



AZ EURÓPAI KOORDINÁTOR
ÉVES TEVÉKENYSÉGI JELENTÉSE

Loyola De Palacio

**6. SZÁMÚ KIEMELT PROJEKT
LYON–TORINO–MILÁNÓ–TRIESZT–LJUBLJANA–BUDAPEST**

2006. július

Brüsszel

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés és a projekt áttekintése:	3. o.
2. Az európai koordinátor feladata(i):	5. o.
3. A helyzet elemzése:	6. o.
3.1 A közösségi hozzájárulás:	6. o.
3.2 A szóban forgó kiemelt tengely különböző projektjeinek állása:	8. o.
4. Eddig tapasztalt előrelépések:	9. o.
5. Kényes kérdések:	10. o.
5.1 A susai-völgyi helyzet és annak következményei a projektre nézve	10. o.
5.2 A szlovén és a magyar szakasz megtervezése:	12. o.
6. Következtetések és ajánlások:	14. o.
Melléklet: A 6. számú kiemelt fontosságú projekt térképe	

Az ebben a jelentésben kifejtett nézetek az európai koordinátor nézetei, a Bizottság hivatalos álláspontját nem tükrözik.

1. BEVEZETÉS ÉS A PROJEKT ÁTTEKINTÉSE

A **Lyon–Torino–Milánó–Velence–Trieszt–Ljubljana–Budapest kiemelt tengely (PP6)** keretében körülbelül 750 km hosszúságban új (250–300 km/h sebességre tervezett) pálya épülne Franciaország és Olaszország között, valamint több mint 500 km-nyi pályát építenének át¹, főként Szlovéniában és Magyarországon. Az új tengely az útvonal nagy részén vegyes használatú volna: egyaránt járhatna rajta nagysebességű vonat és tehervonat. A főbb vasúti csomópontok (Torino, Milánó stb.²) átépítése is szerves része a 6. sz. kiemelt projektnek. A tengely teljes becsült költsége meghaladja a **39 milliárd eurót, amely összeg nagyobbik része még beruházásra vár.**

A tengely megvalósulása révén az útvonal teljes hosszán jelentősen csökkenni fog a személyszállító vonatok menetideje, az áru fuvarozási kapacitás pedig a mostaninak a kétszeresére nő. Ugyanakkor az új infrastruktúrának köszönhetően a jelenlegihez képest jelentősen megnő a szolgáltatás színvonala és a megbízhatóság.

Ezen belül az Alpokat átszelő, Franciaország és Olaszország közötti szakasz a **közlekedésmód-váltás** – a közútról a vasútra történő átállás – jegyében épül egy környezeti szempontból kényes térségben. A hosszú távú tervek között szerepel, hogy nagyobb léptékű, Lyon környékét Lombardiával összekötő „gördülő autópálya” épüljön ki, ami versenyképes alternatívát jelentene a közúti közlekedéssel szemben.

A Lyont Budapesttel összekötő PP6-os tengely több, jellemzőiben és fejlettségi szintjében egymástól eltérő szakaszra osztható. A **három határátlépő (francia–olasz, olasz–szlovén és szlovén–magyar) pályaszakasz** közül az első kettő hegyvidéken vezet át, ezért jelentős vasúti műtárgyakat tesz szükségessé, emiatt e szakaszok – finanszírozási igény szempontjából – különösen sokat nyomnak a latban. Az alábbiakban rövid leírást adunk a közlekedési folyosó 13 szakaszáról:

i. **Lyon–Chambéry (F) szakasz:** a projekt értelmében személyszállítási célú nagysebességű vasútvonal épülne, amely a meglévő vonalakat mentesítené ettől a forgalomtól, így jelentősen megnőne a regionális közlekedési és az áru fuvarozási kapacitás. Egyelőre nincs kitűzve hivatalos határidő, de nehéz elképzelni, hogy ezt a szakaszt 2015 előtt üzembe helyezték.

ii. **Chambéry–Saint-Jean-de-Maurienne (F) szakasz:** tanulmányok készültek az előzetes tervvázlatról. Kiegészítő tanulmányok is készülnek, amelyek azt hivatottak meghatározni, hogy melyik a legrealisabb és legolcsóbb (esetleg több ütemben megvalósítható) megoldás, tekintettel arra, hogy meg kell építeni két, több mint 20 km-es alagutat. A szakasz a bázisalagúttal párhuzamosan készülne el, az üzembe helyezés 2020 körül várható.

¹ Ez korszerűsítést jelent, ami magában foglalja a pálya villamosítását, a nyomvonal kiigazítását, a sebesség növelését, a szűk keresztmetszetek felszámolását stb.

² A lyoni csomópont (a tervezett keleti elkerülő útvonal) is várhatóan a projekt szerves része lesz, a többi csomóponthoz hasonlóan.

iii. **francia–olasz szakasz (bázislagút)**, Saint-Jean-de-Maurienne (F)–Bruzolo (I): a szakasz a legrealisabb becslések alapján legkorábban 2019–2020-ra készül el. A Susai-völgy lakossága ellenzi a szakasz megépítését. Franciaország 2006. május 23-án közérdekűségi vizsgálatot indított, amely 2006. június 30-án zárult le, és amelynek eredményeképpen 2007 közepéig várhatóan közérdekűvé nyilvánítják a munkálatokat, ami megkezdésük előfeltétele.

iv. **Bruzolo–Torino**: e szakasz befejezését eredetileg 2011–2012-re tervezték, mára azonban 2014–2015-re halasztották (ennek keretében építik át a torinói csomópontot is, amelyet az önkormányzat átdolgozott, hogy ne a felszínre kerüljön, hanem a föld alá) – a korábbi becslésekhez képest magasabb költségek árán és a megvalósításra több időt szánva. Nincs kizárva, hogy a projekt újból módosul.

v. **Torino–Milánó**: a szakasz épülőfélben van, a **Torino–Novara** alszakaszt már 2006 februárjában üzembe helyezték, míg a Novara–Milánó szakasz üzembe helyezése 2009 elején várható.

vi. **Milánó–Treviglio szakasz**: épülőfélben van (a meglévő pályák mellé másik kettő épül), kapacitása meghaladja majd a napi 500 vonatot. Az üzembe helyezés tervezett ideje: 2006 vége.

vii. **Treviglio–Verona**: a projektnek 2005 végén túl kellett volna jutnia a jóváhagyáson, a munkálatok pedig 2006-ban kezdődtek volna el. Az ütemterv egyelőre nincs megerősítve, és erősen függ az új olasz kormány által végrehajtandó költségvetési átcsoportosításoktól.

viii. **Verona–Padova**: a szakasz problematikus, így többek között újabb tanulmányok készültek a Vicenzán átvezető rész nyomvonaláról és környezetbe való illeszkedéséről. A munkálatok legkorábban 2009-ben kezdődhetnek el és 2015 körül fejeződhetnek be.

ix. **Padova–Mestre (Velece)**: épülőfélben van (a meglévő pályák mellé másik kettő épül), kapacitása meghaladja majd a napi 500 vonatot. Az üzembe helyezés tervezett ideje: 2008.

Mestre (Velece)–Trieszt: a tanulmányok folyamatban vannak. A szlovén vasúthálózatához való csatlakozás több módját – azon belül többféle vonalvezetést – tanulmányoznak. Mivel az infrastruktúra nagyon költséges (körülbelül 5 milliárd euróba kerül), nincs kizárva, hogy ezeket a szakaszokat több ütemben fogják megépíteni.

xi. **Trieszt/Koper–Divača**: a vonalvezetés, a projekt típusa és a megvalósítás ideje még nincs meghatározva. A nemzetközi szakasz megvalósításában még mindig vannak bizonytalan tényezők, noha 2006 eleje óta tanulmány készül az **Interreg IIIa** kezdeményezés keretében. Nem valószínű, hogy a határátlépő pályaszakasz munkálatai 2012–2013 előtt megindulnak.

xii. **Divača–Ljubljana–magyar határ**: folyamatban van a meglévő vonalak átépítése, valamint a Ljubljana és a koperi kikötő közötti új összeköttetésre (részlegesen új infrastruktúrára) vonatkozó tanulmányok elkészítése. A szlovén infrastruktúraterv a Divača–Ljubljana vonal részleges felújítására jelentős beruházásokat szán (ütemterv még nincs), Ljubljanától a magyar határig azonban – az infrastruktúra elavultsága ellenére – első lépésként csak korlátozott mértékű

korszerűsítésre lehet számítani (villamosítás, a szintbeli kereszteződések megszüntetése).

xiii. **magyar határ–Budapest**: infrastruktúra-korszerűsítő átalakításokat terveznek (néhány már folyamatban van): villamosítás, a sebesség növelése és a szintbeli kereszteződések megszüntetése.

2. AZ EURÓPAI KOORDINÁTOR FELADATA(I)

A koordinátor – tekintettel a tengely hosszúságára (összesen több mint 1400 kilométer) – azt a megközelítést választotta, hogy a szakaszokat négy főszakaszbba csoportosítja, amelyek mindegyikén belül biztosítani kell a különböző részprojektek közötti egységet. Ehhez jó összehangolás szükséges az államok és a projektkezdemenyvezők között, többek között a megvalósítás ütemtervét illetően. A főszakaszok a következők:

- Lyon–Torino;
- Torino–Trieszt;
- Trieszt–Ljubljana;
- Ljubljana–Budapest.

A francia, az olasz, a szlovén és a magyar közlekedési miniszter, valamint az EBB³ elé terjesztették a szóban forgó kiemelt tengely fejlesztésére vonatkozó részletes munkaprogramot, amely rövid és közepes távú célkitűzéseket tartalmaz. Számos helyszíni látogatásra került sor, hogy kiderüljön, milyen állapotú az infrastruktúra és hol tart a tervezés⁴, és hogy – ahol erre szükség mutatkozott – eszmecsere lehessen folytatni az összes érdekelt féllel. Az európai koordinátornak így például már október végétől kezdve különös figyelmet kellett fordítania a Susai-völgy sajátos helyzetére (lásd a vonatkozó fejezetet).

Az európai koordinátor ezenkívül februárban meghallgatáson jelent meg az Európai Parlamentnél (a TRAN-bizottságnál), hogy beszámoljon a rá rótt feladatok előrehaladásáról.

A koordinátor arra az álláspontra helyezkedett, hogy feladatkörén belül kisebb hangsúlyt kell kapnia a Torino–Trieszt szakasznak, amelynek elemei nagyrészt a megépülés vagy a tervezés végső szakaszában vannak⁵, és amely beleilleszkedik az AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità, azaz nagy sebességű és nagy kapacitású) hálózat olasz nemzeti fejlesztési tervébe. **Így a koordinátor elsősorban a határátlépő szakaszokra és azok megközelítésére összpontosította figyelmét.**

³ Az európai koordinátor véleménye szerint kívánatos volna, hogy az Európai Befektetési Bank szerepe ne merüljön ki a kölcsönnyújtásban. Meg kellene fontolni, hogy a projektben más módokon is részt vegyen. E kérdések megvitatására a következő hónapokban, a projekt pénzügyi szerkezetének kialakítása folyamán kerül sor.

⁴ Az érintett négy tagállamhoz kérdőívet juttattak el a különböző szakaszokra fordítandó költségekre vonatkozóan; a kért adatokat mindannyian megadták.

⁵ A Torino–Novara szakasz már 2006. február óta üzemel.

Ez a dokumentum tehát – a koordinátor megállapításai alapján – a projekt állapotáról ad hű beszámolót, arra kívánva rávilágítani, hogy a szóban forgó időszakban milyen előrehaladások voltak, milyen célkitűzések vannak még hátra, és mely problémák nincsenek megoldva. A koordinátor ennek alapján a 2006 júliusától 2007 júniusáig terjedő időszakra pontos cselekvési ütemtervet állapított meg, amely a mellékletben szerepel. A jelentésnek köszönhetően a projekt pénzügyi igényeivel kapcsolatos első (most még csak tájékoztató jellegű) számadatok is megszülethetnek, amelyeket a Bizottság felhasználhat a 2007–2013-as többéves pénzügyi programozás keretében.

Tevékenységeinek első évében a koordinátor célkitűzései az alábbiak voltak:

- A projekt számára kiutat találni a susai-völgyi patthelyzetből, hogy a munkálatok mihamarabb ténylegesen megkezdődhessenek;
- A tengely összes szakaszára – különösen a határátlépő szakaszokra – vonatkozóan pontos ütemtervet és pénzügyi biztosítékokat szerezni az illetékes hatóságoktól;
- Előmozdítani, hogy a szlovén és az olasz hatóságok beleegyezzenek az olasz–szlovén határátlépő szakasz közös tervezésébe;
- Kijelölni olyan *tájékoztató jellegű* támogatási prioritásokat, amelyek a 2007–2013-as többéves programozásban a Bizottság hasznára lehetnek;

3. A HELYZET ELEMZÉSE

Kétféle szemszögből érdemes a helyzetet elemezni: a szóban forgó kiemelt tengely egyes elemeinek állása tekintetében, illetve aszerint, hogy a különböző projektekhez mivel járulhat hozzá a Közösség.

3.1. A közösségi hozzájárulás

Először essék szó a második szempontról: a – különösen a tengely határátlépő szakaszait érintő – nyilvánvaló lemaradások láttán, amelyekre a Van Miert-jelentésben⁶ és az új TEN-rendeletre vonatkozó, 2004 júliusában előterjesztett javaslat⁷ keretében rámutattak, a Közösség adós azzal, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatban játszott fontos szerepéhez méltó, optimális pénzügyi támogatásban részesítse a projektet. Így felmerül, hogy a határátlépő szakaszok összköltségéhez a Közösség 20%-ban járuljon hozzá⁸. Ez a hozzájárulás *tényleges* mértékét jelenti, nem pedig valamiféle elméleti felső határt, hiszen ennél kisebb mértékű támogatás mellett nagyon bajos volna az RTE-iránymutatásokra vonatkozó

⁶ A Karel Van Miert volt biztos elnökségével működő magas szintű csoport által a Bizottság kérésére készített (2003 júniusában közzétett) jelentés.

⁷ COM(2004) 475

⁸ A 2004. május 5-i memorandumban Franciaország és Olaszország is 20%-os támogatást szabott a Lyon–torinói vasút nemzetközi részének megvalósítása feltételül.

határozatban megszabott időre átadni az említett szakaszokat.

Az ilyen léptékű projekteknél – éppen ezek terjedelme miatt – nemigen jöhet szóba a PPP-típusú finanszírozás. A 20%-os közösségi hozzájárulás tehát hallgatólagosan azt jelenti, hogy állami költségvetésből legalább 80%-os hozzájárulást kellene fedezni, ami a mai költségvetési szigor mellett nehéznek bizonyulhat.

Akkor hát milyen finanszírozási módokat találhatunk még? Hacsak nem folyamodunk magán–állami partnerséghez (a projekt „felépítményi” részét illetően, amely a legkevésbé van kitéve az építési kockázatoknak), komolyan felvetődik, hogy a nemrégiben elfogadott 2006. május 17-i 2006/38/EK **euromatrica-irányelv** által lehetővé tett felárat e projektek finanszírozására fordítsuk. Tudomásul kell azonban venni, hogy a befolyó összegek – ha mégoly hasznosan járulnának is hozzá a projekt finanszírozásához – nehezen válhatnak **meghatározó tényezővé** azoknak a szakaszoknak a megvalósításában, amelyek (finanszírozási igény szempontjából) a legkritikusabbak.

Ezzel összefüggésben máig eldöntetlen kérdés, hogy a közlekedési folyosó fogalmának mi a meghatározása. A francia–olasz tranzitútvonalakat nem csak a Mont Blanc-on és a Fréjus-hágón átvezető alpesi átjárók alkotják. Ha a felár csak ezekre az útvonalakra vonatkozna, a közúti teherközlekedés áttevődne olyan átjárókra, amelyek másfelé, például Ventimiglián keresztül vezetnek. A két alpesi alagútban – biztonsági okokból – bevezetett közlekedési korlátozások miatt az átmenő teherforgalom nem elhanyagolható része máris Ventimiglia felé terelődött. **Kétségtelen tehát, hogy az irányelv végrehajtása szempontjából az volna a legcélravezetőbb, ha az összes alpesi átjáróra egységesen alkalmaznák.**

Ha már a TEN-költségvetés keretében a hozzájárulás mértéke nem lehet olyan ösztönző erejű, mint például a Kohéziós Alap esetében, érdemes volna elemezni, hogy miként lehetne olyan finanszírozási módokhoz folyamodni, amelyek összhangban állnak az ilyen nagyszabású projektek rendkívüli léptékével és összetettségével – ahogy ez a Galileo-program esetében meg is valósult. *Ab initio* finanszírozással⁹ a közösségi hozzájárulás – amely így a munkálatok kezdeti, egyben legkényesebb szakaszára összpontosulna – a lehető legnagyobb haszonnal járna, és az **adicionális** elvét ténylegesen alkalmazni lehetne, ami döntő fontosságú olyan projekteknél, amelyeknek a finanszírozását a tagállamok nem tudják teljes egészében megelőlegezni.

Végezetül: az eredetileg előirányozottnál korlátozottabb közösségi forrásokkal való fegyelmezett gazdálkodáshoz elengedhetetlen, hogy a finanszírozás szempontjából legkritikusabb (egyúttal Európára nézve legígéretesebb) szakaszokra **összpontosuljon a közösségi hozzájárulás.**

Ilyen vonatkozásban a határátlépő szakaszok elsőbbséget élveznek. **Az ezekre szánt pénzügyi hozzájárulás összege tehát a projektek döntő paramétere lesz, és feltételezhetően a „kiváltó tényező” szerepét fogja játszani a megvalósításukban.** A tengely más részei, amelyek ezektől függetlenek és nemzeti szinten már elsőbbséget élveznek (mint például a Torino és Trieszt közötti alszakaszok), tehát közösségi hozzájárulás szempontjából kisebb fontosságot

⁹ Az *ab initio* finanszírozás egyik előnyös következménye, hogy csökkennek a projekttel természetszerűleg járó pénzügyi költségek.

kapnak.

3.2. A szóban forgó kiemelt tengely különböző projektjeinek állása

A PP6 tengely megvalósításában érintett tagállamok hatóságaival folytatott megbeszéléseken nem sikerült minden bizonytalanságot eloszlatni azon szakaszok megvalósításának ütemtervét illetően, amelyeknél az állami kötelezettségvállalás és az igények pénzbeli kifejezése még a kezdeteknél tart. A Lyon–Torino szakasz költsége önmagában csaknem **14 milliárd euró**, ebből (a 2003. évi gazdasági feltételekkel számolva) **6,7** milliárdot kellene költeni a határátlépő szakaszra (a bázisalagútra), **3,5** milliárdot pedig a franciaországi rávezető útvonalakra. A munkálatok megkezdéséről szóló döntés feltétele – különösen, ha a beruházást főleg közpénzből finanszírozzák, a közösségi hozzájárulás pedig korlátozott –, hogy a tagállamoknak már pontos elképzelésük legyen a források előteremtéséről. A munkálatok kezdete többek között az alábbiak esetében bizonytalan:

- a bázisalagúthoz vezető szakaszok a határ Franciaország felőli oldalán;

- az Olaszország felőli rávezető szakasz, amelynek 2002-ig meg kellett volna épülnie, és amely – a bázisalagúthoz hasonlóan – a helyi lakosság ellenállásába ütközik. Az összes olasz szakasz megvalósítása attól függ, hogy az újonnan hivatalba lépett olasz kormány által elrendelt államháztartási ellenőrzés milyen esetleges költségátcsoportosításokkal jár;

- a bázisalagút (erre vonatkozóan 2004. május 5-én olasz–francia megállapodás jött létre, amely a két állam kötelezettségvállalásának feltételül szabja, hogy a közösségi hozzájárulás legalább a projekt összköltségének 20%-át fedezze);

A koordinátor álláspontja az, hogy a nemzetközi szakasz megépülése olyan **kiváltó tényező** lehet, amely az államokat arra készítheti, hogy teljesítsék vállalt kötelezettségeiket.

- az olasz–szlovén határátlépő szakasz, valamint a **Divača és Ljubljana közötti összeköttetés**.

2013 és 2015 között várhatóan csak a Torino és Velence közötti új AV/AC-vonalszakaszt, valamint a Magyarország területén lévő szakaszokat adják át. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ezen a tengelyen addig már ne volna kilátás jelentős fejlődésre. A Lyon és Budapest közötti vasúti közlekedési folyosó adottságainak fejlesztésébe máris bele kell fogni, olyan politikai intézkedéseket hozva, amelyek céltudatosan a közlekedésmód-váltás irányába hatnak.

Ezzel összefüggésben ügyelni kell arra, hogy a közlekedési tengelyt jól összehangolt prioritások szerint hasznosítsák. Az elmúlt hónapok különböző megbeszélésein kiderült, hogy az összehangolás nem optimális (pályahálózat-működtetőtől és piaci szereplőtől¹⁰ függően mások a prioritások), ami a

¹⁰ Meg kell jegyezni, hogy – azzal ellentétben, ami a Brenner-, a Simplon- és a Szent Gotthárd-alagút esetében történt az elmúlt években – egyetlen új vasúti szolgáltató sem jelent meg a francia–olasz vasúti összeköttetéseken.

teherfuvarozás fejlődését különösen hátráltatja. A Lyon–Torino szakasz gazdasági életképessége – ahogy az olasz–szlovén határátlépő szakaszé is – nagyban függ majd a közlekedésmód-váltásra vonatkozó politikai intézkedésektől. **Ennek szellemében Franciaországnak és Olaszországnak hivatalosan vállalnia kellene, hogy nem fogják növelni a Mont Blanc-on és a Fréjus-hágón átvezető alpesi közutak áteresztőképességét.**

A koordinátornak feltűnt továbbá, hogy **a tervezett infrastruktúra típusában nem teljes az egyöntetőség** a szóban forgó tengely egyik végétől a másikig. A tervezett infrastruktúra minősége – többek között kapacitás és sebesség vonatkozásában – országról országra változik, méghozzá a tengelyen kelet felé haladva romlik. Ez nagyon fontos szempont, mivel ez dönti el, hogy a tengely mennyire lesz vonzó, különösen nagy távolságokon, mivel ott közvetlen versenyben áll a közúttal (elsősorban a teherfuvarozás terén), illetőleg a légi közlekedéssel (az utasszállítás terén).

Kívánatos, hogy a szolgáltatás színvonala¹¹ minél egyöntetűbb legyen a tengely egész hosszán. Ezzel a szemponttal eddig nem foglalkoztak elég behatóan, mivel az infrastruktúra megtervezése és üzemeltetése továbbra is a tagállamok hatáskörébe tartozik. Ez a helyzet felelős azért, hogy ezen a tengelyen kevésbé vonzó a vasúti közlekedés. Ezért szükséges az infrastruktúrán történő beavatkozásokat a tervezés minél kezdetibb szakaszában összehangolni, és ezért kívánatos már most fontolóra venni, hogy a menetvonalakat az eddiginél egységesebben ítéljék oda – különösen a legtúlterheltebb szakaszokon –, ezáltal már az új infrastruktúra üzembe helyezése előtt lendületbe hozva a forgalmat. Már 2008-ban jelentős lehet az előrehaladás, amikor befejeződnek a történelmi alagút szelvénybővítési munkálatai, előrevetítve a majdani, nagyobb léptékű vasúti autópályát. Első megközelítésben szóba jöhet a jelenlegi (egyelőre az Aiton–Orbassano szakaszra korlátozódó) vasúti autópálya meghosszabbítása. Ha tehát az évtized végére Lyon környéke és Novara között kiépülne a vasúti autópálya szolgáltatása, ez előkészítése volna a nagy léptékű alpesi vasúti autópályának, amely a majdan elkészülő új infrastruktúrát fogja használni, és amelynek révén a forgalom tetemes része a vasútra terelődhetne, ami érezhetően kedvező hatással lenne a környezetre.

4. EDDIG TAPASZTALT ELŐRELEPÉSEK

Noha a koordinátor által megbízatása keretében kitűzött célokat még nem sikerült maradéktalanul elérni, az eddig megtett lépések máris hoztak néhány reményteli eredményt a kérdéses tengely egészére nézve. Először is annak fontosságáról essék szó, hogy **nem egy-egy szakaszt vagy projektet elemeztünk külön-külön, hanem a tengely útvonalának és elemeinek összességét.** Ennek köszönhetően nemcsak a PP6-tengelyben globálisan rejlő lehetőségeket sikerült jobban megragadni, hanem azt is sikerült meghatározni, hogy az egyes szakaszok milyen hatással lehetnek a tengely többi részére és az egész tengelynek az egységességére – különösen ha a munkálatok ütemterve jelentős eltéréseket mutat. Ez az új szemléletmód ily módon lehetővé tette, hogy közelebbről meghatározzuk azokat a prioritásokat és kényes

¹¹ Színvonalas szolgáltatáson egyfelől a tengely interoperabilitásának biztosítását értjük, másfelől azt, hogy az infrastruktúra jellemzői végig lényegileg azonosak legyenek, és hogy a menetvonalak odaitélésénél érvényesülő prioritásokat összehangoltan jelöljék ki.

kérdéseket, amelyek az illetékes hatóságok közbelépését igénylik. A koordinátor második félévi munkatervében szerepel e szempontok részletesebb tanulmányozása.

Ezzel összefüggésben nincs kizárva, hogy elemzés készüljön a „TGV Sud” kiemelt projekt (pontosabban annak földközi-tengeri elágazása) és a Lyon–Budapest kiemelt projekt közötti sinergiákról és a bennük rejlő kombinált lehetőségekről.

Az általunk tárgyalt tengelyen tapasztalt előrelépések közül az alábbiak érdemelnek külön említést:

- a francia közlekedési miniszter **2006 eleji határozata a bázisalagútra rávezető szakasz vonalvezetésének kijelöléséről**. Franciaország döntést hozott a Lyon és az Alpok törésvonala közötti szakasz vonalvezetését és megvalósításának ütemezését illetően, az árufuvarozást kiszolgáló infrastruktúrát helyezve előtérbe, ami megfelel a Bizottság elvárásainak.

- a **Lyon–Torino projektben szereplő határátlépő alagútra vonatkozó közérdekűségi vizsgálati eljárás 2006. május 23-i megindítása francia részről**. Ez a közérdekűségi eljárás – amely nyugodt légkörben zajlott le – kézzelfogható és jelentős lépés afelé, hogy a munkálatok 2010 előtt megkezdődjenek;

- az olasz hatóságok 2005. december 12-i döntése, hogy „**susai-völgyi megfigyelőközpont**” hoznak létre, amelynek feladata, hogy megoldást találjon a projektet érintő susai-völgyi nehézségekre. Június elején megerősítették tisztségében Mario Viranót, akit az előző kormány nevezett ki a megfigyelőközpont élére. Az olasz kormány továbbá – június 29-én – a projektben országos és térségi szinten érdekelt felek részvételével kapcsolattartó csoportot hívott össze azzal a céllal, hogy megtárgyalják a projekt ellenzőinek kérdéseire adandó válaszokat. A kormány azt a célt tűzte ki, hogy 2006 végéig kézzelfogható javaslat szülessék (lásd az erre vonatkozó fejezetet);

- az új **Torino–Novara vonal múlt februári üzembe helyezése**. Fontos megjegyezni, hogy ez a vonal megfelel az interoperabilitási minősítés feltételeinek, így többek között 2. szintű ETCS-sel van felszerelve (üzemkészen).

- az olasz és a szlovén közlekedési miniszter által 2006. február 28-án **aláírt megállapodás**, amelynek köszönhetően **megvalósíthatósági tanulmány** készülhet a **Trieszt–Divča szakasz** határátlépő részének megvalósítási körülményeiről¹².

5. KÉNYES KÉRDÉSEK

Ezek az előrelépések azonban nem feledtethetik el, hogy a projektet – a pénzügyi nehézségeken túl – az is hátráltatja, hogy több szakasz megvalósításának ütemezése még mindig bizonytalan.

¹² A tanulmány az Interreg IIIa. program révén társfinanszírozásban részesül, és várhatóan 2008-ig lezárul.

5.1. A susai-völgyi helyzet és annak következményei a projektre nézve

Ez a kérdés jelenleg a legkényesebb az összes közül, és a szóban forgó kiemelt tengely egészségének fejlesztését befolyásolhatja – így megoldását a koordinátor sürgősnek tartja. A venausi építkezés – a Susai-völgyben – 2005 óta áll, mert a völgy lakosságának egy része ellenzi, miközben itt kellett volna kialakítani a tervezett négy feltáró akna egyikét. Emiatt mára aggasztó mértékű késés halmozódott fel, amely a projekt végrehajtásának ütemezésére jelentős hatással lehet. A projekt ellenzői több szempontból is kifogásolják a projektet és a Susai-völgyre tett hatását, így többek között:

- a projektet indokolatlannak tartják, tekintettel a várható forgalomra és arra, hogy a Susai-völgyben így is erős a (közlekedési és energetikai) infrastruktúrák jelenléte;
- úgy vélik, hogy felújítással még jelentős tartalékok mozgósíthatók a történelmi vasútvonal forgalomátértesztő képességéből;
- a projekt kezelhetetlen egészségi (azbeszt, radon) és környezeti kockázatokat rejt magában. Ehhez még hozzájárul az a tény, hogy a hatályos szabályozás (a „Legge Obiettivo” néven ismert 441. törvény) értelmében feltáró aknák esetében nem kötelező környezeti hatásvizsgálatot végezni¹³.

Megbízatása keretében a koordinátor – miután tavaly november 24-én ellátogatott a Susai-völgybe – azt szorgalmazta, hogy európai közvetítéssel, a völgy lakosságának felajánlott biztosítékok révén tegyenek kísérletet a tárgyalások felvételére. A Bizottság szakértőkkel független felmérést készíttetett a Lyon-Turin Ferroviaire tanulmányainak minőségéről és koherenciájáról az alábbi, a Susai-völgy lakosait leginkább foglalkoztató kérdések vonatkozásában:

- egészség;
- környezet;
- új vonal létesítése a meglévő korszerűsítése helyett.

A szakértők tehát olyan ismeretekkel látták el a Bizottságot, amelyek birtokában megítélhető, hogy az LTF által készített tanulmányok koherensnek és megbízhatónak számítanak-e a kitűzött célkitűzések szempontjából, és adott esetben rámutattak a tapasztalható hiányosságokra, valamint javításokra és további tanulmányok figyelembe vételére irányuló ajánlásokat tettek. A szakértők többek között úgy vélik, hogy a történelmi vasútvonal teljes korszerűsítésével – amelyet a projekt ellenzői javasolnak – nem válna elérhetővé a közlekedésmód-váltás célkitűzése, tekintettel a XIX. század közepén épült vasútvonal alapjellemeire. A jelentést 2006. április végén hozták nyilvánosságra¹⁴.

¹³ A Bizottság Olaszország ellen szabálysértési eljárást indított, amelyben azt firtatja, hogy a Legge Obiettivo összeegyeztethető-e a közösségi joggal. Felmerül ugyanis, hogy a közösségi jogba ütközik, ha a venausihoz hasonló feltáró aknákat kizárják a környezeti hatásvizsgálatok teljes alkalmazási köréből.

¹⁴ A jelentés a következő internetes oldalon érhető el: http://europa.eu.int/comm/ten/transport/priority_projects/index_en.htm

Az értékelés eredményein túl a jelentés a projektről olyan információkat is közöl, amelyek ismeretében a Susai-völgy lakosai saját véleményét alkothatnak a kérdéses műtárgy megépítésének hasznáról¹⁵. A jelentés nem becsüli alá a kockázatokat – a munkálatok során még találhatnak azbesztet –, sem a hatást, amely a területet fogja érni az építkezési szakaszban, azt azonban megerősíti, hogy a folyamatban lévő tanulmányokkal minimálisra csökkenthető a projekt környezeti hatása és megfékezhető az egészségi kockázatok. Az olasz kormány a susai-völgyi *osservatorióra* (megfigyelőközpont) támaszkodva **világos és egyértelmű válaszokat adhat a Susai-völgy lakosaiban felmerülő – többek között egészségi és környezeti vonatkozású – kérdésekre, lehetővé téve, hogy a projekt esetleges ártalmait** (amelyek főként az építkezési szakaszban jelentkezhetnek) **a várható előnyökkel vessék össze.**

A koordinátor különösen fontosnak tartja a susai-völgyi *osservatorio* révén megvalósuló lépéseket. Ezért felszólítja a Lyon–Torino projektben helyi, régiós és országos szinten érintett hatóságokat, hogy tanulmányozzák, miként lehetne a projekt megvalósításával párhuzamosan a Susai-völgy rehabilitációjára (például talajhelyreállításra és bizonyos hálózatok – többek között a villamos hálózat – újraszervezésére¹⁶) is sort keríteni.

A koordinátor továbbá szeretné, ha sikerülne az alpokon keresztüli közlekedés jövőjéről olyan – széles körű – eszmecsere szerveznie, amelyen olyan szempontokat is figyelembe vennének, mint a közlekedési módok közötti egyensúly, a környezetvédelem, a biztonság, valamint a fosszilis energiaforrások – közép- vagy hosszú távú – kimerülésének a közlekedésre gyakorolt hatása.

5.2. A szlovén és a magyar szakasz megtervezése

A tengely keleti részén a megvalósítás ütemezése és a tervezett infrastruktúra típusa egyaránt gondot okoz. A rövid távú tervekben csak korlátozott mértékű beavatkozások szerepelnek. A szlovén hatóságok csaknem **3 milliárd euróra** becsülték annak költségét, hogy 2020 körül elkészüljön egy, az olasz határtól a magyar határig vezető, a mainál korszerűbb jellemzőkkel rendelkező infrastruktúra – ez pedig jelentős összeg Szlovénia számára. Ezért erősen kell tartani attól, hogy 2020-ig a programnak csak egy része (Koper–Ljubljana) valósul meg, aminek következményei lesznek arra nézve, hogy a 6. számú kiemelt tengely Trieszten túli része (beleértve későbbi horvátországi meghosszabbítását is) teljes mértékben be tudja-e tölteni az Unió középpontja és az új tagállamok közötti összekötő szerepét. **Itt derül ki, mennyire fontos, hogy a különböző közösségi pénzeszközöket (a TEN-költségvetést, a kohéziós alapot és a strukturális alapokat) kellően összehangoltan tervezzék meg.**

A szlovén és a magyar hálózat közötti összekötő szakasz tervezett jellemzői továbbá

¹⁵ A Loyola de Palacio és Romano Prodi olasz miniszterelnök közötti megbeszélés nyomán az utóbbi kifejezte óhaját, hogy a francia–olasz útvonalak forgalma tárgyában harmadik fél is készítsen felmérést. A koordinátor kedvezően fogadta a kérést, az eredmények várhatóan ősszel válnak ismertté.

¹⁶ A projekt alsó-susai-völgybeli nyomvonalának kijelölésekor sor kerülhetne annak tanulmányozására, hogy a vasúti alagutak felhasználásával miként lehetne a villamos hálózat egy részét a föld alá süllyeszteni.

nagyon elütnek a tengely többi részétől. A beavatkozások kizárólag a villamosításra és több szintbeli kereszteződés megszüntetésére terjednek ki, egy fontos szakasz azonban egyvágányú maradna, a vonalvezetés jellemzői miatt pedig aligha lehet versenyképes a kereskedelmi sebesség. Emiatt fennáll a veszély, hogy a tengelyen jelentős szűk keresztmetszet jelenik meg, megakadályozva, hogy a vasúti közlekedés ki tudja elégíteni a közép-, illetve hosszú távon várhatóan megnövekvő keresletet – többek között az áru fuvarozás terén. Ezáltal csökkenne a tengelyen megvalósuló többi beruházás hozzáadott értéke is.

Csakis a különböző közösségi hozzájárulások **optimális** összehangolásával mozdítható elő, hogy ezek a projektek az Európai Parlament és a Tanács által megállapított, a TEN-T iránymutatásokban szereplő határidőn belül megvalósuljanak. A koordinátor szerint tehát e kiemelt szakaszokra különös figyelmet kellene fordítani azon nemzeti közösségi stratégiai keretek kialakításakor, amelyek a strukturális alapok és a kohéziós alap előkészítés alatt álló 2007–2013-as programozására vonatkoznak.

Annak érdekében, hogy a tengely nyugati része az új tagállamok belsejével is összeköttetésbe kerüljön, a PP6-tengely új elágazással egészülhetne ki, amely Triesztet Tarvisión, Villachon és Grazon keresztül kötné össze Budapesttel. Ezáltal a 6. számú kiemelt tengelyt össze lehetne kötni a 17. számúval (így többek között Pozsonnyal). Ez a változat többször is felvetődött az érintett régiók hatóságainak részvételével tartott konferenciákon. Hátra van azonban az ehhez szükséges – főként Ausztriában és Magyarországon megvalósítandó – beruházások felmérése és a munkálatok pontos beütemezése. Így további vizsgálatokat kell végezni az elkövetkezendő hónapokban, hogy fel lehessen becsülni az ebben a változatban rejlő lehetőségeket.

Ezenkívül a koordinátor nagy fontosságot tulajdonít annak, hogy jobban összehangolják a PP6-tengely keleti része (Velence–Trieszt–Koper) mentén található főbb kikötőket. A kikötők közötti verseny nem elvetendő elv, mégis hasznos volna jobban meghatározni a lehetséges szinergiákat, hogy a PP6-tengely révén a vasúti közlekedés igénybevétele fokozódjék.

E kikötők forgalmi volumene – többek között a konténerforgalom tekintetében – külön-külön véve elhanyagolható a *northern range* kikötőéhez (Antwerpen–Rotterdam–Hamburg) képest. Emiatt nehéz elérni azt a kritikus tömeget, amely vonzóvá tenné a vasúti közlekedés igénybe vételét. Mindez alapján a koordinátor úgy véli, hogy elengedhetetlen megerősíteni azokat az összeköttetéseket, amelyek a 6. számú tengellyel és egymással kapcsolja össze az említett kikötőket. Ha Koper kikötője közvetlen összeköttetésben állna Trieszttel (ami jelenleg nincs így), elképzelhető volna például, hogy a kikötőből részben üresen induló vonatok rakományukat Triesztben (csupán egy tucatnyi kilométerre onnan) egészítsék ki. Ezáltal a vasúti szállítást maximálisan ki lehetne használni.

6. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK

A 6. számú kiemelt tengely első elemzése azt mutatja, hogy a tengely – biztosra vehető haszna ellenére – négy fő nehézségbe ütközik, amelyet az érintett hatóságoknak minél hamarabb orvosolniuk kell:

i. az egymáshoz kapcsolódó (a koordinátor által kijelölt nagyobb pályaszakaszokon belüli) szakaszok megépülésének **időbeli összehangolása** problematikus;

ii. **a Susai-völgyben (amelyen a nyomvonal áthalad) a lakosság egy része ellenzi a projektet**, ez pedig következményekkel járhat a megvalósítás ütemezésére és a tengely egészének koherenciájára nézve egyaránt;

iii. bizonyos szakaszok esetében **bizonytalan, hogy az államok vállalják-e a finanszírozást**, az állami finanszírozás hiányosságainak orvoslásához pedig megfelelő közösségi ösztönzőerőre volna szükség;

iv. a szlovén és a magyar szakaszon **nem elég koherensek az infrastruktúra jellemzői**.

A felsorolt négy ponton kívül létezik még egy nem elhanyagolható szempont. A francia–olasz határátlépő szakasztól eltekintve jelenleg nincs egységes tervezés, sem átfogó elképzelés a közlekedési folyosó egészének fejlesztését illetően. Ebből ered, hogy a tengelyen belül helyenként eltér az ütemezés vagy másféle infrastruktúrára esett a választás.

Kívánatos, hogy az érdekelt felek ezután mindannyian szorosabban együttműködjenek. A Saint-Jean-de-Maurienne (F) és Bruzolo (I) közötti határátlépő szakasz esetében létezik is egy, a **lyon–torinói vasútért megalakult kormányközi bizottság**, amelynek feladata, hogy összehangolja a két állam szolgáltatásainak tevékenységét és felügyelje a projektkezdeményezőt, ezáltal megalapozza projekt megvalósítását. A bizottságot meg fogják erősíteni a projektben betöltött katalizátori szerepében is.

Végül, mivel a tengely teljes átadására 2020 előtt nem kerülhet sor, **a koordinátor azt ajánlja, hogy a nagy távolságokra történő vasúti árufuvarozás vonzerejének növelése érdekében már most történjenek összehangolt intézkedések.**

A koordinátor mindezen megállapítások szellemében fogalmazta meg – tájékoztató jelleggel – azokat a **közösségi támogatási javaslatokat**, amelyeket a Bizottság elé fog terjeszteni, segítségül a 2007–2013-as pénzügyi programozáshoz. Könnyű lett volna a műszakilag és pénzügyileg legkevésbé problematikus szakaszok támogatását javasolni, hogy a közösségi pénzforrások minél hamarabb hasznosuljanak.

A tengely azonban nem volna koherens, ha nem készülnének el azok a határátlépő szakaszok, amelyek a legbonyolultabbnak bizonyultak és amelyeknél legszembetűnőbbek a sorozatos halasztások. Ezek tehát azok a szakaszok, amelyeket a koordinátor véleménye szerint kiemelten kell kezelni a 2007–2013-as költségvetésből fedezendő közösségi társfinanszírozáson belül. Ez konkrétan a következőt jelenti:

- a **francia–olasz határátlépő szakasz összköltségének 20%-át** fedező támogatás. A 2007–2013-as időszakra ez körülbelül **egymilliárd eurónak** felel meg. E finanszírozás előfeltételeként az olasz hatóságoknak garantálniuk kell, hogy

mindent meg fognak tenni – a lehető legrövidebb időn belül – annak érdekében, hogy a Susai-völgyben tapasztalt nehézségekre megoldást találjanak¹⁷.

- a bázislagúthoz vezető francia és olasz szakasz összköltségének **10%-át** fedező támogatás.

- az olasz–szlovén és a **Divača–Budapest** szakaszra vonatkozó **tanulmányok akár 50%-os támogatása** – a strukturális alapokból és a kohéziós alapból finanszírozott, az infrastruktúra **megépítéséhez** nyújtott támogatás kiegészítéséül –, feltéve hogy a szóban forgó infrastruktúra koherens a kiemelt tengelyt alkotó többi infrastruktúrával (és természetesen interoperábilis vele).

¹⁷ Ezzel összefüggésben a koordinátor megkérte a kormányközi bizottságot, hogy a tárgyalások újbóli felvételének megkönnyítése végett a végrehajtandó intézkedésekről – az időpontok pontos megjelölésével – készítsen ütemtervet.

Munkaprogram 2006. július–2007. június

Intézkedés	Célkitűzés	„Kritikus” szempontok	Jelenlegi állapot	Kapcsolatok
1. Helyzetjelentés készítése a közlekedési folyosó egészéről	2006 júliusáig a Bizottság elé terjeszteni a helyzetről szóló első jelentést	Projektek érettségi foka – ütemtervek egyeztetése	Lezárult	FR, IT, SLO, H hatóságok, pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, EP-képviselők
2. A 6. számú kiemelt tengely szakaszainak megvalósítására vonatkozó pontos ütemterv és finanszírozási biztosítékok beszerzése	A Bizottságnak segítséget nyújtani a 2007–2013-as többéves programozási javaslat kidolgozásához A finanszírozási tervet a többi közösségi partnerrel (Regionális Politikai Főigazgatóság, EBB stb.) közösen kidolgozni, többek között azon szakaszok esetében, amelyek a TEN-költségvetésen kívül más közösségi pénzforrásokból is támogathatók.	Összeegyeztetni a megvalósítási ütemterveket a pénzügyi megkötésekkel Biztosítékokat szerezni az egyes érdekelt felek pénzügyi kötelezettségvállalásairól. Összehangolni a különböző közösségi pénzforrásokat. Innovatív finanszírozási mechanizmusok A TEN pénzügyi rendelet elfogadása Az olasz hatóságok álláspontja	Első értékelés: 2006. július. Végleges változat: 2006. november.	FR, IT, SLO, H hatóságok, projektkezdeményező(k), helyi hatóságok, pénzügyi intézetek, Regionális Politikai Főigazgatóság
3. A későbbiekben esetleg felmerülő, a tengely megvalósítását hátráltató problémák körülhatárolása	Műszaki, környezeti és igazgatási megoldásokat javasolni minden problematikus szakaszra vonatkozóan	Az egyes szakaszok megvalósítási ütemtervének egyeztetése. Hálózatok interoperabilitása A politikák (prioritások) egyeztetése A susai-völgyi helyzet	A problémák egy része ismeretes	FR, IT, SLO, H hatóságok, projektkezdeményező(k), helyi hatóságok, pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, Regionális Politikai Főigazgatóság
4. A PP3-tengely (a TGV Sud földközi-tengeri elágazása) és a PP6-tengely közötti szinergiák felismerése, hogy az Alpoktól délre nagy kapacitású, kelet-nyugati irányú vasúti közlekedési folyosó jöhessen létre	Közös PP3–PP6 cselekvésterv-javaslatot előterjeszteni	Megbeszélést szervezni az érintett hatóságok részvételével Szándéknyilatkozat (?) a földközi-tengeri-alpesi közlekedési folyosó fejlesztéséről	A következtetések a következő jelentésben fognak szerepelni	PP6-koordinátor, FR, ES hatóságok, projektkezdeményező(k), pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok

