



LETNO POROČILO O DEJAVNOSTIH EVROPSKE  
KOORDINATORKE

Ga. Loyola de Palacio

**PREDNOSTNI PROJEKT ŠT. 6**  
**LYON–TORINO–MILANO–TRST–LJUBLJANA–BUDIMPEŠTA**

**Julij 2006**

**Bruselj**

## Kazalo

<b>1. Uvod in splošna predstavitev projekta</b>	<b>str. 3</b>
<b>2. Naloga(-e) evropske koordinatorke</b>	<b>str. 5</b>
<b>3. Analiza stanja</b>	<b>str. 6</b>
3.1 Priskevek Skupnosti	str. 6
3.2 Trenutno stanje različnih projektov, ki sestavljajo to prednostno os	str. 7
<b>4. Ugotovljeni napredek</b>	<b>str. 9</b>
<b>5. Občutljiva vprašanja</b>	<b>str. 10</b>
5.1 Stanje v dolini Suse in posledice za projekt	str. 10
5.2 Načrtovanje slovenskih in madžarskih odsekov	str. 12
<b>6. Sklepi in priporočila</b>	<b>str. 13</b>
<b>Priloga: Zemljevid prednostnega projekta št. 6</b>	

Mnenja, izražena v tem poročilu, so mnenja evropske koordinatorke in ne odražajo uradnega stališča Evropske komisije

## 1. UVOD IN SPLOŠNA PREDSTAVITEV PROJEKTA

Prednostna os **Lyon–Torino–Milano–Benetke–Trst–Ljubljana–Budimpešta (PP6)** zajema gradnjo okoli 750 kilometrov novih prog (za hitrosti od 250 do 300 km/h) v Franciji in Italiji ter ureditev<sup>1</sup> več kot 500 km obstoječih tirov, zlasti v Sloveniji in na Madžarskem. Ta nova os bo na večini svoje dolžine mešana: lahko jo bodo uporabljali vlaki za visoke hitrosti ali tovorni vlaki. Preureditev glavnih železniških vozlišč (Torino, Milano itd.)<sup>2</sup> je prav tako sestavni del prednostnega projekta št. 6. Ocenjeni skupni stroški celotne osi presegajo **39 milijard EUR, pri čemer je treba večino še vložiti.**

Izvedba te osi bi morala prispevati k občutnemu zmanjšanju potovalnega časa za potniške vlake na celotni osi, medtem ko se bo za tovor zmogljivost več kot podvojila v primerjavi s trenutnim stanjem. Hkrati bo nova infrastruktura zagotovila precej višjo kakovost storitve in večjo zanesljivost v primerjavi s trenutnim stanjem.

Dokončanje čezalpskega odseka med Francijo in Italijo spada predvsem v **okvir modalnega premika** – s ceste na železnico – na območju, ki je občutljivo z okoljskega vidika. Sčasoma je na večjem delu predvidena storitev potujoče avtoceste, od lyonske regije do Lombardije, da se ponudi konkurenčna alternativa cestnemu prevozu.

Prednostna os št. 6 (PP6), ki povezuje Lyon z Budimpešto, se lahko razcepi na več zelo različnih odsekov glede na njihove značilnosti in stanje napredka projekta. Zajema **tri čezmejne dele** (Francija–Italija, Italija–Slovenija in Slovenija–Madžarska), prva dva, ki ležita na gorskih območjih, zahtevata veliko gradbenih del, njuna teža (z vidika potrebe po financiranju) pa je izredno pomembna. Kratek opis vseh 13 odsekov, ki sestavljajo ta koridor, je naslednji:

i. **odsek Lyon–Chambéry (F)**: projekt zajema gradnjo proge za visoke hitrosti za potnike, obstoječe proge bodo razbremenjene tega prometa, kar bo omogočilo občutno povečanje zmogljivosti regionalnega prevoza in prevoza blaga. Trenutno ni na voljo noben uraden datum, vendar je težko predstavljivo, da bi bil ta odsek predan prometu pred letom 2015;

ii. **odsek Chambéry–St Jean de Maurienne (F)**: opravljene so bile študije izdelave idejnega projekta. Začele so se opravljati dodatne študije, da bi se ugotovila stvarnejša in cenejša možnost (po potrebi z razdelitvijo po fazah), ob upoštevanju potrebe po gradnji dveh predorov, daljših od 20 km. Gradnja odseka naj bi potekala vzporedno z osnovnim predorom – odsek naj bi bil predan prometu do leta 2020;

iii. **francosko-italijanski odsek (osnovni predor)**: St Jean de Maurienne (F)–Bruzolo (I), najbolj stvaren datum za dokončanje tega odseka je (v najboljšem

---

<sup>1</sup> Razume se kot „nadgradnja“, kar zajema elektrifikacijo, popravljanje trase, povečanje hitrosti, odpravo „ozkih prometnih grl“ itd.

<sup>2</sup> Lyonsko vozlišče (projekt vzhodne železniške obvoznice) bi moralo ravno tako kot druga vozlišča biti sestavni del prednostnega projekta.

primeru) do leta 2019 ali 2020. Gradnji tega odseka nasprotujejo prebivalci doline Suse; Francija je 23. maja 2006 začela javno obravnavo o družbeni koristnosti, ki je bila končana 30. junija 2006 in na podlagi katere bi bilo treba do sredine leta 2007 sprejeti izjavo o družbeni koristnosti, ki je uvod k začetku gradnje;

iv. **odsek Bruzolo–Torino**: gradnja tega odseka, prvotno načrtovana za obdobje 2011–2012, se je sedaj preložila na obdobje 2014–2015 (zajema tudi ureditev torinskega vozlišča, ki ga je občina preoblikovala, da ne bi bilo več na površini, ampak v predoru) – z višjimi stroški in daljšim časom izvedbe v primerjavi s predhodnimi predvidevanji; naknadnih sprememb projekta ni mogoče izključiti;

v. **odsek Torino–Milano**: v gradnji, prvi pododsek **Torino–Novara** je bil predan prometu februarja 2006, odsek Novara–Milano pa naj bi bil predan prometu v začetku leta 2009;

vi. **odsek Milano–Treviglio**: v gradnji (graditev 2 novih tirov, vzporednih z obstoječimi), imel bo zmogljivost več kot 500 vlakov na dan; predvidena predaja prometu konec leta 2006;

vii. **odsek Treviglio–Verona**: projekt bi moral biti odobren konec leta 2005, začetek del pa je bil predviden za leto 2006; terminski načrt do sedaj še ni bil potrjen in bo močno odvisen od proračunskih odločitev, ki jih bo morala sprejeti nova italijanska vlada;

viii. **odsek Verona–Padova**: odsek povzroča težave, zlasti del pri Vicenzi je bil predmet novih študij trase in umestitve v območje; dela se bodo v najboljšem primeru lahko začela leta 2009 in zaključila do leta 2015;

ix. **odsek Padova–Mestre (Benetke)**: v gradnji (graditev 2 novih tirov, vzporednih z obstoječimi), imel bo zmogljivost več kot 500 vlakov na dan; predaja prometu leta 2008;

x. **odsek Mestre (Benetke)–Trst**: študije v teku; preučuje se več možnosti, zlasti trase, za združitev s slovenskim omrežjem; ker so stroški infrastrukture zelo visoki (blizu 5 milijard EUR), ni izključeno, da bi prišlo do odločitve o razdelitvi izvedbe teh odsekov po fazah;

xi. **odsek Trst/Koper–Divača**: treba je še določiti traso, vrsto projekta in roke za izvedbo; ostajajo negotovosti glede izvedbe mednarodnega odseka, čeprav je bila v začetku leta 2006 v okviru programa pobude **Interreg IIIa** opravljena študija; malo verjetno je, da bi se gradnja čezmejnega odseka začela pred obdobjem 2012–2013;

xii. **odsek Divača–Ljubljana–madžarska meja**: trenutno potekajo obnovitvena dela na obstoječih progah in študije za nov priključek med Ljubljano in pristaniščem Koper (delno nova infrastruktura); načrt slovenske infrastrukture predvideva velike naložbe za delno rekonstrukcijo proge Divača–Ljubljana (terminski načrt je treba še določiti), medtem ko bi infrastrukturo od Ljubljane (kljub njeni zastarelosti) do madžarske meje sprva samo delno posodobili (elektrifikacija – ukinitve nivojskih železniških prehodov);

xiii. **odsek madžarska meja–Budimpešta**: predvidena so obnovitvena dela (nekatera že v teku) za posodobitev infrastrukture: elektrifikacija, povečanje hitrosti in ukinitve nivojskih železniških prehodov.

## 2. NALOGA(-E) EVROPSKE KOORDINATORKE

Pristop, ki ga je uporabila koordinatorica – ob upoštevanju dolžine osi (skupaj več kot 1400 kilometrov), – je bil te različne odseke združiti v štiri glavne dele, znotraj katerih je treba zagotoviti usklajenost različnih projektov, ki jih sestavljajo. Za to je potrebno dobro usklajevanje med državami in pobudniki projektov, zlasti pri terminskem načrtu izvedbe. Ti deli so:

- Lyon–Torino;
- Torino–Trst;
- Trst–Ljubljana;
- Ljubljana–Budimpešta.

Podroben program dela za razvoj te prednostne osi, ki zajema kratkoročne in srednjeročne cilje, je bil predstavljen francoskemu, italijanskemu, slovenskemu in madžarskemu ministru za promet ter Evropski investicijski banki<sup>3</sup>. Na kraju samem so potekali številni obiski, da bi se seznanili s stanjem infrastrukture in napredkom pri načrtovanju<sup>4</sup> ter se pogovorili z vsemi zainteresiranimi stranmi, kjer se je to izkazalo za potrebno. Od konca oktobra je morala koordinatorica posebno pozornost posvetiti posebnim razmeram v dolini Suse (glej posebno poglavje).

Poleg tega je v mesecu februarju koordinatorico zaslišal Evropski parlament (Komisija TRAN), kateremu je poročala o napredovanju svoje naloge.

Koordinatorica je menila, da je v okviru njene naloge imel del Torino–Trst, katerega sestavni deli so večinoma v končni fazi gradnje<sup>5</sup> ali v fazi načrtovanja ter ki spadajo v italijanski državni načrt razvoja omrežja AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità = visoka hitrost in velika zmogljivost), manjšo prednost. **Koordinatorica se je tako predvsem osredotočila na čezmejne odseke in njihove dostope.**

Ta dokument tako podaja (na podlagi ugotovitev koordinatorice) verodostojen pregled stanja projekta in bi moral izpostaviti napredek, dosežen v tem obdobju, cilje, ki jih je treba še izpolniti, in še nerešene težave. Na podlagi tega si je koordinatorica za obdobje od julija 2006 do junija 2007 postavila natančen časovni raspored ukrepov, ki je povzet v Prilogi. Poročilo prav tako omogoča, da se poda prva opredelitev (na tej stopnji še okvirna) finančnih potreb projekta, ki bi jo lahko Komisija uporabila v okviru večletnega finančnega načrtovanja za obdobje 2007–2013.

Koordinatorica si je v svojem prvem letu dejavnosti zastavila naslednje cilje:

---

<sup>3</sup> Koordinatorica meni, da se Evropska investicijska banka ne bi smela omejiti samo na vlogo posojilodajalca. Treba bi bilo predvideti druge oblike sodelovanja te banke v projektu. O teh vidikih bi bilo treba razpravljati v prihodnjih mesecih v okviru priprav finančnega načrtovanja projekta.

<sup>4</sup> Vprašalnik o stroških različnih odsekov je bil poslan štirih zadevnim državam članicam, ki so vse predložile zahtevane informacije.

<sup>5</sup> Odsek Torino–Novara obratuje od februarja 2006.

- prispevati k iskanju rešitve za slepo ulico, v kateri se je znašel projekt v dolini Suse, za učinkovit začetek dejavnosti v najkrajšem možnem času;
- pridobiti natančen terminski načrt in finančna jamstva (pristojnih organov) za vse odseke, ki sestavljajo to os, zlasti pa za čezmejne odseke;
- prispevati k pridobitvi soglasja slovenskih in italijanskih organov za skupno načrtovanje italijansko-slovenskega čezmejnega odseka;
- določiti *okvirne* prednostne naloge za podporo, ki bi jih Komisija lahko uporabila v okviru večletnega načrtovanja za obdobje 2007–2013.

### 3. ANALIZA STANJA

To analizo je treba obravnavati z dveh vidikov: z vidika stanja različnih sestavnih delov te prednostne osi in z vidika možnega prispevka Skupnosti k različnim projektom.

#### 3.1. Prispevek Skupnosti

Če začnemo z drugo točko glede očitnih zamud, ki vplivajo predvsem na čezmejne odseke te osi, tj. zamud, izpostavljenih v poročilu „Van Miert“<sup>6</sup> in predlogu nove uredbe o vseevropskem omrežju julija 2004<sup>7</sup>, mora Skupnost k projektu prispevati optimalno finančno podporo glede na njegov pomen za vseevropsko prometno omrežje. Predviden prispevek Skupnosti bi tako bil enak 20 % skupnih stroškov čezmejnih odsekov<sup>8</sup>. Ta stopnja se razume kot *efektivna* stopnja in ne kot najvišja teoretična, saj bi nižja stopnja zelo otežila dokončanje navedenih odsekov v rokih, ki so navedeni v odločbi o smernicah o vseevropskem omrežju.

Projekti takšnega obsega so zaradi svoje obsežnosti nenaklonjeni financiranju v obliki javno-zasebnega partnerstva. Prispevek Skupnosti v višini 20 % predpostavlja najmanj 80 % prispevka iz državnih proračunov, kar se lahko v današnjih časih proračunske strogosti izkaže za težko izvedljivo.

**Katere druge možnosti financiranja lahko zato preučimo?** Poleg možne uporabe javno-zasebnega partnerstva (pri „nadgradnji“ projekta, ki je najmanj izpostavljena tveganjem pri gradnji), bi bilo treba pri financiranju teh projektov pozorno oceniti uporabo pribitka („mark-up“), dovoljenega z novo direktivo o „Eurovinjeti“ 2006/38/ES z dne 17. maja 2006. Vendar pa obstaja zadržek, saj se bo za zbrane zneske (čeprav lahko pomenijo pomemben prispevek k financiranju projekta) težko izkazalo, da so **odločilni** za začetek del na odsekih, ki so najbolj kritični z vidika finančnih potreb.

Ena od točk, ki še ni bila razrešena v tem okviru, se nanaša na opredelitev pojma „koridor“. Francosko-italijanske tranzitne osi niso omejene samo na alpska prelaza

---

<sup>6</sup> Poročilo delovne skupine na visoki ravni, ki ji je predsedoval nekdanji komisar Karel Van Miert, pripravljeno pa je bilo na zahtevo Komisije (objavljeno junija 2003).

<sup>7</sup> COM (2004) 475.

<sup>8</sup> Ta 20-odstotna stopnja je sicer pogoj, ki sta ga postavili Francija in Italija v okviru memorandumu z dne 5. maja 2004, da bi dokončali mednarodni del odseka Lyon–Torino.

Mont Blanc in Fréjus. Uporaba pribitka samo na teh poteh bi povzročila preusmeritev cestnega prometa težkih tovornih vozil na druge prehode, zlasti na prehod Ventimiglia. Ukrepi za ureditev prometa v dveh alpskih predorih, ki so bili sprejeti zaradi varnostnih razlogov, so tako že sprožili nezanemarljivo preusmeritev težkih tovornih vozil proti prehodu Ventimiglia. **Poleg tega bi pristop, ki bi zajel vse alpske prelaze, nedvomno predstavljal najustreznejšo rešitev za izvajanje direktive.**

Ker drugače v okviru proračuna vseevropskega prometnega omrežja ni na voljo tako spodbujevalne stopnje podpore, kot velja predvsem za kohezijske sklade, bi bilo zanimivo analizirati možnost izvajanja različnih načinov financiranja, prilagojenih tem velikim projektom, ki so izjemni po svojem obsegu in svoji zapletenosti, kot je bilo storjeno za GALILEO. Uvedba financiranja *ab initio*<sup>9</sup> bi tako omogočila, da se čim bolj izkoristi prispevek Skupnosti, tako da bi se osredotočil na začetno, najbolj kočljivo fazo, in da se na konkreten način uporabi načelo **dodatnosti**, ki je bistveno za projekte, za katere države članice ne morejo pričakovati financiranja v celoti.

Ne nazadnje, za dobro disciplino pri upravljanju sredstev Skupnosti, ki so bolj omejena v primerjavi s prvotnimi predvidevanji, je potrebno **združevanje sredstev Skupnosti** na odsekih, ki so najbolj kritični z vidika financiranja (in ki so hkrati tudi najbolj zanimivi z evropskega vidika).

V tem okviru se prednost daje čezmejnim odsekom. **Znesek finančne podpore Skupnosti, ki se jim bo dodelil, je tako poglobitvena spremenljivka teh projektov in bo verjetno „sprožilni“ element njihove izvedbe.** Drugi deli osi, ki so neodvisni od teh odsekov in kateri že imajo prednost na državni ravni (kar, na primer, velja za odseke med Torinom in Trstom), bi morali biti deležni manjše prednosti pri dodeljevanju podpore Skupnosti.

### 3.2. Trenutno stanje različnih projektov, ki sestavljajo to prednostno os

Različna srečanja z organi držav članic, ki so vključene v gradnjo prednostne osi št. 6, niso omogočila, da bi se odpravile vse negotovosti, ki ostajajo pri načrtovanju gradnje nekaterih odsekov, za katere so obveznosti držav in vključitev potreb v proračun še vedno v zgodnji fazi projekta. Že samo strošek odseka Lyon–Torino znaša blizu **14 milijard** EUR, od tega **6,7** milijarde EUR (po gospodarskih pogojih leta 2003) za čezmejni odsek (osnovni predor) in blizu **3,5** milijarde EUR za dostope v Francijo. Za odločitev o začetku del – toliko bolj, če je večji del financiranja javen in če prispevek Skupnosti ostane omejen – je potrebna določitev potrebnih sredstev s strani zadevnih držav. Glavne negotovosti o datumu začetka del se zlasti nanašajo na:

– **odseke dostopa do osnovnega predora na francoski strani;**

– **odsek dostopa na italijanski strani**, katerega dokončanje je bilo predvideno za leto 2002 in ki je, podobno kot osnovni predor, naletel na nasprotovanje lokalnih prebivalcev. Gradnja vseh italijanskih odsekov bo odvisna od pregleda stanja javnih

---

<sup>9</sup> Ena od pozitivnih posledic uporabe financiranja *ab initio* je znižanje finančnih stroškov, povezanih s projektom.

financ, ki ga je zahtevala nova italijanska vlada in ki bi lahko pripeljal do odločitev glede izdatkov;

– **osnovni predor** (za katerega sta Italija in Francija dne 5. maja 2004 podpisali sporazum, ki določa, da je njuna obveznost odvisna od pridobitve podpore Skupnosti, in sicer v vrednosti najmanj 20 % skupnega stroška projekta);

Koordinatorica meni, da bi lahko bilo dokončanje mednarodnega odseka **sprožilni element**, ki bi države članice spodbudil k upoštevanju svojih obveznosti glede odsekov dostopa.

– **italijansko-slovenski čezmejni odsek** ter priključek med **Divačo in Ljubljano**.

Edini odseki, katerih gradnja naj bi bila dokončana med letoma 2013 in 2015, so odseki nove proge AV/AC med Torinom in Benetkami ter madžarski odseki. Vendar pa to ne pomeni, da na tej osi do takrat ne bodo na voljo pomembne možnosti za rast. Povečanje zmogljivosti železniške osi med Lyonom in Budimpešto je treba začeti sedaj z izvajanjem ciljno usmerjene politike, ki bo spodbudila modalni premik.

**V tem okviru bo treba poskrbeti za dobro uskladitev prednostnih nalog pri izkoriščanju te osi.** Različna srečanja, ki so potekala v preteklih mesecih, so pokazala, da to usklajevanje ni optimalno (prednostne naloge se razlikujejo glede na upravitelje infrastrukture in operaterje<sup>10</sup>), to pa škoduje predvsem razvoju tovornega prometa. Izvedljivost odseka med Lyonom in Torinom, kot tudi italijansko-slovenskega čezmejnega odseka, bo zelo odvisna od izvajanja politike modalnega premika. **V tem okviru bi se morali Francija in Italija uradno zavezati, da ne bosta povečali zmogljivosti čezalpskih cestnih osi Mont Blanc in Fréjus.**

Poleg tega je koordinatorica ugotovila tudi **določeno pomanjkanje skladnosti pri vrsti infrastrukture, ki je bila načrtovana** vzdolž zadevne osi. Kakovost načrtovane infrastrukture, predvsem z vidika zmogljivosti ali celo hitrosti, se razlikuje po državah in se slabša zlasti na vzhodnem delu osi. Ta vidik je zelo pomemben, saj bo odločil o privlačnosti te osi, zlasti za promet na dolge razdalje, ki neposredno konkurira cestnemu prometu (zlasti za tovor) ali letalu (za potnike).

**Raven storitev<sup>11</sup>, ponujenih vzdolž osi, bi morala biti čim bolj homogena.** Ta vidik ni bil dovolj temeljito preučen, saj ostajata načrtovanje infrastrukture in njena uporaba nacionalni prerogativi. Iz tega položaja izvira pomanjkanje privlačnosti železniškega prevoza na tej osi. Tako je nujna čimprejšnja uskladitev posegov na infrastrukturi, ki mora biti opravljena pred začetkom načrtovanja, prav tako pa bi bilo treba že sedaj predvideti veliko večjo skladnost pri dodeljevanju vlakovnih poti, zlasti na prometno najbolj obremenjenih odsekih, da bi se tako ustvarila dinamika pri prometu, celo pred začetkom obratovanja nove infrastrukture. Od leta 2008

---

<sup>10</sup> Treba je poudariti, da v nasprotju s tistim, kar se je zgodilo v preteklih letih na prelazih Brenner, Simplon in Gothard, na francosko-italijanskih železniških oseh ni začel obratovati noben nov železniški operater.

<sup>11</sup> Pod izrazom raven storitev razumemo na eni strani jamstvo, da bo ta os interoperabilna, da bo imela infrastruktura enake značilnosti in da se bo uvedlo usklajevanje pri izbiri prednostnih nalog med dodelitvijo vlakovnih poti.



naprej, ob koncu rekonstrukcijskih del prvotnega predora, bi lahko prišlo do pomembnega napredka, kar bi nakazalo širšo vzpostavitev železniške avtoceste. Najprej bi bilo treba preučiti možnost razširitve sedanje železniške avtoceste (trenutno omejene na odsek Aiton–Orbassano). Železniška avtocesta, ki bi povezovala lyonsko regijo z Novaro, bi tako do konca desetletja predvidela alpsko železniško avtocesto v širšem obsegu, ki bi uporabljala novo infrastrukturo, ko bo ta dokončana, kar bi omogočilo, da bi se velik del prometa preusmeril na železnico in tako pomembno koristil okolju.

#### 4. UGOTOVLJENI NAPREDEK

Čeprav koordinatorka še ni dosegla vseh ciljev, ki si jih je zastavila v okviru svojega mandata, so sprejeti ukrepi že dali prvi sklop spodbudnih rezultatov na celotni osi. Najprej je treba opozoriti na pomen, ki ga ima **analiza ne samo enega odseka ali ločenega projekta, ampak celotne trase in sestavnih delov te osi**. Ta ni omogočila samo, da bolje razumemo vse vidike potenciala prednostne osi št. 6, ampak tudi, da bolje določimo vpliv, ki ga lahko ima vsak posamezni odsek na druge dele osi in na njegovo skladnost v celoti – zlasti če terminski načrt za izvedbo predstavlja opazne razlike. Ta novi pristop je tako omogočil boljše opredelitev prednostnih nalog in občutljivih vprašanj, ki zahtevajo odgovore od zadevnih organov. Temeljitejša preučitev teh vidikov je del koordinatorkinega programa dela za drugo polovico leta.

V tem okviru ni izključena izvedba analize sinergij in navzkrižnih možnosti, ki obstajajo med prednostnim projektom „TGV Jug“ (Sredozemska veja) in prednostnim projektom Lyon–Budimpešta.

**Kar zadeva ugotovljeni napredek na tej osi, je treba predvsem opozoriti na:**

– odločitev francoskega ministra za promet glede **izbire tras za odsek dostopa do osnovnega predora, sprejeto v začetku leta 2006**. Francija se je odločila za traso in izvedbo odseka Lyon–alpska vlakovna pot po fazah, pri čemer je bila prednost dana dokončanju infrastrukture, namenjene tovoru, kar je v skladu s pričakovanji Komisije;

– **uvodbo postopka javne obravnave o družbeni koristnosti glede čezmejnega predora projekta Lyon–Torino dne 23. maja 2006 s strani Francije**. Ta javna obravnava, ki je potekala v veselem ozračju, pomeni konkretno in pomembno fazo za začetek obratovanja do leta 2010;

– odločitev italijanskih organov z dne 12. decembra 2005 o ustanovitvi „**opazovalnice doline Suse**“, ki bo odgovorna za razrešitev težav, ki ovirajo projekt v dolini Suse. G. Virano, ki ga je na njegov položaj imenovala predhodna vlada, je bil potrjen v začetku junija. Italijanska vlada se je prav tako dne 29. junija sestala z glavnimi državnimi in regionalnimi akterji v okviru kontaktne skupine, da bi preučila odgovore, ki jih je treba dati na vprašanja nasprotnikom projekta. Cilj, ki si ga je zastavila vlada, je sestaviti konkreten predlog do konca leta 2006 (glej poglavje, posvečeno tej temi);

– **odprtje nove proge med Torinom in Novaro februarja letos**. Treba je poudariti, da ta proga ustreza certifikatom interoperabilnosti, saj je opremljena

predvsem s stopnjo 2 evropskega sistema železniške signalizacije ETCS (operativno);

– **podpis** sporazuma med italijanskim in slovenskim ministrom za promet dne 28. februarja 2006, ki **omogoča izvedbo študije izvedljivosti** o pogojih gradnje čezmejnega dela na **odseku Trst–Divača**<sup>12</sup>.

## 5. OBČUTLJIVA VPRAŠANJA

Vendar pa ob tem napredku ne smemo pozabiti, da se projekt, poleg finančnih težav, še vedno srečuje z negotovostmi pri terminskem načrtu gradnje več odsekov.

### 5.1. Stanje v dolini Suse in posledice za projekt

Trenutno je to najbolj občutljivo vprašanje, ki bi lahko vplivalo na razvoj celotne prednostne osi, in na katerega je po mnenju koordinatorke treba nujno odgovoriti. Gradbišče v Venaus (v dolini Suse), kjer bi se moral graditi eden od štirih predvidenih raziskovalnih rovov, je zaprto od začetka leta 2005 zaradi nasprotovanja dela prebivalcev doline. Zamude, ki so nastale zaradi tega, so sedaj dobile zaskrbljujoče razsežnosti in bi lahko občutno vplivale na terminski načrt izvedbe projekta. Nasprotniki projekta izražajo veliko nasprotovanje glede projekta in njegovega vpliva na dolino Suse, saj predvsem menijo, da:

– projekt ni utemeljen glede na pričakovani promet in dejstvo, da je dolina Suse že močno obremenjena z infrastrukturami (prevoz – energija);

– ima prvotna proga še rezervo z vidika zmogljivosti prometa, kar je po njihovem mnenju pomembno v primeru njene posodobitve;

– projekt predstavlja tveganja za zdravje (azbest – radij) in okolje, ki še niso nadzorovana. K temu je treba dodati še dejstvo, da veljavna zakonodaja (zakon št. 441, imenovan „Legge Obiettivo“) za raziskovalne predore ne zahteva presoje vplivov na okolje<sup>13</sup>.

Koordinatorica, ki je obiskala dolino Suse 24. novembra lani, se je v okviru svojega mandata odločila, da bo spodbudila evropsko posredovanje, da bi tako poskusila obnoviti dialog, s katerim bi prebivalcem doline dala določena jamstva. Komisija je tako s strokovnjaki izvedla neodvisno oceno kakovosti in skladnosti študij, ki jih je opravila družba Lyon–Turin Ferroviaria (LTF) glede vprašanj, ki so v središču skrbi prebivalcev doline Suse, in sicer:

- zdravje;
- okolje;

---

<sup>12</sup> Študija se sofinancira prek programa pobude Interreg IIIa in bi morala biti končana do leta 2008.

<sup>13</sup> Komisija je sprožila postopek za ugotavljanje kršitev proti Italiji glede združljivosti zakona Legge Obiettivo z zakonodajo Skupnosti. Izključitev raziskovalnih rovov – kot so tisti v Venaus – iz celotnega področja uporabe presoje vplivov na okolje, bi lahko pomenila kršitev zakonodaje Skupnosti.

- izbira med gradnjo nove proge ali posodobitvijo sedanje proge.

Strokovnjaki so tako Komisiji predložili podatke, ki so ji omogočili, da je preučila, ali se lahko študije, ki jih je opravila družba LTF, obravnavajo kot natančne in skladne z objavljenimi cilji, navedli pa so tudi morebitne pomanjkljivosti, ki jih je bilo mogoče opaziti, in priporočila o potrebnih izboljšavah ali dodatnih študijah, ki jih je treba vključiti. Strokovnjaki zlasti menijo, da možnost (ki jo zagovarjajo nasprotniki projekta nove proge) posodobitve celotne prvotne proge ne bi izpolnila cilja modalnega premika ob upoštevanju bistvenih značilnosti te proge, ki izvira iz sredine 19. stoletja. Poročilo je bilo javno predstavljeno konec aprila 2006<sup>14</sup>.

Poleg rezultatov te ocene poročilo strokovnjakov vsebuje informacije o projektu, na podlagi katerih bi si lahko prebivalci doline Suse izoblikovali lastno mnenje o koristi izvedbe tega dela<sup>15</sup>. Ne da bi toliko zmanjšalo tveganja (čeprav ostaja možno odkritje azbesta med delom) niti vpliv na območje med gradnjo, poročilo potrjuje utemeljenost študij v teku, da je treba zmanjšati vpliv projekta na okolje na najmanjšo možno mero in zagotoviti obvladovanje tveganj za zdravje. Italijanska vlada se bo lahko oprla na opazovalnico („*l'osservatorio*“) doline Suse, da bo lahko **podala jasne in pregledne odgovore na vprašanja prebivalcev doline Suse, zlasti glede zdravja in okolja, ter jim omogočila primerjavo pričakovanih prednosti tega projekta z njegovimi slabostmi** (zlasti v fazi gradnje).

Koordinatorica pripisuje pomemben pomen ukrepom, ki bodo sprejeti v okviru opazovalnice doline Suse. Vabi predvsem zadevne organe na lokalni, regionalni in nacionalni ravni k preučitvi načina izvedbe projekta Lyon–Torino vzporedno s procesom rehabilitacije doline Suse (na primer sanacija tal, obnova nekaterih omrežij, zlasti električnega<sup>16</sup>).

Poleg tega želi koordinatorica organizirati (širšo) razpravo o prihodnosti prevoza čez Alpe, ki bo upoštevala vidike, kot so ponovno modalno uravnovešanje, spoštovanje okolja, varnost ali celo (srednjeročne) posledice podražitve in pomanjkanja fosilnih virov energije za promet.

## 5.2. Načrtovanje slovenskih in madžarskih odsekov

Na vzhodnem delu osi se pojavlja zaskrbljenost zaradi terminskega načrta gradnje in vrste načrtovane infrastrukture. Kratkoročno so predvideni samo omejeni posegi. Gradnja nove infrastrukture z najmodernejšimi značilnostmi (do leta 2020) od italijanske do madžarske meje naj bi po ocenah slovenskih organov stala okoli **3 milijarde EUR**, kar je precejšen znesek za Slovenijo. Zato se lahko upravičeno močno bojimo, da bo do leta 2020 dokončan samo en del tega programa (Koper–

---

<sup>14</sup> Poročilo je na voljo na strani:  
[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/priority\\_projects/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/priority_projects/index_en.htm).

<sup>15</sup> Po pogovoru med gospo de Palacio in predsednikom Italijanskega sveta g. Prodijem je slednji zahteval, da tretja oseba izvede oceno o prometu na progah med Francijo in Italijo. Koordinatorica je ugodila tej zahtevi, rezultati pa naj bi bili znani jeseni.

<sup>16</sup> Izvedljivost zakopa nekaterih električnih omrežij z uporabo železniških predorov bi se lahko preučila v okviru trase projekta v spodnjem delu doline Suse.

Ljubljana), kar bo imelo posledice za zmogljivost prednostne osi št. 6, in sicer da bi lahko od Trsta naprej v celoti zagotavljala svojo povezovalno vlogo med osrednjim delom Unije in novimi državami članicami (kasneje vključno s podaljšanji proti Hrvaški). **Potreba po dobri uskladitvi pri načrtovanju različnih finančnih sredstev Skupnosti (vseevropsko omrežje, kohezijski skladi in strukturni skladi) je tukaj izredno pomembna.**

Poleg tega so značilnosti gradnje, predvidene za odsek, ki bo slovensko omrežje povezoval z madžarskim, zelo neskladne v primerjavi s preostalim delom osi. Edini predvideni posegi zajemajo elektrifikacijo in ukinitve več nivojskih prehodov, pri čemer pomemben del ostajajo enotirni prehodi, z značilnostmi trase, ki so težko združljive s konkurenčno komercialno hitrostjo. To pa ustvarja tveganje, da bi prišlo do pomembnega ozkega prometnega grla na tej osi, ki železniškemu prevozu ne bi omogočalo, da se odzove na morebitno povečanje srednjeročnega/dolgoročnega povpraševanja, zlasti za tovor. To bi tako zmanjšalo dodano vrednost drugih izvedenih naložb na tej osi.

Samo **optimalno** usklajevanje različnih posegov Skupnosti bo omogočilo prispevek k izvedbi teh prednostnih projektov v rokih, ki so bili določeni v smernicah TEN-T Evropskega parlamenta in Sveta. Po mnenju evropske koordinatorke bi morali biti ti prednostni odseki deležni posebne pozornosti v nacionalnih strateških okvirih Skupnosti pri načrtovanju strukturnih in kohezijskih skladov za obdobje 2007–2013, ki so zdaj v pripravi.

Za povezavo zahodnega dela osi s središčem novih držav članic, bi se lahko k PP6 dodala nova veja (ki bi omogočala povezavo med Trstom in Budimpešto), ki bi prečkala Trbiž, Beljak in Gradec. S tem bi se lahko prednostna os št. 6 povezala z osjo št. 17 (in predvsem z Bratislavo). Ta možnost je bila večkrat predstavljena med pogovori z organi zadevnih regij. Vendar pa je treba še oceniti potrebne naložbe, zlasti v Avstriji in na Madžarskem, in pripraviti natančen časovni raspored. V naslednjih mesecih pa je treba izvesti dodatne preiskave, da se bodo preučile njene možnosti.

Poleg tega koordinatorica posebno pozornost posveča boljšemu usklajevanju med glavnimi pristanišči, ki ležijo vzdolž vzhodnega dela PP6 (Benetke–Trst–Koper). Namesto da bi postavili pod vprašaj načelo konkurence med temi pristanišči, se zdi bolj koristno, da bi se bolje opredelile možne sinergije, da se s prednostnim projektom št. 6 okrepi uporaba železniškega prometa.

Količine predvsem kontejnerskega prometa v teh pristaniščih (upoštevane ločeno) ostajajo majhne v primerjavi s količinami v pristaniščih *severnega območja* (Antwerpen–Rotterdam–Hamburg). Tako se težko doseže kritična masa, ki bi naredila uporabo železniškega prometa privlačno. V tem okviru koordinatorica meni, da je treba nujno okrepiti povezave teh pristanišč s prednostno osjo št. 6 ter tudi povezave med temi pristanišči. Če bi bilo pristanišče Koper neposredno povezano s Trstom (kar trenutno ni), bi lahko, na primer, predvidevali, da bi se vlaki, ki iz tega pristanišča odpeljejo na pol prazni, lahko do konca natovorili v Trstu (ki je oddaljeno samo približno 12 kilometrov). To bi omogočilo, da bi se prevoz po železnici čim bolj izkoristil.

## 6. SKLEPI IN PRIPOROČILA

Iz te prve analize prednostne osi št. 6 izhaja, da se ta kljub določenim potencialom srečuje s štirimi glavnimi težavami, s katerimi se morajo zadevni organi čim prej spopasti:

- i. **problem skladnosti pri načrtovanju** izvedbe mejnih odsekov (znotraj odsekov, ki jih je opredelila koordinatorica);
- ii. **nasprotovanje projektu s strani dela prebivalcev doline Suse (ki prečka to os)**, kar bi lahko imelo posledice hkrati za terminski načrt gradnje in skladnost na celotni osi;
- iii. **negotovosti glede finančnih obveznosti držav** na določenih odsekih in potreba po pridobitvi ustrezne pobude Skupnosti za zmanjšanje državnih primanjkljajev pri financiranju;
- iv. **pomanjkanje skladnosti pri značilnostih infrastrukture** na slovenskih in madžarskih odsekih.

K tem štirim točkam je treba dodati vidik, ki ga ne smemo zanemariti. Trenutno, če izvzamemo francosko-italijanski čezmejni del, ne obstajata ne celotno načrtovanje niti dejanska skupna vizija pri razvoju celotnega koridorja. Iz tega izvirajo težave pri razlikah v terminskem načrtu ali pa izbiri vrste infrastrukture vzdolž osi.

V prihodnosti bi bilo primerno, da bi se med vsemi zainteresiranimi stranmi vzpostavilo okrepljeno sodelovanje. V ta namen obstaja – za čezmejni del med krajema St. Jean de Maurienne (F) in Bruzolo (I) – **Medvladna komisija za odsek Lyon–Torino**, katere naloga je usklajevanje dejavnosti storitev obeh držav in nadzorovanje pobudnika projekta z namenom, da se pripravi začetek izvajanja projekta. Njeno vlogo „katalizatorja“ projekta bi sicer bilo treba še okrepiti.

Ne nazadnje, glede na to, da popolnega dokončanja te osi ni mogoče predvideti pred letom 2020, **koordinatorica priporoča, da se že danes in na usklajen način sprejmejo ukrepi za okrepitev privlačnosti prevoza blaga na dolge razdalje.**

Iz vseh teh ugotovitev izhajajo (okvirni) **predlogi za podporo Skupnosti**, ki jih bo koordinatorica predložila Komisiji, da bi ji pomagala pri njenem finančnem načrtovanju za obdobje 2007–2013. Najlažja rešitev bi bil predlog podpore za tehnično in finančno najmanj problematične odseke, da se zagotovi hitra uporaba finančnih sredstev Skupnosti.

Skladnosti osi pa si ni mogoče zamisliti brez izvedbe tistih čezmejnih odsekov, za katere je bilo ugotovljeno, da so najbolj zapleteni, in tistih, na katerih prihaja do najbolj očitnih zamud. To je razlog, zaradi katerega koordinatorica meni, da bi bilo treba prednost pri sofinanciranju Skupnosti v okviru proračuna za obdobje 2007–2013 dati tem odsekom. To se razume na naslednji način:

– **podpora v višini 20 % skupnega stroška francosko-italijanskega čezmejnega odseka.** To bi za obdobje 2007–2013 pomenilo okoli **eno milijardo EUR.** To financiranje je odvisno od jamstva, ki ga bodo uporabili italijanski organi (v čim

krajšem času), da bi našli rešitve za obvladovanje težav, na katere so naleteli v dolini Suse<sup>17</sup>;

– podpora v višini **10 %** skupnih stroškov francoskih in italijanskih odsekov dostopa do osnovnega predora;

– **podpora do višine 50 %** za nadaljevanje **študij** o italijansko-slovenskem odseku in odsekih med **Divačo in Budimpešto**, poleg pomoči, ki bi se lahko dodelila iz strukturnih in kohezijskih skladov **za gradnjo** te infrastrukture, vendar pod pogojem, da bi bila ta infrastruktura skladna (in seveda interoperabilna) s preostalim delom infrastrukture, ki sestavlja to prednostno os.

---

<sup>17</sup> Koordinatorica je v tem okviru zaprosila Medvladno komisijo, naj ji predloži program napredka z ukrepi, ki jih je treba izvesti, dopolnjenimi z natančnim terminskim načrtom, da bi lahko omogočila obnovitev dialoga.

### Program dela za obdobje od julija 2006 do junija 2007

<b>Ukrep</b>	<b>Cilj</b>	<b>„Kritični“ vidiki</b>	<b>Stanje</b>	<b>Kontakti</b>
1. Ugotoviti trenutno stanje na celotnem koridorju	Do julija 2006 Komisiji predstaviti prvo poročilo o stanju	Zrelost projektov – skladnost terminskih načrtov	Končano	Francoski, italijanski, slovenski in madžarski organi, upravitelji infrastrukture, železniške družbe, poslanci Evropskega parlamenta
2. Pridobiti natančen terminski načrt in finančna jamstva za izvedbo odsekov, ki sestavljajo prednostno os št. 6	Pomagati Komisiji pri pripravi predloga večletnega načrtovanja za obdobje 2007–2013 Razviti načrt financiranja skupaj z drugimi partnerji Skupnosti (GD REGIO, Evropska investicijska banka itd.), zlasti za odseke, ki lahko prejmejo pomoč Skupnosti iz ustreznih skladov, kot je TEN.	Uskladiti terminske načrte izvedbe in finančne omejitve Pridobiti jamstva glede finančnih obveznosti od vseh zainteresiranih strani Uskladiti različna finančna sredstva Skupnosti Inovativni mehanizmi financiranja Sprejetje finančne uredbe TEN Stališče italijanskih organov	Prva ocena – julija 2006. Dokončna različica – november 2006.	Francoski, italijanski, slovenski in madžarski organi, pobudnik(-i) projekta, lokalni organi, Evropska investicijska banka, finančne ustanove, GD REGIO
3. Opredeliti možne težave, ki bi lahko vplivale na izvedbo osi	Za vsak problematični odsek predlagati tehnične, okoljske in upravne rešitve	Uskladitev terminskega načrta za gradnjo različnih odsekov Interoperabilnost omrežij Uskladitev politik (prednostnih nalog) Stanje v dolini Suse	Delno ugotovljene težave	Francoski, italijanski, slovenski in madžarski organi, pobudnik(-i) projekta, lokalni organi, upravitelji infrastrukture, železniške družbe, GD REGIO
4. Ugotoviti sinergije med PP3 (TGV Jug, Sredozemska veja) in PP6, da se ustvari izjemno zmogljiva zahodno-vzhodna železniška os na jugu Alp	Predlagati skupni akcijski načrt PP3–PP6	Organizacija srečanja, na katerem se bodo sestali zadevni organi Izjava o nameri (?) glede razvoja tega koridorja Sredozemlje – Alpe	Predstaviti sklepe v naslednjem poročilu	Koordinatorica za PP6, francoski in španski organi, pobudnik(-i) projekta, upravitelji infrastrukture, železniške družbe