



ELŐREHALADÁSI JELENTÉS

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

2007. július 19.

Brüsszel

*Az e jelentésben kifejtett nézetek nem képviselik
az Európai Bizottság hivatalos álláspontját.*

E jelentés szerkesztése 2007. július 19-én zárult le.

Tartalomjegyzék

1. Előszó	3. o.
2. Egy nagyszabású beruházás	3. o.
2.1 A projekt felépítése	3. o.
2.2 Célkitűzések	4. o.
3. A helyzet elemzése	4. o.
3.1 A Lyon–Torino szakasz	5. o.
3.2 A susai-völgyi megfigyelőközpont létrehozása	6. o.
3.3 A Bizottság hozzájárulása a megfigyelőközponthoz	9. o.
3.4 A „történelmi” vonal használatának javítása	10. o.
3.5 A Torino–Milánó–Trieszt szakasz	11. o.
3.6 A Trieszt–Ljubljana–Budapest szakasz	11. o.
4. A finanszírozási konstrukció: alaposabb megfontolás szükséges	12. o.
5. Következtetések és ajánlások	13. o.
Mellékletek:	
1. Munkaprogram-tervezet	
2. A 6. számú kiemelt projekt előrehaladási térképe	
3. Karel Vinck koordinátor levele Mario Viranóhoz, a Susai-völgyi Megfigyelőközpont elnökéhez	
4. A COWI-jelentés következtetései	

1. ELŐSZÓ

E jelentést a **Lyon–Torino–Milánó–Velence–Trieszt/Koper–Ljubljana–Budapest (PP6)** kiemelt tengelyért felelős európai koordinátor, Ignacia de Loyola de Palacio nyújtotta volna be a Bizottságnak. Mivel de Palacio asszony 2006 decemberében sajnálatos módon elhunyt, és utódja, Laurens Jan Brinkhorst kinevezését csak 2007. július 5-én véglegesítették¹, e jelentés tartalmáért ilyen körülmények között a 2006. évi éves jelentés közzététele óta egymást követő egyik európai koordinátor sem vállalhat felelősséget. Ennek megfelelően e második jelentés, bár lényegében tényszerű, az elsődleges cselekvési prioritásokkal kapcsolatban megfontolandó ötleteket is ajánl az új koordinátor figyelmébe. Mindamelllett – többek között de Palacio asszony tevékenységének köszönhetően (e tárgyban lásd a 2006. évi éves jelentést) – születtek bizonyos eredmények, amelyek lehetővé teszik a PP6 megvalósításának előrehaladását. Ezenfelül – a rendkívüli körülmények ellenére – rendben folytatódhatott a folyosó egészének figyelemmel kísérése, különösen az e kiemelt tengely részét képező különböző projektek előrehaladásának nyomon követése. Számos helyszíni szemlére került sor e kiemelt tengely mentén az infrastruktúra állapotának, valamint a tervezés előrehaladásának felmérése érdekében. Ilyen összefüggésben a végrehajtásért felelős igazgatási egységek a DG TREN technikai támogatásában, továbbá egyes különös szempontok vonatkozásában más európai koordinátorok segítségével is részesülhettek.

A közvetlen jövőt illetően az új koordinátor, Laurens Jan Brinkhorst kinevezését követően elutazott Franciaországba, Olaszországba és Szlovéniába, ahol a különböző érdekelt felekkel tárgyalt.

Ennek eredményeképpen az elkövetkezendő hónapok során Jan Brinkhorst a PP6 tekintetében új, részletes, rövid és középtávú célkitűzéseket tartalmazó munkaprogramot fog a Bizottság, az Európai Parlament és a projektben érintett tagállamok elé terjeszteni.

2. EGY NAGYSZABÁSÚ BERUHÁZÁS

2.1. A projekt felépítése

Bár a projekt kimerítő leírását e helyen nem közöljük (az megtalálható a 2006. évi jelentésben), emlékeztetni kell arra, hogy de Palacio asszony az érthetőség kedvéért négy elhatárolt főszakaszra kívánta felosztani ezt a kiemelt tengelyt:

- **Lyon–Torino**, amely tartalmazza a francia–olasz határátlépő szakaszt is;
- **Torino–Trieszt**, amely szakasz elsősorban nemzeti beruházásnak számít, bár továbbra is kulcsfontosságú a projekt folytonosságának biztosításához;
- **Trieszt–Ljubljana**, amely többek között tartalmazza az olasz–szlovén határátlépő szakaszt;

¹ A 2007. július 5-i (C)3190. határozat

- **Ljubljana–Budapest**, ahol csatlakozik a szlovén és a magyar hálózat.

E dokumentum tehát – a megszerezhető információk alapján – hű helyzetképet ad a projekt 2007. július 1-jei állapotáról azzal a céllal, hogy rávilágítson az ezen időszak során tett előrelépésekre, a még teljesítendő célkitűzésekre és a megoldatlan problémákra, amelyekkel az új koordinátornak szembe kell néznie. A projekt keretében 2006. július és 2007. július között a legnagyobb figyelemben a **Lyon-Torino** és a **Trieszt–Ljubljana** szakasz részesült. Egyúttal e két szakaszon összpontosulnak a legkomolyabb technikai, pénzügyi és politikai nehézségek is. Ez nem jelenti azt, hogy a Ljubljanától keletre levő projektszakaszok kevésbé volnának fontosak, mint a tengely többi része. Az Európai Unió, Kelet-Európa és Ázsia közötti földi összeköttetés fejlesztésének szemszögéből a PP6 igen fontos összekötő szerepet játszhatna a transzeurópai és az ukrán vasúti hálózat között (lásd alább). Ezt a még kevésbé tanulmányozott szempontot érdemes volna mélyrehatóbban is elemezni.

2.2. Célkitűzések

De Palacio asszony az alábbi négy fő célkitűzést helyezte a 2006 és 2007 közötti időszakban kifejtett tevékenysége középpontjába:

- pontos ütemterv és pénzügyi biztosítékok beszerzése – az illetékes hatóságoktól – a tengelyt alkotó összes szakaszra, és különösen a határátlépő és rávezető szakaszokra nézve;
- a politikák és a tervezés összhangjának elemzése;
- a projektet hátráltató susai-völgyi nehézségek megoldásának előmozdítása, hogy a projekt megvalósítása mihamarabb újraindulhasson;
- annak előmozdítása, hogy a szlovén és az olasz hatóságok beleegyezzenek az olasz–szlovén határátlépő szakasz közös tervezésébe.

3. A HELYZET ELEMZÉSE

Az első és a második éves jelentés között eltelt időben jelentős előrelépések történtek a kiemelt tengellyel kapcsolatban², ami az RTE-Közlekedés 2007–2013-as költségvetéséből³ finanszírozandó támogatások kérelmezési határidejével is összefüggésbe hozható. Mégsem szabad azt gondolni, hogy az országokat csak a közösségi támogatás megszerzése vezérelte. Mostanra már valóban felismerik ezen (az Alpoktól délre egyedülálló) nyugat–keleti keresztirányú tengely fontosságát nemcsak a gazdasági növekedés szempontjából, hanem a modális egyensúly helyreállításának előmozdítására szolgáló eszközként is. Az éghajlati felmelegedéssel kapcsolatos kérdések egyre nagyobb hangsúlyt kapnak az Alpok környéki kormányok által követett politikákban, mivel ezen övezet e szempontból különösen érzékeny. E kérdések fontosságának tudatosulása várhatóan érdemi

² Annak ellenére, hogy azok valószínűleg kevésbé látványosak, mint más kiemelt tengelyek esetében.

³ Amelyet 2007. július 20-án állapítottak meg.

változást fog hozni az alpokbeli mobilitási politikában, azzal a kettős céllal, hogy az áruk és személyek szabadon mozoghassanak, és hogy ez minél kevesebb hatással legyen e különösen kényes természetes közegre. Ezen új, még a megfontolás szakaszában lévő irányvonalak nem valósíthatók meg egyoldalúan. Ahhoz, hogy hatékonyan működjenek, valamennyi érintett állam között⁴ e politikák koordinálásának további javítására van szükség: ennek elősegítése – többek között – szintén a koordinátor feladata lesz.

3.1. A Lyon–Torino szakasz

A szóban forgó szakaszon eseménydús évet zártunk. Az olasz kormány által a susai-völgyi problémák (lásd a 3.2. fejezetet) megoldása céljából tett kezdeményezéseken túlmenően alá kell húzni a francia közlekedési miniszter (Dominique Perben) döntését a Franciaország felől a bázisalagútra rávezető szakaszok megvalósításával kapcsolatban.

A kiválasztott megoldás a rávezető útszakaszok ütemezett megvalósítása, amely során az elsődleges prioritás a **Lyon (St Exupéry) és Chambéry**⁵ közötti új vonal kivitelezése, amelynek több szakasza vegyes használatú – azaz nagy sebességű és áruszállító vonatok által egyaránt használható – lesz. E szakasz költsége eléri a **4400 millió eurót**⁶. A francia állammal kötött – tavaly március 19-én aláírt – finanszírozási megállapodás⁷ keretében Rhône-Alpes régió kötelezettséget vállalt arra, hogy mintegy 1000 millió euróval hozzájárul a projekt ezen első szakaszának megvalósításához. A szóban forgó szakasznak el kell készülnie, mire a bázisalagutat üzembe helyezik (2020 körül). A vonal kapacitása évi mintegy **20 millió tonna** volna ezen az útvonalon, ami az Ambérieu-t és a Bourget-tavat érintő vonallal együtt évi közel **30 millió tonnára** növelné a rávezető szakaszok kapacitását. Az előzetes tanulmányokat a 2007–2013-as időszakra tervezik, így az új infrastruktúra kiépítése 2013 körül kezdődhetne meg. A Chambéry–St-Jean-de-Maurienne szakasz megvalósítását (beleértve a belledonne-i alagútét is) a második ütemben tervezik.

A francia kormány álláspontja megfelel a de Palacio asszony által 2006-ban kifejezett elvárásoknak, azaz jól meghatározott terv és a határátlépő szakaszával összeegyeztethető megvalósulási ütemterv áll rendelkezésre.

A francia–olasz közös szakasz (St-Jean-de-Maurienne-től Bussoleno/Bruzolo környékéig) esetében a saint-martin-i, La Praz-i és modane-i – Franciaország

⁴ A PP6-ban érintett négy tagállam közül három (FR, IT, SLO) tagja az Alpeli Egyezménynek, amely célkitűzése az Alpok természetes ökoszisztémájának megóvása és hozzájárulás az Alpok tartós fejlődésének előmozdításához, a helybeli lakosok és az egyezményhez csatlakozó országok gazdasági és kulturális érdekeinek védelme mellett.

⁵ Ebbe az első ütembe tartozik még a Chambéry elkerülését lehetővé tevő chartreuse-i (kizárólag teherforgalmi) alagút megvalósítása. A projekt részletes térképe a következő honlapon tekinthető meg: http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/jpg/Carte_lyon_turin_cle1571e2.jpg

⁶ 2007. januári érték. A francia közlekedési minisztérium 2007 februárjában közüti főfelügyelőt nevezett ki, akinek feladata a területi önkormányzatokkal való együttműködés a projekt finanszírozási konstrukciójának kidolgozása érdekében.

⁷ Szándéknyilatkozat az új Lyon–Torino vasúti összeköttetés, valamint a Lyon és az Alpok törésvonala közötti összeköttetések nemzetközi alagútja rávezető szakaszai első ütemének megvalósításáról.

területén lévő – mellékvonalak megvalósítása az előzetesen meghatározott ütemterv szerint haladt⁸. **2007. július 1-jén a megvalósítandó 8850 méteres szakaszon a teljes kivájt nyomvonal meghaladta a 6380 métert.** A mintegy 4000 m hosszú modane-i mellékvonal befejezése 2007 szeptemberére várható, majdnem **10 hónappal megelőzve az előzetes ütemtervet.** Olaszországban, figyelembe véve a susai-völgyi helyzetet és a munkálatok „moratóriumát” – amelyre a kormány a megfigyelőközpont következtetéseiért levonásáig elkötelezte magát –, ezen a szakaszon nem történt érdemi tevékenység (eltekintve a tanulmánykészítéstől és az LTF [*Lyon-Turin Ferroviare*], valamint az RFI [*Reta Ferroviaria Italiana*] hozzájárulásától a megfigyelőközpont tevékenységéhez).

Egyébként, bár a történelmi (jelenlegi) Lyon–Torino vonalon elhelyezkedő Mont Cenis alagút nem képezi a projekt részét, érdemes megjegyezni, hogy a B+ úrszelvény kiépítésének munkálatai folyamatban vannak, és várhatóan alig több mint egy éven belül befejeződnek (az olasz lejtőn már elkészültek, a francia oldalon pedig folyamatban vannak). Az így korszerűsített infrastruktúra újabb, 2009-től kezdve nyújtható szolgáltatásoknak, nevezetesen a vasúti autópálya megerősítésének a megvalósítását teszi lehetővé (e tárgyban lásd a 3.4. fejezetet).

3.2. A susai-völgyi megfigyelőközpont létrehozása

Az előző jelentésben de Palacio asszony hangsúlyozta a Susai-völgyben fennálló kényes helyzetet és annak a projekt megvalósítási ütemtervére gyakorolt lehetséges hatását. Utolsó, koordinátorként tett hivatalos útján, 2006. június 21-én találkozott Olaszország miniszterelnökével, Romano Prodival, hogy megossza vele az e kérdésben fennálló aggályait és azt a meggyőződését, hogy meg kell találni a különböző érintett felek közötti párbeszéd újraindításának lehetséges módját. Az ellenzők egyik legfőbb aggálya azzal kapcsolatos, hogy a hatályos szabályozás (a „*Legge Obiettivo*” néven ismert, 2001. évi 441. törvény) értelmében feltáró aknák esetében nem kötelező környezeti hatásvizsgálatot végezni. 2006. június 29-én, a különböző feleket (egyrésről a kormányzatot és minisztériumokat, másrésről az érintett települések polgármesterei által képviselt ellenzőket) egyesítő „*Tavolo Istituzionale de Palazzo Chigi*”⁹ második ülésén di Pietro infrastruktúra-miniszter javaslatára és a kormány jószándékának zálogaként Romano Prodi úgy határozott, hogy leveszi a projektet a „*legge obiettivo*” hatálya alá tartozók listájáról. Ettől kezdve a projekt az úgynevezett „*Merloni*” törvény hatálya alá tartozik, amely a végleges terv tekintetében környezeti hatásvizsgálatot ír elő, és nagyobb mértékben bevonja a környékbelieket a döntéshozatali fázisba.

2006. július 4-én Mario Viranót megerősítették az „*Osservatorio per il Collegamento Ferroviario Torino-Lione*” (a továbbiakban: a megfigyelőközpont), az előző kormány által a párbeszéd megkönnyítése érdekében létrehozott szerv élén. A megfigyelőközpont 2006. december 12-én létrejött. Az érintett (országos, regionális, helyi) közigazgatás szakembereiből, pályahálózat-működtetőkből, az LTF-ből és a Lyon–Torino kormányközi bizottság képviselőiből álló megfigyelőközpont azóta kivétel nélkül minden héten ülésezett. 2007. június végéig 29 ülésre került sor.

⁸ A 2006. év folyamán a Bizottság 20 millió euró támogatást ítelt meg a transzeurópai közlekedési hálózatokra szánt költségvetés keretében e mellékvonalak tervezéséhez és megvalósításához.

⁹ Ami egy „intézményi munkacsoportnak” felel meg.

Az olasz kormány által választott eljárás érdekes, és nagyban módosíthatja a nagy infrastruktúrákkal kapcsolatos szokásos tervezési folyamatokat ebben az országban, egyrészt azért, hogy a döntéshozatalba szorosabban bevonja azokat, akiknek majd el kell viselniük az új infrastruktúra létrehozásának hatásait (tehát a helyi lakosságot), másrészt azért, hogy a projekttel kapcsolatban pontosabb információszolgáltatást tesz lehetővé. A megfigyelőközpont e szerepet tölti be immár majdnem nyolc hónapja, és az elért eredmények igazolják a rendszer hasznos voltát. Az a tény, hogy a megfigyelőközpont sikerrel járt ott, ahol az intézményes kommunikáció olasz részről nem volt eredményes, bizonyítja, hogy ez utóbbi nem volt alkalmas a projekt céljaira, ami erősen befolyásolta a projektnek a környékbeli lakosság általi megértését és elfogadását. Miután a környékbeliek tájékoztatására és a velük való kommunikációra francia részről is nagyobb gondot fordítottak már a projektciklus kezdete óta (amiből többek között a megfigyelőközpont is merített ötleteket), 2006 májusában és júniusában lehetővé vált a közérdekű vizsgálat elvégzése a bázislagút franciaországi szakasza tekintetében, mégpedig igen békés légkörben; az ennek során tett megfigyelések csak a projekttel kapcsolatos részletkérdéseket érintenek¹⁰.

Bár ezen igazgatási eljárások végrehajtása a nemzeti szuverenitás körébe tartozik (így nem vitatjuk el egyediségük létjogosultságát), ajánlatos lenne megfontolni annak a lehetőségét, hogy a határon átnyúló projektek által érintett lakosság azonos szintű felvilágosításban részesüljön a határ mindkét oldalán.

Egy másik, nagymértékben a megfigyelőközpontnak köszönhető jelentős előrelépés a projekt szemléletmódjának megváltozása. A beruházást ugyanis sokáig csak egy nagy munkálatokat támogató politika részeként emlegették, és miután az abból származó lehetséges előnyöket nem fejtették ki világosan, az infrastruktúraépítés negatív hatásait elviselni kényszerülő lakosság jelentős része rossz szemmel nézte azt. A megfigyelőközpont munkájának köszönhetően a projekt az új alpkbéli mobilitási program részévé vált, amely a kevésbé szennyező közlekedési módokat kívánja előnyben részesíteni. Ilyen értelemben az infrastruktúra kivitelezése nem önmagáért való célként jelenik meg, hanem egy nagyobb egész (díjszabás, logisztikai szervezés, multimodális platformok létrehozása) részben még kidolgozásra váró elemeként. Ez az új szemléletmód közelít a koordinátor által a 2006. évi jelentésben tett ajánlásokhoz. De Palacio asszony „*az Alpokon keresztüli közlekedés jövőjéről olyan – széles körű – eszmecserét*” kívánt szervezni, „*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*”. **Ez az ajánlás továbbra is időszerű.**

Ez az új politikai irányvonal, amelyhez – a párbeszéd feltétlen előtérbe helyezésével – a megfigyelőközpont munkája is nagyban hozzájárult, a „*Tavolo Istituzionale de Palazzo Chigi*” 2007. június 13-i ülésén¹¹ öltött kézzelfogható formát az olasz

¹⁰ Az Államtanács beiktatására március 30-án került sor, és a bázislagút francia szakaszának közérdekű nyilvánítása várhatóan év végéig történik meg.

¹¹ Kormány, önkormányzatok, valamint a Susai- és a Sangone-völgy településeinek képviselői.

kormány egy sor javaslatában, amelyek remélhetőleg hozzájárulnak majd a susai-völgyi helyzet feloldásához. E javaslatok közül ki kell emelni az alábbiakat:

- elállás a Susai-völgyben tervezett **venausi** alagútkijárat megvalósításától (ezt délebbre kell áthelyezni);
- elállás a **cenischi-i-völgyi** átjáró megépítésétől, amelynek a környezetbe való integrálása komoly problémákat vonna maga után;
- arra való törekvés, hogy **a projekt megvalósításával párhuzamosan az Alpokban a közlekedési módok egyensúlyának helyreállítása érdekében ambiciózus politikát folytassanak** a fenntarthatóbb közlekedési módok (például a vasút) javára. Ez alkalomból az olasz kormány bejelentette, hogy a közeljövőben ratifikálni fogja az Alp-egyezmény közlekedéséről szóló szakaszát.

Ezenkívül 2007. június 28-án az olasz kormány elfogadta a „DPEF” (Documento di Previsione Economica e Finanziaria) című dokumentumot, azaz a 2008 és 2011 közötti pénzügyi programozást. A dokumentum **5,3 milliárd eurót különít el a Lyon–Torino szakasz olasz részének megvalósítására** (az összeg a PP6 e szakaszán olasz részről szükséges pénzügyi hozzájárulás mintegy kétharmadának felel meg). Ez a kormány részéről erős – a koordinátor és a Bizottság elvárásainak megfelelő – kötelezettségvállalást jelent, amelyet azonban a jogalkotási eljárás során meg kell erősíteni.

Végül megoldatlan maradt még az alagút kijáratától Torinóig vezető útszakasz nyomvonalának kérdése, valamint annak egy másik völgyön (a Sangone-völgyön) keresztül történő vezetésének lehetősége. Az olasz kormány megbízta a megfigyelőközpontot, hogy e tárgyban javaslatot tegyen.

Következtetések: e megfigyelőközpont létrehozása hozzájárult ahhoz, hogy a Susai-völgy lakosságának kérdéseire konkrét válaszok szülessenek. A megfigyelőközpont összhangban van a de Palacio asszony által a 2006. évi jelentésben kifejezett óhajokkal. Újra lehetővé vált a párbeszéd a különböző szereplők között, ami kulcsfontosságú eredmény. Még nincs elég távlat annak megítéléséhez, hogy az olasz kormány teljes mértékben elérte-e célkitűzését, de tagadhatatlan, hogy ez az eljárás – köszönhetően a projekttel kapcsolatos párbeszédnek és komoly megfontolásoknak – lehetővé tette a Lyon–Torino szakasszal összefüggő nehézségek eloszlását.

A megfigyelőközpont munkája mindamelllett még nem fejeződött be: az Olaszország felőli rávezető szakaszok kérdése még nem dőlt el. Ez a szempont legalább olyan jelentőségű, mint az eddig tárgyaltak. Még ezután következik azonban a megfigyelőközpont tevékenységének eredményeképpen felvázolt és az olasz kormány által jóváhagyott új tervek megvalósítási költségeinek és ütemezésének meghatározása, valamint e tervek tettekben való – helyszíni – megnyilvánulása.

3.3. A Bizottság hozzájárulása a megfigyelőközponthoz

A megfigyelőközpont azt a célt tűzte ki maga elé, hogy választ adjon a különböző, függőben maradt és a susai-völgyi lakosságot különösen érzékenyen érintő kérdésekre. 2007 első félévében két kérdéssel foglalkoztak: a történelmi vonal kapacitásának kérdésével, valamint az Alpokban a közlekedés növekedésének

különbéle forgatókönyveivel.

A Bizottság e két tárgykörhöz a következők formájában járult hozzá¹²:

- az ERTMS és a teherszállítási folyosók megvalósításáért felelős európai koordinátor, Karel Vinck¹³ részvétele a megfigyelőközpont munkájában. Vinck a történelmi vonal kapacitásának kérdéséhez szolt hozzá az SNCB volt elnökeként szerzett saját személyes tapasztalatai alapján nyújtott felvilágosítással;
- tanulmány¹⁴ készítése (a DG TREN keretszerződésén keresztül) az Alpok egészen átmenő forgalom jövőbeni tendenciáiról. Ezt a tanulmányt eredetileg válaszul szánták Romano Prodi 2006 júniusában Ignacia de Loyola de Palacióhoz intézett, a forgalom jelenlegi és jövőbeli alakulása tekintetében átfogó keret biztosítására irányuló kérésére. A tanulmány fő eredményei a következők¹⁵ (a tanulmány egészében olvasható a DG TREN honlapján):

A tanulmányból egyértelműen kitűnik, hogy amennyiben nem valósul meg egy teljesen új, Franciaországot és Olaszországot összekötő infrastruktúra, 15–20 év múlva az Alpok nyugati lejtőjén tartós forgalomtorlódással kell szembenézni. A jelenlegi vasúti és közúti tengelyek telítődése (beleértve a ventimigliai átjáróét is) 2027-2028-ra várható, 284 millió tonnát megközelítő összterhelés mellett. Az Alpok e részén a közlekedés helyzete így válságossá válhat, különösen a környezet és a környékbeli lakosok életminősége szempontjából, de a versenyképesség tekintetében is, nemcsak az érintett régiók, de az olyan más országok (Spanyolország) számára is, amelyek ezt a folyosót használják kereskedelmükhöz, és amelyek számára a svájci hágók és a Brenner-hágó nem jelenthetnek alternatív megoldást.

Az évi 17–18 millió tonna valós kapacitás meghaladásának szinte lehetetlen volta – még a jelenlegi Lyon–Torino vonal korszerűsítése mellett is –, az Alpesi Egyezmény keretében az új közúti infrastruktúra létrehozása tekintetében elrendelt moratórium, a jelenlegi infrastruktúrák korlátai (különösen a biztonság tekintetében), valamint az európai szinten, valamint Franciaország és Olaszország részéről egyaránt kifejezett szándék a modális egyensúly helyreállítását ösztönző politika támogatására tehát mind a Lyon és Torino közötti új, nagy kapacitású (teher- és utasforgalmi) összeköttetés megvalósítása mellett szól.

E hozzájárulások mindegyikét teljes egészében vagy összefoglaló formájában közzétették a megfigyelőközpont füzetekben.

¹² Minden dokumentumot és hozzájárulást átadtak a megfigyelőközpontnak. Azokat egészükben vagy összefoglalók formájában a megfigyelőközpont 2007. július elején megjelent első két „füzetében” tették közzé.

¹³ Részt vett a 2007. január 12-i ülésen, és az ottani előadását a megfigyelőközpont elnöke részére 2007. január 30-án küldött levelében egészítette ki (lásd a mellékletet).

¹⁴ Az Alpokon keresztüli teherszállításban rejlő lehetőségek felmérése: a Franciaország és Olaszország közötti új vasúti összeköttetés egyedi esete. COWI (2006.12.) Framework Contract TREN/CC/03-2005. Lot 2 : Economic assistance activities. A dokumentumot a tanácsadók 2007. március 13-án mutatták be.

¹⁵ A tanulmány következtetéseit melléklet is tartalmazza.

3.4. A „történelmi” vonal használatának javítása

A 2006. évi jelentésben a koordinátor azt ajánlotta, hogy „a nagy távolságokra történő vasúti áru fuvarozás vonzerejének növelése érdekében már most történjenek összehangolt intézkedések”, ez pedig elsősorban a Lyon és Torino közötti, határon átnyúló tengelyen nyújtott szolgáltatások fejlesztésére vonatkozott. E kérés teljesítése érdekében 2006 őszén felmérték az úgynevezett történelmi vonal helyzetét. **Úgy tűnik, hogy a vasúti szereplők közötti együttműködés távolról sem optimális, ennek pedig fontos következményei vannak a szolgáltatás minőségére és a vasúti közlekedés versenyképességére nézve az ugyanezen a tengelyen jelen lévő versenytárral, a közúti közlekedéssel szemben.** Három területen könnyen lehetne javulást elérni mindössze a szereplők és a pályahálózat-működtetők közötti egyeztetés fokozásával anélkül, hogy a vonalon jelentősebb beruházások megvalósítására volna szükség:

(1) Az egyes vonattípusoknak ítélt prioritások közös meghatározása. Ennek köszönhetően egységesebbé válhatna a vonal üzemeltetése, ami megkönnyítené **(2) a szóban forgó tengelyen a teherszállítási célú menetvonalak közös üzemeltetésének megvalósítását a lyoni régiótól egészen Torinóig.** Ez alapvető szempont. Segítségével elkerülhető, hogy a modane-i határátkelő-állomásra érkező vonatnak hosszabb-rövidebb ideig vesztegelnie kelljen, mert az általa igénybe venni kívánt hálózaton éppen nincsen megfelelő menetvonal. A kölcsönös átjárhatóság terén **(3) további erőfeszítéseket lehetne tenni egy kölcsönösen átjárható mozdonypark meghatározása és közös rendelkezésre bocsátása érdekében,** ami a szolgáltatást hatékonyabbá tenné (amellett annak megtérülését is fokozná).

Meg kell egyébként jegyezni, hogy más, határokon átnyúló transzeurópai tengelyekkel (például a brennerivel) szemben a Lyon–Torino tengely nem keltette még fel más (magán-) üzemeltetők figyelmét, akik eltérő kereskedelmi politikájukon és üzemeltetési módszereiken keresztül megerősíthetnék a vasúti közlekedés versenyképességét.

Noha a történelmi vonal kérdése nem kapcsolódik közvetlenül a PP6 megvalósításához, annak ésszerűbb és eredményesebb kihasználása jelentős hatással lehetne ezen a tengelyen a vasúti forgalom növekedésére. Ez lehetővé tenné, hogy az Alpokon átnyúló új Lyon–Torino összeköttetés már üzembe helyezésétől kezdve jelentős potenciális piaccal rendelkezzen, amelynek növekedését a vonal üzembe helyezésével elérhető jelentős kapacitásnövekedés tovább ösztönözhetné.

3.5. A Torino–Milánó–Trieszt szakasz

Ezen a szakaszon két új vonalszakaszt (Velence–Padova és Milánó–Treviglio) helyeztek forgalomba 2007. februárban, illetve áprilisban¹⁶; a munkálatok folyamatban vannak a Novara–Milánó nagy kapacitású, nagy sebességű vonalon is (amelynek forgalomba helyezését 2009-re tervezik). A többi (Treviglio–Brescia és Brescia–Verona) szakasz tekintetében a közlekedési minisztérium 2007 februárjában rendeletet adott ki, amelyben visszavonta az 1990-es évek elején (a közbeszerzési irányelv hatályba lépése előtt) eseti eljárással kötött szerződéseket, és

¹⁶ E szakaszok üzembe helyezése a Milánó–Velence útvonal menetidejének 23 perces csökkentését tette lehetővé.

nemzetközi pályázati felhívásokat tett közzé a projektköltségek csökkentésének reményében. A helyzet még 2007 júliusában is meglehetősen zavaros, annak ellenére, hogy az olasz kormány biztosítékokat adott e szakaszok megvalósításának pénzügyi fedezetére.

A szóban forgó szakaszok mindenekelőtt országos érdekűek. Mindamellett a koordinátornak ügyelnie kell arra, hogy a megvalósítási ütemterv összeegyeztethető legyen a folyosó többi része tekintetében megállapítottal annak érdekében, hogy az olasz hálózat egyik legnagyobb forgalmi terhelésű szakaszán biztosítható legyen az infrastruktúra folytonossága. Érdemes lenne szorosán figyelemmel követni a Verona–Padova szakasz fejleményeit is (bár e szakasz megvalósítása rövid és középtávon még bizonytalan).

3.6. A Trieszt–Ljubljana–Budapest szakasz

Két szempontot érdemes fontolóra venni: a Trieszt és Divača közötti határátlépő szakasz jövőjét, valamint a tengely Divača és a magyar határ közötti, fennmaradó részének fejlesztését.

Az első pontot illetően 2006–2007-ben felgyorsultak az előkészítési munkálatok a Trieszt–Divača és a Koper–Divača szakaszokon. A gyakorlatban folyamatban van az e szakasszal kapcsolatos, az INTERREG által társfinanszírozott megvalósíthatósági tanulmány készítése, amely 2008 végéig lehetővé teszi a gazdasági paraméterek jobb megismerését, emellett elemzi az új infrastruktúra környezetbe való beillesztésével kapcsolatos problémákat is. Politikai szinten di Pietro olasz infrastruktúra-miniszter és szlovén kollégája, Janez Božič 2007 júniusában megállapodást kötött a Trieszt–Divača határátlépő szakaszról. A szakasz tekintetében 2007. július 17-én egyetértési nyilatkozatot írtak alá, amely célként tűzi ki a munkálatok 2013 körüli elkezdését.

Ezen túlmenően az év végéig olasz–szlovén kormányközi bizottságot hoznak létre de Palacio asszony azon kívánságának megfelelően, hogy a tengely mentén található önkormányzatok közötti egyeztetés fokozásán keresztül elkerülhetővé váljanak az abból eredő problémák, hogy „a tengelyen belül helyenként eltér az ütemezés vagy másféle infrastruktúrára esett a választás”.

A második szempont tekintetében 2006 őszén a szlovén hatóságok átfogó programot tettek közzé vasúti infrastruktúrájuk korszerűsítésére vonatkozóan¹⁷. Az igen ambiciózus program 2007 és 2023 között csak a PP6 tekintetében több mint 8 milliárd eurós beruházást jelentene¹⁸. A tervezett első beruházás a jelenlegi Koper–Divača vonal korszerűsítése, párhuzamosan egy, e kikötő és Divača közötti új vonal kiépítésével. Az építési munkálatoknak 2015-ben kellene befejeződniük. A Kohéziós Alap támogatja e vonalak megvalósítását. A kiemelt tengely fennmaradó részének (az olasz–szlovén határátlépő szakasz, valamint a Divača és a magyar

¹⁷ Preparation and construction timing of main railway lines in direction of pan-European corridors V and X in the Republic of Slovenia, Ljubljana, November 2006.

¹⁸ Pontos információ hiányában a 2006. évi jelentés e beruházásokat „mindössze” 3 milliárd euróra becsülte.

határ közötti szakasz) finanszírozása még nem tisztázott. A Kohéziós Alap a szlovéniai vasúti infrastruktúrákra kevesebb mint 450 millió eurót különít el a 2007 és 2013 közötti időszakban, ami csupán a PP6 szlovéniai finanszírozási igényének mintegy 5%-a: bár ehhez még hozzáadódhatnak a transzeurópai hálózatok költségvetése címén kapott finanszírozások, mindez határozottan elégtelennek tűnik a teljes szükséglethez képest (lásd még a következő fejezetet). **Mindamelletts kulcsfontosságú a folyosó folytonosságának biztosítása, ami nélkül a határátlépő szakaszokon végzett beruházások csak elhanyagolható jelentőségűek maradnak.**

Mindezek fényében szükséges e szakaszok finanszírozási konstrukciójának részletes elemzése.

Ami Magyarországot illeti, úgy tűnik, hogy a PP6 magyar területen végzendő korszerűsítési munkálatai 2013-ig befejeződnek. Mindamelletts a magyar hatóságok úgy ítélik meg, hogy a PP6 által a szlovén határtól igénybe veendő jelenlegi nyomvonal nem a legmegfelelőbb. A magyar hatóságok által támogatott projektek szemmel láthatóan eltérnek a PP6 jelenleg tervezett, Miskolctól északra húzódó nyomvonalától. Magyarország számára a határtól Debrecenen át Budapestre vezető vonal korszerűsítése lenne elsődleges fontosságú. Ilyen tekintetben fontos lenne annak ellenőrzése, hogy a 2007 és 2013 közötti programozási időszakra vonatkozó magyar kérések megfelelnek-e az irányvonalakról szóló 2004. évi határozatnak.

4. A FINANSZÍROZÁSI KONSTRUKCIÓ: ALAPOSABB MEGFONTOLÁS SZÜKSÉGES

A szóban forgó kiemelt tengely (amelynek összköltsége mai értéken meghaladja a 40 milliárd eurót) finanszírozásának kérdése kétségtelenül a legkényesebb az eddig megoldatlan kérdések közül: **elsősorban a határátlépő szakaszok és azok rávezető szakaszai, de ezek mellett bizonyos, főként országos jellegű szakaszok is érintettek.** Ilyen finanszírozási igény mellett szinte lehetetlen az arra való törekvés elkerülése, hogy a nemzeti finanszírozást más forrásokból egészítsék ki (ahogyan ezt már a 2006. évi jelentés is jelzi). A **köz- és magánszektor-partnerségek (PPP)** lehetősége továbbra is elsődleges fontosságú marad, noha e mechanizmus megvalósítása a projekt összetettsége miatt nem egyszerű. Ilyen összefüggésben szintén tanulmányozni kell az e kiemelt tengelyt alkotó határátlépő szakasz tervezéséért, finanszírozásáért és megvalósításáért felelős projekt támogató jogállását. A jelenleg az LTF felelősségi körébe tartozó határátlépő szakasz tekintetében már folyamatban vannak ilyen vizsgálatok. A Lyon–Torino kormányközi bizottság keretében a jogi és pénzügyi munkacsoport már tanulmányoz különböző finanszírozási sémákat, a PPP-eket is beleértve (kisebbségnagyobb mértékű magán-hozzájárulással). **Milyen finanszírozási módokat találhatunk még?** Úgy a nyugati lejtő (Lyon–Torino) esetében, mint a Trieszt–Divača szakasz finanszírozása tekintetében komolyan felvetődik, hogy a nemrégiben elfogadott 2006. május 17-i 2006/38/EK **euromatrica**-irányelv által lehetővé tett felárat e projektek finanszírozására fordítsuk. Mindamelletts az irányelv végrehajtásából keletkező bevétel önmagában nem elegendő. Az LTF által készített tanulmány szerint ha a felár csak a Mont Blanc és a Fréjus alpesi alagutakra vonatkozna, annak eredményeképpen a közúti teherközlekedés áttevődne olyan átjárókra, amelyek másfelé, például Ventimiglián keresztül vezetnek. Ezért hasznos lenne a Lyon–Torino kormányközi bizottság közlekedésmód-váltással foglalkozó munkacsoportja által már felvetett azon

gondolat mélyrehatóbb megfontolása, amely szerint az irányelv által engedélyezett más eszközöket, mégpedig a **szabályozó díjakat** (torlódás, szennyezés¹⁹) is alkalmazni lehetne. E különböző eszközök kombinációjával jelentősebb pénzügyi ösztönzést lehetne szerezni a nagy projekteknek, így például a Lyon–Torino szakasznak²⁰.

Ezenkívül fokozottabb figyelmet kellene fordítani az EBB által kínált (kölcsönökben megnyilvánuló) támogatási módokra, a közösségi finanszírozás kiegészítéseként. Ignacia de Loyola de Palacio 2006 nyarán kezdeményezte az EBB részvételével történő előfinanszírozás lehetőségének megfontolását. A felvetés további vitára érdemes.

5. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK

Elmondható, hogy a de Palacio asszony által 2006. évi jelentésében említett négy célkitűzésből nagy vonalakban mindegyik megvalósult, bár még nem oldódott meg teljesen az erre az összetett projektre jellemző valamennyi nehézség.

- **Ütemterv és pénzügyi biztosítékok.** Az ütemtervet pontosították a bázisalagút franciaországi rávezető szakasza és a Trieszt–Divača határátlépő szakasz tekintetében: **ez igen jelentős előrelépés.**

A bázisalagutat illetően az ütemtervet felül kell vizsgálni a megfigyelőközpont munkájának következtetései nyomán bevezetett intézkedések függvényében; előreláthatólag lesz némi késés, de ennek mértékét még nem sikerült meghatározni. **A helyzet a bázisalagút (olaszországi) rávezető szakaszai esetében a legaggasztóbb:** ennek elemzésével a megfigyelőközpont leghamarabb 2008 elején készül el. Ilyen körülmények között ügyelni kell arra, hogy a Lyon–Torino szakasz egészen egységes legyen a megvalósítás ütemezése. Tanulmányozni kell továbbá az e változtatásokkal járó többletköltségeket is.

Szintén megmaradt néhány lényeges bizonytalanság a Treviglio–Padova szakasz és a Divačától keletre fekvő szlovén szakaszok megvalósítási ütemtervével kapcsolatban, amelyek esetében a finanszírozás kérdése szintén problematikus.

Egyelőre még nem áll rendelkezésre az összes szükséges finanszírozási forrás. Egyes államok finanszírozási kötelezettségvállalásokat tettek, amelyek azonban még megerősítésre várnak. Az transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos projektek számára megítélt alapokról szóló többéves határozat csak 2007 végén válik ismertté.

Mindenesetre abban az esetben, ha a tagállamok támogatási kérelmet nyújtanának be, e programozás keretében **az elsődleges cél** – a rendelkezésre álló költségvetés erejéig – a legnagyobb transzeurópai hozzáadott értékkel rendelkező szakaszok, vagyis **a határátlépő szakaszok finanszírozása volna**, nevezetesen:

¹⁹ A 2006/38/EK irányelv 9.1a. cikkének a) és b) pontja.

²⁰ A szabályozó díjak alkalmazása és a vasúti infrastruktúrák építése céljára egy adott alapba folyó összegek elosztása a tagállamok döntési hatáskörébe tartozik.

- a francia–olasz közös szakaszé (Mont Cenis alagút);
- a Trieszt–Divača szakaszé.

Lehetőség szerint az e szakaszokra rávezető útvonalakat is pénzügyi támogatásban kellene részesíteni, még akkor is, ha nem valószínű, hogy ezeken a 2007 és 2013 közötti időszakban építési munkálatok kezdődnének.

- **A politikák és a tervezés összehangolása.** E szempontok rendkívül fontosak a projektnek mint új nagy kapacitású kelet-nyugati kommunikációs tengelynek a sikere szempontjából. Ennélfogva kulcsfontosságú, hogy az Alpokon belüli mobilitási politikák össze legyenek hangolva és azon közös célt szolgálják, hogy a szennyezőbb közlekedési módok részesedését csökkentsék a környezetkímélőbb utas- és teherszállítás javára. **Ez még új, megnyitásra váró fejezet.** Az Alpok övezete „kísérleti” szerepet vállalhatna az ilyen politikák végrehajtásában.
- **A susai-völgyi megfigyelőközpont** kulcsfontosságú szerepet játszott abban, hogy megoldást találjanak a Susai-völgyet érintő komoly problémákra. Bár még távolról sem rendeződött minden ilyen probléma, a 2007. júliusi helyzet egyértelműen kedvezőbb a 2006. júniusinál. Az olasz hatóságokra váró valódi kihívás ezután a megfigyelőközpont²¹ által javasolt határozatok helyszíni végrehajtatása lesz. A torinói gyűrűre rávezető vonal módosított nyomvonalának megválasztása is olyan lényeges kérdés, amelytől – nagy részben – az egész projekt sikere függ.
- Végül az **olasz–szlovén szakasz** helyzete is valamelyest tisztázódott, bár az állami kötelezettségvállalások pillanatnyilag csak a tervezési szakaszra korlátozódnak, és még távolról sincs meghatározva a PP6 részét képező, a magyar határig húzódó infrastruktúra finanszírozását. Ezenkívül, figyelemmel a magyarországi infrastruktúra-beruházások prioritásaiban bekövetkező lehetséges változásokra, ellenőrizni kell a tengely folytonosságát Budapestig.

Az új koordinátor egyik legfontosabb feladata valamennyi érdekelt fél – és elsősorban az érintett országok hatóságai – figyelmének felhívása lesz arra, hogy minden egyes egyedi projekt hatással van a többi tagállamban előtte vagy utána tervezett beruházásokra. Ennek fényében az e jelentés egészében található ajánlások, valamint a mellékletben szereplő munkaprogram-tervezet segíthetik a koordinátort **cselekvési prioritásai** meghatározásában, hogy biztosítani tudja mind **a PP6 egészének**, mind az annak megvalósítását kísérő **mobilitási politikának a koherenciáját.**

²¹ Amely megbízását 2008. június 30-ig meghosszabbították.

I. melléklet: Munkaprogram 2007. július – 2008. június (ideiglenes változat)

Intézkedés	Célkitűzés	„Kritikus” szempontok	Jelenlegi állapot	Főbb kapcsolatok
1. A 2007. évi jelentés alapján a koordinátor cselekvési prioritásainak meghatározása a közlekedési folyosó egészére vonatkozóan	2007 végéig a Bizottság és a tagállamok elé terjeszteni a naprakész munkaprogramot	Projekttek érettségi foka – ütemtervek egyeztetése A tagállamok javaslatainak vizsgálata	A 2007. július és november közötti időszakra tervezik	FR, IT, SLO, H hatóságok, pályahálózat-működtetők, vasúttársaságok, EP-képviselők
2. 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 A hálózatok kölcsönös átjárhatósága A politikák (prioritások) egyeztetése A susai-völgyi helyzet fejleményei (megfigyelőközpont)	A problémák egy része ismeretes	FR, IT, SLO, H hatóságok, projektvégrehajtó(k), helyi hatóságok, a Susai-völgyi Megfigyelőközpont (részvétele szükség esetén lehetséges), a Lyon–Torino és a Trieszt–Divača kormányközi bizottság
3. A 2008. évi jelentés elkészítése	A megbízólevélnek megfelelően bemutatni a projekt előrehaladásának 2008. július 1-jei állását (2008 márciusára időközi jelentést terveznek)	Projekttek érettségi foka – ütemtervek egyeztetése A tagállamok javaslatainak figyelembe vétele	2007. július – 2008. június	FR, IT, SLO, H hatóságok, pályahálózat-működtetők, vasúttársaságok, helyi hatóságok, az EBB, pénzügyi intézmények, a DG REGIO
4. Konkrét válaszok a finanszírozási problémákra	Finanszírozási tervet kidolgozni a többi partnerrel, az EBB-vel és a DG REGIO-val a közösségi pénzügyi ösztönzés maximalizálása érdekében	Újszerű finanszírozási mechanizmusok Az EBB hozzájárulása	Folyamatban, véglegesítés: 2008. március	FR, IT, SLO, H hatóságok, projektvégrehajtó(k), helyi hatóságok, az EBB, pénzügyi intézmények, a DG REGIO, a DG BUDG