234		17,330	43,325
1996	24,699	21,660		30,906	77,265	24,371	23,268		31,759	79,398
1997	49,952	54,383	215,000	69,557	388,892	51,701	48,862		67,049	167,612
1998	143,022	67,552		140,383	350,957	90,700	61,308		101,339	253,347
1999	270,214	87,932		238,764	596,910	7,136	3,816		7,302	18,254
CELKEM	495,398	255,580	215,000	500,653	1 466,631	181,669	161,252		228,621	571,542

Tabulka 6. 49. - Financování PATHE⁸⁸

PATHE										
Rok	Plánované výdaje (MECU)					Reálné výdaje (MECU)				
	Zdroj financování				CELKEM	Zdroj financování				CELKEM
	SF	CF	Stát / místní orgány	Soukromé		SF	CF	Stát / místní orgány	Soukromé	
1994					0,000					
1995					0,000					
1996					0,000					
1997					0,000					
1998	142,945				142,945	109,982	1 447,936			1 557,918
1999	75,169 + 18,484				93,653					
CELKEM	236,598	0,000	0,000	0,000	236,598	109,982	1 447,936	0,000	0,000	1 557,918

⁸⁷ Zdroj: YPEHODE, EGNATIA ODOS S.A.

⁸⁸ Zdroj YPEHODE

Tabulka 6. 50. - Financování Attiko Metro⁸⁹

Financování ATTIKO METRO												
Rok	Plánované výdaje (MECU)						Reálné výdaje (MECU)					
	Zdroj financování						Zdroj financování					
	SF	CF	Půjčky (např. EIB)	Stát / místní orgány	Soukromé	CELKEM	SF	CF	Půjčky (např. EIB)	Stát / místní orgány	Soukromé	CELKEM
1994						0,000						0,000
1995						0,000						0,000
1996						0,000						0,000
1997						0,000						0,000
1998						0,000				137,092		137,092
1999		1 108,000	831,000	468,000	273,000	2 407,000				46,211		46,211
CELKEM		1 108,000	831,000	468,000	273,000	2 407,000				183,303	0,000	183,303

Tabulka 6. 51. - Rozvržení podílu na financování projektu Attiko Metro⁹⁰

NÁKLADY PROJEKTU	2,22 mld. euro
GRANTY EU	50%
PŮJČKY EIB	do 40%
ŘECKÝ STÁT	10%

⁸⁹ Zdroj YPEHODE

⁹⁰ Zdroj YPEHODE

Tabulka 6. 52. - Financování letištních projektů⁹¹

Financování letištních projektů									
Rok	Plánované výdaje (MECU)				Reálné výdaje (MECU)				
	Zdroj financování				Zdroj financování				
	SF	CF	Ostatní	CELKEM	SF	CF	Ostatní (INTERREG)	Ostatní (Mediterranean Integrated Programs)	CELKEM
1990					1,201			7,138	8,339
1991					3,170			5,767	8,937
1992					15,613			7,366	22,979
1993					14,630	0,860		0,379	15,869
1994					1,402	3,755		0,308	5,465
1995					0,308	2,067			2,375
1996					2,819	12,153			14,972
1997					1,898	6,602	0,139		8,639
1998					0,265	5,419	0,154		5,838
1999									
CELKEM					41,306	30,856	0,293	20,958	93,413

6.7.2. OSE

Tabulka 6. 53. - Financování železniční infrastruktury⁹²

Rok	Plánované výdaje (MECU)					Reálné výdaje (MECU)				
	Zdroj financování					Zdroj financování				
	SF	CF	Stát / místní orgány	INTERREG	CELKEM	SF	CF	Stát / místní orgány	INTERREG	CELKEM
1994	97,322	45,483	6,218	0,000	149,023	25,252	4,038	0,00025	0,00000	29,29025
1995	38,060	25,227	5,129	0,739	69,155	116,079	40,922	0,775	1,644	159,420
1996	118,038	29,111	2,163	3,081	152,393	50,994	85,111	1,201	13,555	150,861
1997	148,145	155,861	5,906	5,638	315,550	57,375	127,540	1,121	15,282	201,318
1998	168,504	210,899	0,000	35,675	415,078	125,479	175,170	5,527	11,544	317,720
1999	166,261	132,735	4,664	0,000	303,660	68,658	53,403	0,702	2,984	125,747
CELKEM	736,330	599,316	24,080	45,133	1 404,859	443,837	486,184	9,32625	45,009	984,35625

⁹¹ Zdroj YPEHODE, YPA⁹² Zdroj: OSE

7. DALŠÍ VÝVOJ

Jak již bylo uvedeno v předchozích částech studie, Řecko se potýká s naprosto kritickou situací v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury. Většina je zastaralá a zjevně zaostává za zbytkem států EU. Tuto situaci má za úkol řešit právě CSF a jeho OP. Problém řecké dopravy spočívá zejména v dalším napojení / přístupu / včlenění do mezinárodní, zejména pak evropské sítě. Na druhé straně pak v komplexním plánování a programování interního dopravního systému.

V Řecku je velký problém kontroly, jednak ve směru kontroly provádění a realizace projektů a jednak v kontrole finančních toků. Situace je více než chaotická. Další velký problém je v často neprůhledném systému kompetencí, které se mnohdy překrývají. Existence rozsáhlého byrokratického aparátu způsobuje zpomalení a nepřehlednost. Tyto problémy velice znesnadňují orientaci v uskutečňovaných projektech. Existují sice komise, které mají za úkol situaci kontrolovat, ovšem tato kontrola není důsledná. Často naráží na absenci důležitých dat týkajících se projektů a programů. Tento problém by však měla spíše než řecké orgány řešit Evropská unie. Ta sice stanoví systém sankcí a postihů za nedodržování pravidel určených CSF a dalšími programy, v rámci kterých jsou projekty uskutečňovány, ovšem v případě Řecka není tento systém důsledně uplatňován. Pouze minimum projektů disponuje patřičnou a kompletní dokumentací.

Dalším problémem je nedokonalost a nedůsledné uplatňování institucionálních opatření. Zřetelně se projevuje absence některých zákonů a zákonných opatření, která by napomohla zlepšení situace v dopravě a realizaci projektů, které mají za úkol kritickou situaci v této oblasti řešit. Opět by velice pomohla důslednější kontrola veškerých prováděných akcí.

Problém izolovanosti země, se kterým se Řecko také potýká může být kompenzován příležitostí stát se mezinárodní branou pro oblast Blízkého východu a Afriky a klíčovým postavením v oblasti Balkánu a Středozemního moře. Z tohoto důvodu ovšem musí být provedena rozsáhlá modernizace stávající infrastruktury, která byla započata již v průběhu prvního plánovacího období CSF I. Patrný pokrok byl zaznamenán především v severní, průmyslovější části země. Odpovídající dopravní infrastruktura není ovšem důležitá pouze pro průmyslový rozvoj země a včlenění do evropských sítí. V případě Řecka se tato dimenze posouvá i do oblasti turismu, jednoho z největších sektorů hospodářství. Důraz by proto měl být kladen i na propojení jednotlivých druhů dopravy. Vzájemné napojení

jednotlivých druhů dopravy otevře další možnosti nejen v oblasti turistiky, ale i v dalších oblastech (např. obchod, průmysl).

Dopravní infrastruktura je v případě Řecka důležitá při odstraňování problémů izolovanosti jednotlivých regionů. Musí být vybudována odpovídající infrastruktura, která sníží vzdálenosti mezi jednotlivými regiony. Snížení izolovanosti regionů a nerovností mezi nimi je také jednou z priorit EU.

V rámci CSF II bylo dosaženo mnoha zlepšení. Výrazně pozitivní byl vliv na ekonomiku státu a zaměstnanost. Díky realizaci projektů CSF bylo dosaženo růstu zaměstnanosti v mnoha sektorech. Toto působení není tedy pouze přímé, ale má i nepřímé dopady. Kladný dopad má uskutečňování projektů i na snižování stupně izolace některých regionů (především ostrovní oblasti) a na odstraňování rozdílů mezi nimi. Významných úspěchů bylo dosaženo ve snaze o snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí (zejména řešení problému toxických emisí ve velkých centrech).

Pro další plánovací období 2000 – 2006 bylo uskutečněno mnoho studií, které se snaží řešit problémy z období předchozích.

Pro další období 2000 – 2006 byla navržena řada opatření a byl inovován Národní plán. V oblasti dopravy je opět zaměřen na:

- ◆ Snížení periferality státu, lepší přístupnost do zemí EU a zemí Střední Evropy / Balkánu, za účelem rozšíření příležitostí obchodu
- ◆ Zvýšení efektivity vnitřních dopravních spojení, zejména na hlavních dopravních koridorech a ve městských oblastech
- ◆ racionální management přírodních zdrojů (hledisko udržitelného rozvoje)

Očekávaným dopadem CSF je, stejně jako v předchozím období 1994 – 1996, pozitivní vliv na růst GDP, zaměstnanosti a vytváření pracovních pozic a růst investic.

V oblasti dopravy zůstává většina projektů z předchozího plánovacího období. Většina projektů nebyla dokončena v plánovaném období, proto jejich dokončení bylo převedeno do dalšího období CSF III. Pro oblast dopravy bylo vyčleněno celkem 12.087,6 Meuro. Z toho na SF připadá částka 4.501,8 Meuro (ERDF), 4.069,8 je financováno z národních zdrojů, 3.516,0 Meuro připadá na soukromé investice a 1.660 Meuro bude financováno ze zdrojů CF.

Doprava spadá v dalším plánovacím období do Priority Komunikace. Tato Priorita se skládá ze dvou OP:

◆ OP „Silniční doprava – přístavy – metro“

Hlavním cílem tohoto OP je dokončení základní dopravní sítě, která se skládá z dálnice PATHE, Via Egnatia a jejích vertikálních os, Západní osy, modernizace hlavních přístavů země a jejich propojení se silniční a železniční sítí. Dalším úkolem CSF III bude řešení nedostatků v oblasti velkých městských center a rozšíření aténské metra a výstavba metra v Thessaloniki (původně jeden z cílů CSF II).

◆ OP „Železniční doprava – Letiště – Městská doprava“

Hlavním cílem tohoto OP bude dokončení železniční osy PATHE, modernizace leteckého dopravního systému na celém území Řecka a zejména dvou nejdůležitějších letišť. V neposlední řadě pak do tohoto OP spadá modernizace městského dopravního systému v oblasti Atén. Pro tento OP je vytvořena společná strategie financování ze zdrojů ERDF a Kohezního fondu za účelem podpory soukromých investic prostřednictvím udílení koncesí v příslušných případech.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. M. Jurov: Evropsk unie – odvětví a infrastruktura. Computer Press, Praha 1997
2. Roe M.: Evaluation Methodologies for Transport Investment. Avebury, Gower Publishing Company Ltd., Aldershot 1987
3. Report on the Thematic Evaluation of the Transport Sector in Greece. DG XVI, Brusel 1998
4. Rail Services in the Lagging Regions: Country Profile, Greece. ITS, Brusel 1993
5. Air Transport Infrastructure – Greece. Cranfield University 1993
6. Structural Funds – Facts and Figures. DG XVI, Brusel 1998
7. Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 1994–1999 Για την Ελλάδα (Community Support Framework 1994-1999 for Greece). DG XVI, Brusel 1998
8. Ενδιάμεση Ετήσια Εκθεση Αξιολόγησης – 1997. DG XVI, Brusel 1997
9. Αξιολόγηση Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Δυτικής Ελλάδας. DG XVI, Brusel 1997
10. Community Support Framework 1994 – 1999, Greece, European Commission, Brussels 1993
11. Monitoring Committee Report on OP "Access and Road Axes", Ministry of Environment, Physical Planning and Public Works, Greece 1998
12. Proceedings of the one day International Conference on Financing Transport Infrastructure in South-east Europe, The Greek Ministry of National Economy, 1997
13. Doc. RNDr. R. Wokoun, CSc. A kol.: Příprava České republiky na využívání strukturálních fondů. MMR ČR, Praha 1998
14. Autorský kolektiv odboru integrace a strukturálních fondů: Rámec podpory Společenství, Operační programy. MMR ČR, Praha 1998

POUŽITÝ, ALE NECITOVANÝ TISK

MF Dnes

Hospodářské noviny

EURO

INTERNETOVÉ ZDROJE

<http://www.europa.int>

<http://www.eib.org>

<http://www.oecd.org>

<http://www.greek.embassy.gr>

ZDROJE NĚKTERÝCH POUŽITÝCH INFORMACÍ

OSE

YPEHODE

Ministerstvo námořního obchodu Řecka

YPA

YPETHO

Správy přístavů Pireus, Thessaloniki

Ministerstvo dopravy a telekomunikací Řecka

TEO

EGNATIA ODOS S.A.

ATTIKI ODOS S.A.

ATTIKO METRO S.A.

GEFYRA S.A.

EUROSTAT

OECD

PŘÍLOHA

DOTAZNÍK

**DG XVI'S THEMATIC EVALUATION OF THE IMPACT OF THE
STRUCTURAL FUNDS ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE – Greece
(1994 - 1999)**

DOTAZNÍK

1. ČÁST PRVNÍ – INFORMACE O FINANCOVÁNÍ *

DRUH DOPRAVY – CELKOVÉ FINANCOVÁNÍ

ROK	PLÁNOVANÉ						PŘIZNANÉ						SKUTEČNÉ					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
1994																		
1995																		
1996																		
1997																		
1998																		
1999																		

FINANCOVÁNÍ HLAVNÍCH PROJEKTŮ

ROK / PROJEKT	PLÁNOVANÉ						PŘIZNANÉ						SKUTEČNÉ					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
1994																		
1995																		
1996																		
1997																		
1998																		
1999																		

A – Strukturální fondy

B – Kohezní fond

C – Půjčky (EIB)

D – Financování soukromého sektoru

E – Veřejné financování (stát/místní)

F – Ostatní

2. ČÁST DRUHÁ – INFORMACE PRO HODNOCENÍ

1. REÁLNÝ POKROK *

Jaké procento dokončení projektů bylo do současné doby, v porovnání s plánem, dosaženo? (druh dopravy celkově)

	Cíl	Dosaženo	%
Celostátní silnice - Délka ¹			
Celostátní silnice - Náklady			
Místní silnice - Délka ²			
Místní silnice - Náklady			
Letiště	-	-	
Přístavy	-	-	
Městské projekty	-	-	

2. EKONOMICKÉ HODNOCENÍ (DOPRAVA)

1. Jaké výhody přináší projekt svým uživatelům? (hlavní projekty)

- a) snížení cestovního času ☐
- b) o kolik ☐
- c) bezpečnost ☐
- d) snížení spotřeby energií ☐

Stručný popis

2. Které další (kromě uživatelských) výhody projekt přináší? (hlavní projekty)

- a) zlepšení ovzduší ☐
- b) snížení hluku ☐
- c) ekonomický růst ☐
- d) zvýšení turismu ☐

Stručný popis

¹ Celostátní silnice – silnice 1. třídy a dálnice

² Místní silnice – místní sekundární silniční systém (silnice 2. třídy a níže)

3. Jaká je míra úspor ze zvýšené bezpečnosti díky realizaci projektu? (hlavní projekty)

4. Jaká je čistá současná hodnota (NPV - Net Present Value) projektu? (hlavní projekty)

5. Jaká je vnitřní míra návratnosti (EIRR - Economic Internal Rate of Return) projektu? (hlavní projekty)

6. Existují další ekonomické výhody, které nejsou výše uvedeny? Prosím uveďte.

3. OPERAČNÍ HODNOCENÍ

1. Prosím, uveďte plánovaná a skutečná čísla pro následující položky: (hlavní projekty a druh dopravy celkově)

DRUH DOPRAVY CELKOVĚ

	Plánováno	Reálně
Toky cestujících		
Toky vozidel		
Úroveň poskytovaných služeb		
Spolehlivost		

HLAVNÍ PROJEKTY

PROJEKT	Plánováno	Reálně
Toky cestujících		
Toky vozidel		
Úroveň poskytovaných služeb		
Spolehlivost		

2. Jaké strategie jsou používány k propagaci a podpoře projektů? (hlavní projekt(y) & druh dopravy celkově)

Stručný popis

3. Jaké jsou stimuly aplikované v systému stanovení cen užívání infrastruktury, které mohou přitáhnout více uživatelů? (hlavní projekt(y) & druh dopravy celkově)

Stručný popis

4. Existují další položky v rámci této problematiky, které nejsou výše uvedeny? Prosím vysvětlíte.

4. SOCIÁLNÍ A EKONOMICKÝ ROZVOJ *

1. Jaké jsou přímé dopady konstrukční fáze projektů na zaměstnanost? (v letech)

DRUH DOPRAVY CELKOVĚ

	Odhad		Ve skutečnosti	
	Počet zaměstnanců (všechny projekty)	Délka trvání zaměstnání	Počet zaměstnanců (všechny projekty)	Délka trvání zaměstnání
Krátkodobě				
Dlouhodobě				

HLAVNÍ PROJEKTY

PROJEKT	Odhad		Skutečně	
	Počet zaměstnanců	Délka trvání zaměstnání	Počet zaměstnanců	Délka trvání zaměstnání
Krátkodobě				
Dlouhodobě				

2. Jaké jsou nepřímé krátkodobé dopady uskutečňovaných projektů? (hlavní projekt(y) & druh dopravy celkově):

a) na další průmyslová odvětví

Stručný popis

b) na zaměstnanost

Stručný popis

a jaký je očekávaný růst [%]?

c) na tržní příležitosti

Stručný popis

d) na regionální rozvoj a ekonomický růst

Stručný popis

e) na turismus

Stručný popis

f) další oblasti vlivu

Stručný popis

3. Jaké jsou nepřímé dlouhodobé dopady projektů? (hlavní projekt(y) & druh dopravy celkově)

a) na další průmyslová odvětví

Stručný popis

b) na zaměstnanost

Stručný popis

a jaký je očekávaný růst [%]?

c) na tržní příležitosti

Stručný popis

--

d) na regionální rozvoj a ekonomický růst

Stručný popis

--

e) na turismus

Stručný popis

--

f) další oblasti vlivu

Stručný popis

--

5. HODNOCENÍ Z HLEDISKA EKOLOGIE A DOPADŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Prosím stručně specifikujte hlavní pozitivní, neutrální a negativní dopady druhu dopravy nebo individuálního projektu na:

a) znečištění ovzduší

		Dopad		
		Pozitivní	Neutrální	Negativní
Druh dopravy celkově				
Projekt				

b) hluk

		Dopad		
		Pozitivní	Neutrální	Negativní
Druh dopravy celkově				
Projekt				

c) dopady na narušení krajiny

		Dopad		
		Pozitivní	Neutrální	Negativní
Druh dopravy celkově				
Projekt				

d) fauna and flóra

		Dopad		
		Pozitivní	Neutrální	Negativní
Druh dopravy celkově				
Projekt				

e) ostatní, které nejsou uvedeny výše

		Dopad		
		Pozitivní	Neutrální	Negativní
Druh dopravy celkově				
Projekt				

2. Jaká je odhadovaná velikost populace ovlivněné zlepšenými/zhoršenými podmínkami životního prostředí? (hlavní projekty & druh dopravy celkově)

Efekt	Ovlivněné obyvatelstvo
Positivní	
Negativní	

3. Jaká je úroveň začlenění hodnocení dopadů na životní prostředí do rozhodovacího procesu – před/během/po?

Fáze projektu	Stupeň začlenění (velmi vysoký, vysoký, průměrný, nízký, velmi nízký)
Před	
Během	
Po	

4. Jak dopady na životní prostředí ovlivňují orientaci projektu ? (hlavní projekty & druh dopravy celkově)

Stručný popis

--

6. HODNOCENÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE

1. Jaké jsou současné vládní intervence v oblasti udržitelnosti dopravy? (testy emisí, omezování užití a vyřazování olovnatého benzínu, odpadové hospodářství – např. staré železo, poplatky a pokuty za znečišťování ovzduší, apod.)

Stručný popis

2. Jaké jsou strategie/programy uskutečňované za účelem podpory užívání šetrných druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí?

Stručný popis

3. Jaké jsou strategie/programy uskutečňované za účelem podpory užívání na energii nenáročných druhů dopravy?

Stručný popis

4. Jaká je spotřeba energie na osobu/tunokilometr? (druh dopravy celkově)

Druh dopravy	Spotřeba energie	
	Na osobu/cestujícího	Na tunokilometr
Silniční		
Železniční		
Vodní		
Vzdušná		
Městská (metro)		

5. Který, v současnosti používaný, systém hodnocení považujete za přijatelný a efektivní?

Stručný popis

6. Jaké jsou metody používání „čistých“ technologií zahrnuté do současných programů pro dopravu, jestliže nějaké existují?

Stručný popis

7. Jaké jsou metody podpory sociální spravedlnosti (dosažitelnost nebo příležitosti) zahrnuté do současných programů pro dopravu, jestliže nějaké existují?

Stručný popis

8. Které stimuly jsou používány pro podporu kulturních změn, jestliže nějaké existují?

Stručný popis

9. Jaké jsou programy technické asistence používané pro zkoumání problematiky udržitelného rozvoje, jestliže nějaké existují?

Stručný popis

7. INTEGRACE

1. Podporuje současný program zlepšení integrace a tudíž větší možnosti volby v oblasti dopravy a přístupnosti?

Ano

☐

Ne

☐

Stručný popis

2. Odpovídají míry používané a propagované pro oblast dopravy potřebě propojení dopravních sítí?

Ano

☐

Ne

☐

Stručný popis

3. Odpovídají používané a propagované míry soudržnost a propojení jednotlivých druhů dopravy?

Stručný popis

4. Jaký je podíl/procento nákladů přepravovaných s využitím více než jednoho druhu dopravy v dané dopravní síti?

Stručný popis

5. Jaký je podíl/procento pasažérů cestujících s využitím více než jednoho druhu dopravy v dané dopravní síti?

Stručný popis

6. Prosím, definujte nedostatky přeshraniční dopravy:

Stručný popis

7. Jak byste popsal(a) interoperabilitu jednotlivých druhů dopravy?

Stručný popis

8. INSTITUCIONÁLNÍ OPATŘENÍ

1. Jak byste popsal(a) administrativní procesy spojené s realizací projektů?

2. Jak byste popsal(a) organizace podílející se na realizaci projektů?

Prosím, stručně popište jejich působení

Projekt / Typ projektu	Zapojené organizace		
	Státní & veřejné organizace	Soukromé organizace	Ostatní

3. Prosím, zaškrtněte jaké typy smluv jsou používány pro projekty. (hlavní projekty & druh dopravy celkově))

Projekt		Typ smlouvy									
		Design / výstavba odděleně		Design & výstavba společně		Design, výstavba & provozování		Design, výstavba, provozování & údržba		Ostatní (prosím upřesněte)	
			%		%		%		%		%
Druh dopravy celkově											
Projekt											

4. Jaké jsou budoucí příležitosti pro účast soukromého sektoru v rámci vašeho druhu dopravy?

Stručný popis

5. Načrtněte typické časové měřítko pro realizaci projektů v rámci vašeho druhu dopravy:

Stručný popis

6. Jaké jsou překážky způsobené institucionálními postupy během realizace projektu?

Stručný popis