



POROČILO O NAPREDKU

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

**19. julij 2007**

**Bruselj**

*Mnenja, izražena v tem poročilu, ne izražajo  
uradnega stališča Evropske komisije*

*Pisanje tega poročila je bilo končano 19. julija 2007*

## Kazalo

<b>1. Predgovor</b>	<b>str. 3</b>
<b>2. Obsežno gradbišče</b>	<b>str. 3</b>
2.1 Konfiguracija projekta	str. 3
2.2 Cilji	str. 4
<b>3. Analiza stanja</b>	<b>str. 4</b>
3.1 Odsek Lyon–Torino	str. 5
3.2 Ustanovitev opazovalnice doline Susa	str. 6
3.3 Prispevek Komisije k opazovalnici	str. 8
3.4 Izboljšanje uporabe prvotne proge	str. 9
3.5 Odsek Torino–Milano–Trst	str. 10
3.6 Odsek Trst–Ljubljana–Budimpešta	str. 10
<b>4. Finančno načrtovanje: v globlji razmislek</b>	<b>str. 12</b>
<b>5. Sklepi in priporočila</b>	<b>str. 12</b>

### **Priloge: 1. Začasni program dela**

#### **2. Zemljevid napredka prednostnega projekta št. 6**

#### **3. Dopis koordinatorja Karla Vincka gospodu Viranu, predsedniku opazovalnice doline Susa**

#### **4. Sklepi poročila COWI**

## 1. PREGOVOR

To poročilo bi morala Komisiji predložiti evropska koordinatorica, pristojna za prednostno os „**Lyon–Torino–Milano–Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Budimpešta**“ (PP6), Loyola de Palacio. Ker je ga. de Palacio decembra 2006 žal umrla in je bilo imenovanje njenega naslednika Laurensa Jana Brinkhorsta uradno potrjeno šele 5. julija 2007<sup>1</sup>, odgovornosti za vsebino poročila tako ne more prevzeti noben od evropskih koordinatorjev, ki so si sledili od objave letnega poročila 2006. Zato pa lahko to drugo poročilo, čeprav večinoma le navaja dejstva, novemu koordinatorju nakaže smernice, ki mu bodo pomagale pri razmisleku o glavnih prednostnih nalogah. Kljub vsemu je bil dosežen določen napredek, za katerega je bila – med drugimi – zaslužna tudi ga. de Palacio (na to temo glej letno poročilo 2006), ki je omogočil nadaljnje uresničevanje PP6. Poleg tega se je kljub izrednim okoliščinam lahko normalno nadaljevalo spremljanje celotnega koridorja (in predvsem spremljanje napredka različnih projektov, ki sestavljajo to prednostno os). Tako so na kraju samem potekali številni obiski, da bi se seznanili s stanjem infrastrukture in napredkom pri načrtovanju vzdolž te prednostne osi. V tem okviru so imeli upravni organi, odgovorni za njeno izvedbo, na voljo tehnično podporo GD TREN in, kar zadeva nekatere specifične vidike, tudi podporo drugih evropskih koordinatorjev.

Kar zadeva bližnjo prihodnost, se je novi koordinator Laurens Jan Brinkhorst takoj po imenovanju odpravil na pot ter obiskal Francijo, Italijo in Slovenijo, kjer se je lahko pogovoril z različnimi zainteresiranimi stranmi.

G. Brinkhorst naj bi tako v prihodnjih mesecih Komisiji, Evropskemu parlamentu in državam članicam, na katere se ta projekt nanaša, predstavil nov podrobni program dela na področju razvoja PP6, ki bo vseboval kratko- in srednjeročne cilje.

## 2. OBSEŽNO GRADBIŠČE

### 2.1. Konfiguracija projekta

Ne da bi se spuščali v izčrpen opis projekta (ki je na voljo v letnem poročilu 2006), naj kljub temu še enkrat opozorimo, da je ga. de Palacio zaradi lažjega razumevanja želela prednostno os razčleniti na štiri glavne dele:

- **Lyon–Torino**, ki vključuje zlasti čezmejni francosko-italijanski odsek;
- **Torino–Trst**, ki je predvsem nacionalnega pomena, čeprav je kljub temu bistven za zagotovitev nepretrganega poteka projekta;
- **Trst–Ljubljana**, ki med drugim vključuje čezmejni italijansko-slovenski odsek;
- **Ljubljana–Budimpešta**, kjer se povežeta slovensko in madžarsko omrežje.

---

<sup>1</sup> Sklep C(2007) 3190 z dne 5. julija 2007.

Ta dokument tako daje verodostojen pregled stanja projekta, kakršno je bilo 1. julija 2007 (na podlagi informacij, ki jih je bilo mogoče zbrati), njegov namen pa je izpostaviti napredek, dosežen v tem obdobju, cilje, ki jih je treba še izpolniti, in še nerešene težave, s katerimi se bo moral spoprijeti novi koordinator. Odseka projekta, ki sta bila v obdobju med julijem 2006 in julijem 2007 deležna največje pozornosti, sta odseka **Lyon–Torino** in **Trst–Ljubljana**. To sta hkrati tudi odseka, kjer je nakopičenih največ najhujših tehničnih, finančnih in političnih težav. Kar pa ne pomeni, da so odseki projekta, ki so vzhodno od Ljubljane, manj pomembni v primerjavi s preostankom osi. Z vidika razvoja zemeljskih povezav med Unijo, Vzhodno Evropo in Azijo bi lahko PP6 imel pomembno vlogo vezi med vseevropskim in ukrajinskim železniškim omrežjem (ali celo omrežji onkraj slednjega). Ta še zelo neobdelani vidik bi bilo vredno natančneje analizirati.

## 2.2. Cilji

Ga. de Palacio je za obdobje 2006–2007 v središče svojega delovanja postavila štiri glavne cilje:

- pridobiti natančen terminski načrt in finančna jamstva (pristojnih organov) za vse odseke, ki sestavljajo to os, zlasti pa za čezmejne odseke in dostope;
- analizirati skladnost politik in načrtovanja;
- prispevati k razrešitvi težav, ki ovirajo projekt v dolini Susa, in omogočiti njegov ponovni zagon v najkrajšem možnem času;
- prispevati k pridobitvi soglasja slovenskih in italijanskih organov za skupno načrtovanje italijansko-slovenskega čezmejnega odseka.

## 3. ANALIZA STANJA

V obdobju med prvim in drugim letnim poročilom je bil, kar zadeva prednostno os, dosežen precejšen napredek<sup>2</sup>, na kar je nedvomno vplival tudi skrajni rok za vlogo prošelj za pomoč iz naslova proračuna vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) za obdobje 2007–2013<sup>3</sup>. Kljub temu bi bilo zmotno predpostaviti, da je bila edina motivacija za države pridobitev subvencije Skupnosti. Odtlej tudi dejansko obstaja zavest o pomembnosti te prečne osi zahod–vzhod (edine južno od Alp) ne le za gospodarsko rast, temveč tudi kot sredstvo, ki bo pripomoglo k ponovnemu modalnemu uravnovešenju. Vprašanja, povezana s segrevanjem ozračja, so vse pomembnejša pri politikah, ki jih vodijo vlade vzdolž Alp, ki so vzorčni primer občutljivega območja. Zavest o pomembnosti teh vprašanj bi morala zato spodbuditi resnične spremembe politike mobilnosti v Alpah, katere cilj bi moral biti zagotovitev prostega pretoka blaga in oseb s čim manjšimi posledicami za to posebej občutljivo naravno okolje. Teh novih usmeritev, ki so še v fazi razmisleka, ne bo mogoče uresničiti enostransko. Da bi bile te politike učinkovite, jih bodo

---

<sup>2</sup> Čeprav je to verjetno manj očitno kot pri drugih prednostnih oseh.

<sup>3</sup> Iztekel se je 20. julija 2007.

morale vse zadevne države<sup>4</sup> bolje uskladiti: med drugimi si bo moral za lažje uresničevanje prizadevati tudi koordinator.

### 3.1. Odsek Lyon–Torino

Na zadevnem odseku se je v zadnjem letu veliko dogajalo. Razen pobud italijanske vlade za rešitev težav v dolini Susa (glej poglavje 3.2) je treba izpostaviti tudi odločitev francoskega ministra za promet (g. Perbena), kar zadeva izvedbo dostopov do osnovnega predora s francoske strani.

Izbrana je bila možnost izvedbe dostopov po fazah, pri čemer je prednostna izvedba nove proge med **Lyonom (St Exupéry) in Chambéryjem**<sup>5</sup>, ki jo sestavlja več mešanih odsekov, dostopnih tako za vlake visokih hitrosti kakor tudi tovarne vlake. Stroški tega odseka znašajo **4,4 milijarde EUR**<sup>6</sup>. Regija Rhône-Alpes se je v okviru finančnega protokola, ki ga je z državo podpisala 19. marca letos<sup>7</sup>, zavezala, da bo za izvedbo te prve faze projekta krila stroške v višini **1,0 milijarde EUR**. Zadevni odsek bi moral biti dokončan dovolj zgodaj, da bi lahko začel obratovati osnovni predor (okrog leta 2020). Zmogljivost proge na tem delu naj bi znašala **20 milijonov ton** na leto, zmogljivost dostopov skupaj s progo prek Ambérieuja in Bourgetskega jezera (Lac du Bourget) pa naj bi dosegla skoraj **30 milijonov ton** na leto. Študije izdelave idejnega projekta so predvidene v obdobju 2007–2013, gradnja nove infrastrukture pa bi se lahko začela okrog leta 2013. Odsek Chambéry–St Jean de Maurienne (ki vključuje predor Belledonne) je načrtovan v drugi fazi.

**Stališče francoske vlade izpolnjuje pričakovanja, ki jih je leta 2006 izrazila ga. de Palacio: pripravljen je jasno določen projekt skupaj s terminskim načrtom izvedbe, ki se sklada s terminskim načrtom za čezmejni odsek.**

Kar zadeva **skupni francosko-italijanski odsek** (od St Jean de Maurienne do okolice Bussolena/Bruzola), se je izvedba predorov za povezavo med kraji St Martin, La Praz in Modane, ki so vsi na francoskem ozemlju, nadaljevala v skladu s predhodno izdelanim terminskim načrtom.<sup>8</sup> **Do 1. julija 2007 je bilo izkopanih več kakor 6 380 metrov od skupaj 8 850 metrov predvidene dolžine.** Modanski predor (katerega dolžina znaša približno 4 000 metrov) bo dokončan do konca septembra 2007, to je skoraj **10 mesecev prej, kot je bilo predvideno v**

---

<sup>4</sup> Tri od štirih držav članic, ki jih zadeva PP6 (Francija, Italija in Slovenija), so podpisnice Alpske konvencije, katere namen je ohraniti naravni ekosistem in prispevati k spodbuditi trajnostnega razvoja Alp ter hkrati zaščititi gospodarske in kulturne interese prebivalstva tega območja in držav podpisnic.

<sup>5</sup> Ta prva faza vključuje tudi izvedbo predora Chartreuse (izključno za tovorni promet), zaradi katerega se je mogoče izogniti Chambéryju. Podrobni zemljevid projekta je na voljo na spletni strani [http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/jpg/Carte\\_lyon\\_turin\\_cle1571e2.jpg](http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/jpg/Carte_lyon_turin_cle1571e2.jpg)

<sup>6</sup> Vrednost januarja 2007. Francosko ministrstvo za promet je februarja 2007 imenovalo generalnega inšpektorja za gradnje in vzdrževanje cest, ki naj bi v sodelovanju z območnimi skupnostmi pripravil finančni načrt projekta.

<sup>7</sup> Protokol o nameri za izvedbo prve faze dostopov do mednarodnega predora nove železniške povezave Lyon–Torino ter povezav med Lyonom in alpsko vlakovno potjo.

<sup>8</sup> Med letom 2006 je Komisija iz naslova proračuna TEN-T za nadaljevanje študij in izvedbo teh predorov namenila podpora v vrednosti 20 milijonov EUR.

**terminskem načrtu.** V Italiji – glede na stanje v dolini Susa in „moratorij“ na dela, ki ga je sprejela vlada, dokler ne bodo znani sklepi opazovalnice – ni mogoče poročati o dejavnostih na tem odseku (razen nadaljevanja študij in prispevka družb LTF (Lyon–Turin Ferroviaria) in RFI (Rete Ferroviaria Italiana) pri dejavnostih opazovalnice).

Čeprav predor Mont Cenis, ki leži na prvotni (sedanji) progi Lyon–Torino, ne spada v ta projekt, je treba omeniti tudi, da tam pravkar potekajo rekonstrukcijska dela (uskladitev z mero B+), ki bi se morala predvidoma končati v dobrem letu dni (na italijanski strani so dela končana, medtem ko na francoski strani še potekajo). Tako posodobljena infrastruktura naj bi omogočila izvajanje novih storitev, ki bodo na voljo od leta 2009 naprej, zlasti okrepitev železniške avtoceste (na to temo glej poglavje 3.4).

### **3.2. Ustanovitev opazovalnice doline Susa**

V prejšnjem poročilu je ga. de Palacio izpostavila občutljiv položaj v dolini Susa in njegov možni vpliv na terminski načrt izvedbe projekta. Med svojim zadnjim potovanjem kot koordinatorka, 21. junija 2006, se je srečala s predsednikom italijanske vlade Prodigem, da bi izrazila svojo zaskrbljenost glede tega vprašanja in ga opozorila, da je nujno treba najti način, kako znova spodbuditi dialog med različnimi zainteresiranimi stranmi. Eden od glavnih očitkov nasprotnikov se je nanašal na dejstvo, da veljavna zakonodaja (zakon št. 441/2001, imenovan „*Legge Obiettivo*“) za raziskovalne predore ne zahteva presoje vplivov na okolje. 29. junija 2006, na drugem sestanku „*Tavolo Istituzionale de Palazzo Chigi*“<sup>9</sup>, kjer so se zbrali predstavniki različnih strani (vlade in ministrstev na eni strani in nasprotnikov, ki so jih zastopali župani zadevnih občin, na drugi), je g. Prodi na predlog ministra za infrastrukturo gospoda di Pietra v znak dobre volje vlade sklenil projekt umakniti s seznama projektov, ki jih pokriva „*legge obiettivo*“. Projekt odtlej ureja t. i. zakon „*Merloni*“, ki predvideva presojo vplivov na okolje za končni projekt in večjo vključitev prebivalcev vzdolž načrtovane proge v odločilni fazi.

4. julija 2006 je bil Mario Virano potrjen na mesto vodje „*Osservatorio per il Collegamento Ferroviario Torino–Lione*“ (v nadaljnjem besedilu „opazovalnica“), organa, ki ga je ustanovila prejšnja vlada, da bi olajšala dialog. Opazovalnica je bila dejansko vzpostavljena 12. decembra 2006. Opazovalnica, ki jo sestavljajo strokovnjaki iz vrst zadevnih upravnih organov (nacionalnih, regionalnih in lokalnih), upraviteljev infrastrukture, LTF in predstavnikov Medvladne komisije za odsek Lyon–Torino, se je odtlej brez izjeme sestajala vsak teden. Do konca junija 2007 so imeli 29 sestankov.

Korak italijanske vlade je zanimiv in bi lahko bistveno spremenil navade, kar zadeva načrtovanje velikih infrastruktur v tej državi, saj ne gre le za dodelitev večje vloge pri sprejemanju odločitev tistim, ki bodo morali nositi posledice nove infrastrukture (torej lokalnemu prebivalstvu), ampak je bilo z njim omogočeno tudi širjenje natančnejših informacij o tem projektu. Opazovalnica opravlja tako vlogo že skoraj osem mesecev in doseženi rezultati že dokazujejo koristnost te strukture. Uspeh opazovalnice tam, kjer institucionalna komunikacija na italijanski strani ni bila uspešna, kaže na to, da ni bila ustrezno prilagojena vprašanjem, ki jih sproža ta

---

<sup>9</sup> Kar bi lahko prevedli kot „institucionalna delovna skupina“.

projekt, kar je močno vplivalo na način, kako so ga prebivalci vzdolž načrtovane proge razumevali in sprejemali. Zaradi izjemne pozornosti, ki so jo pristojni od samega začetka projektnega cikla namenjali obveščanju in posvetovanju s prebivalci vzdolž načrtovane proge na francoski strani (po čemer se deloma zgleduje opazovalnica), je javna obravnava o družbeni koristnosti odseka osnovnega predora na francoskem ozemlju, ki je potekala med majem in junijem 2006, minila v zelo mirnem ozračju: pripombe iz omenjene obravnave so vključene v podrobnih ureditvah projekta<sup>10</sup>.

*Kljub temu, da spada izvajanje upravnih postopkov na področje nacionalne suverenosti (in ne da bi pri tem znova postavljali pod vprašaj njihove posebnosti), bi morda kazalo razmisliti o možnosti, da bi bila prebivalcem, ki jih zadeva določen čezmejni projekt, zagotovljena ista stopnja obveščanja na tej in na oni strani meje.*

Drugi pomemben napredek, ki ga je mogoče v veliki meri pripisati opazovalnici, je sprememba pogleda na projekt. Ta je bil dolgo predstavljen kot del politike velikih del in ga je zato precejšen del prebivalcev, ki bi morali nositi negativne posledice gradnje infrastrukture, sprejemal z neodobravanjem, nihče pa jim ni jasno predstavil prednosti, ki bi jih lahko imeli od njega. Zaradi delovanja opazovalnice je bilo mogoče projekt znova postaviti v središče nove politike mobilnosti v Alpah, ki naj bi dajala prednost uporabi najmanj onesnažujočih prevoznih sredstev. V tem okviru gradnja infrastrukture ni sama sebi namen, ampak pomeni enega od elementov širše celote (sistem pristojbin, logistična organizacija, razvoj večmodalnih platform itd.), ki ga je treba deloma še izdelati. Ta novi pogled se približuje priporočilom koordinatorke v poročilu iz leta 2006. Ga. de Palacio je želela „organizirati (širšo) razpravo o prihodnosti prevoza čez Alpe, ki bo upoštevala vidike, kot so ponovno modalno uravnovešenje, spoštovanje okolja, varnost ali celo (srednje- in dolgoročne) posledice podražitve in pomanjkanja fosilnih virov energije za promet“. **To priporočilo je še vedno aktualno.**

Ta nova politična usmeritev, h kateri je – predvsem s poudarjanjem dialoga – veliko prispevalo delo opazovalnice, je dobila konkretno podobo na sestanku „*Tavolo Istituzionale de Palazzo Chigi*“ z dne 13. junija 2007<sup>11</sup>, ko je italijanska vlada predstavila vrsto predlogov, ki naj bi pomagali najti izhod iz slepe ulice v dolini Susa. Med temi predlogi je treba izpostaviti naslednje:

- opustitev izhoda predora v **Venaus** v dolini Susa (prestavljen naj bi bil nekoliko južneje);
- opustitev prelaza **Val Cenischia**, saj bi njegova vključitev v okolje povzročila resne težave;
- pripravljenost, da se **projekt izvede vzporedno z uresničevanjem ambiciozne politike ponovnega modalnega uravnovešenja** v Alpah v korist najbolj trajnostnih sredstev, kakršno je železnica. Italijanska vlada je ob tej priložnosti napovedala, da bo v prihodnje ratificirala Prometni protokol Alpske konvencije.

---

<sup>10</sup> Državnemu svetu so bile predložene 30. marca in načeloma bi bila lahko izjava o družbeni koristnosti francoskega dela osnovnega predora predložena do konca leta.

<sup>11</sup> Vlada, upravni organi in predstavniki občin iz doline Susa in Val Sangone.

Poleg tega je 28. junija 2007 italijanska vlada sprejela tudi t. i. „DPEF“ (Documento di Previsione Economica e Finanziaria), finančni načrt za obdobje 2008–2011. Ta predvideva, da bo za **italijanski del odseka Lyon–Torino namenjenih 5,3 milijarde EUR** (kar bi obsegalo približno dve tretjini finančnih potreb, ki naj bi jih Italija zagotovila za ta del PP6). Gre za veliko obveznost vlade – ki se sklada s pričakovanji koordinatorke in Komisije –, ki pa jo bo treba kljub vsemu potrditi še z zakonodajnim postopkom.

Prav tako še ni bila sprejeta dokončna odločitev glede vprašanja trase od izhoda iz predora do Torina, saj še vedno ostaja odprta možnost prehoda prek druge doline (Val Sangone). Italijanska vlada je opazovalnico zadolžila za to, da ji predstavi svoje predloge glede tega vprašanja.

*Če povzamemo: ustanovitev opazovalnice je prispevala k izoblikovanju konkretnih odgovorov na pričakovanja prebivalcev vzdolž načrtovane proge v dolini Susa. Ta opazovalnica se sklada z željami, ki jih je izrazila ga. de Palacio v poročilu iz leta 2006. Ponovno je mogoč dialog med različnimi akterji, kar je tudi eden od bistvenih rezultatov. Ni še minilo dovolj časa, da bi lahko presodili, ali je italijanska vlada v celoti dosegla svoj cilj, ni pa mogoče zanikati dejstva, da je to delovanje (zaradi vzpostavitve dialoga in resnega razmisleka o projektu) pripomoglo k odpravljanju težav, povezanih z odsekom Lyon–Torino.*

*Vendar pa delo opazovalnice še ni končano: ni namreč še razrešeno vprašanje dostopov na italijanski strani. Ta vidik je vsaj tako pomemben kot tisti, ki so bili do zdaj že obravnavani. Poleg tega je treba za nove odločitve, ki so bile oblikovane na podlagi dela opazovalnice in jih je uradno potrdila italijanska vlada, določiti še stroške in rok izvedbe, nato pa zagotoviti tudi njihovo dejansko izvajanje na terenu.*

### 3.3. Prispevek Komisije k opazovalnici

Opazovalnica si je za cilj postavila poiskati odgovore na različna še nerešena vprašanja, ki tarejo predvsem prebivalce doline Susa. V prvem polletju leta 2007 sta bili obravnavani dve vprašanji, in sicer vprašanje zmogljivosti prvotne proge in različni scenariji rasti prometa v alpskem loku.

Komisija<sup>12</sup> je k temu temama prispevala na naslednji način:

- evropski koordinator Karel Vinck<sup>13</sup>, ki je pristojen za izvedbo Evropskega sistema za vodenje železniškega prometa (ERTMS) in vseevropskih tovornih koridorjev, je sodeloval pri delu opazovalnice. G. Vinck je predložil svoje mnenje o vprašanju zmogljivosti prvotne proge, ki ga je osvetlil na podlagi osebnih izkušenj kot nekdanji predsednik Belgijskih železnic (SNCB);
- prek pogodbe v okviru GD TREN je bila opravljena študija<sup>14</sup> prihodnjih trendov

<sup>12</sup> Vsi dokumenti in prispevki so bili predani opazovalnici. V celoti ali kot povzetki so objavljeni v prvih dveh „zvezkih“ opazovalnice iz začetka julija 2007.

<sup>13</sup> Ki se je udeležil sestanka 12. januarja 2007 in ki je svojo predstavitev dopolnil z dopisom, naslovljenim na predsednika opazovalnice, z dne 30. januarja 2007 (glej Prilogo).

<sup>14</sup> Estimation des potentialités du trafic fret à travers les Alpes: Cas spécifique de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine France-Italie (Ocena potencialov tovornega prometa preko Alp: specifičen primer



na področju prometnih tokov v celotnem alpskem loku. Ta študija je bila sprva zasnovana kot odgovor na Prodijevo zahtevo po izdelavi celostnega okvira sedanjih in prihodnjih prometnih tokov, ki jo je junija 2006 naslovil na gospo de Palacio. Glavni rezultati študije, ki je v celoti na voljo na spletni strani GD TREN, so naslednji<sup>15</sup>:

Rezultati študije jasno kažejo, da se bodo na zahodni strani Alp, če ne bo zgrajena popolnoma nova infrastruktura, ki bo povezovala Francijo in Italijo, v 15 do 20 letih na določenih območjih pojavili trajni prometni zamaški. Predvideva se, da se bodo sedanje železniške in cestne osi (vključno s preходом Ventimigla) s skupaj približno 284 milijoni ton zmogljivosti zasitile do leta 2027–2028. Stanje v prometu v tem delu Alp bi tako lahko postalo kritično, predvsem z vidika okolja in kakovosti življenja ljudi, ki živijo vzdolž prometnih poti, pa tudi z vidika konkurenčnosti ne le zadevnih regij, ampak tudi držav, kot je Španija, ki uporabljajo ta koridor za trgovino in za katere švicarski prehodi in Brennerski prelaz ne morejo biti nadomestna rešitev.

Ker je skoraj nemogoče, da bi sedanja proga med Lyonom in Torinom, tudi v primeru posodobitve, preseгла operativno zmogljivost od 17 do 18 milijonov ton na leto, ter je poleg tega treba upoštevati še moratorij (v okviru Alpske konvencije) na gradnjo novih cestnih infrastruktur, omejitve obstoječih infrastruktur (zlasti z vidika varnosti) in željo po prednostnem izvajanju politike ponovnega modalnega uravnovešenja, ki je bila izražena na evropski ravni in tudi s strani Francije in Italije, vse govori v prid gradnji nove visokozmogljive povezave (za tovor in potnike) med Lyonom in Torinom.

Vsi ti prispevki so bodisi v celoti vključeni v gradivo opazovalnice bodisi so v njem povzeti.

### 3.4. Izboljšanje uporabe prvotne proge

V poročilu iz leta 2006 je koordinatorka priporočila, naj se „*že danes in na usklajen način sprejmejo ukrepi za okrepitev privlačnosti prevoza blaga na dolge razdalje*“, kar je predvsem zadevalo izboljšanje storitev na čezmejni osi med Lyonom in Torinom. Kot odgovor na to zahtevo je bila jeseni 2006 narejena analiza stanja prvotne proge. **Kaže, da je sodelovanje med železniškimi operaterji daleč od optimalnega, kar posredno močno vpliva na kakovost storitev in konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi s cestnim prometom kot konkurenčnim prevoznim načinom na tej osi.** Z boljšo usklajenostjo med operaterji in upravitelji infrastrukture ter brez večjih naložb v progo bi bilo mogoče brez težav izboljšati tri vidike:

**(1) skupna definicija prednosti za vsako vrsto vlakov.** S tem naj bi se povečala homogenost upravljanja proge in olajšala **(2) izvedba skupnega upravljanja tovornih vlakovnih poti na zadevni osi od lyonske regije do Torina.** Ta vidik je

---

nove čezalpske železniške povezave med Francijo in Italijo), COWI (12/2006) Framework Contract TREN/CC/03-2005 Lot 2: Economic assistance activities. Svetovalci so študijo predstavili 13. marca 2007.

<sup>15</sup> Sklepi študije so na voljo tudi v Prilogi.

bistvenega pomena. S tem bi bilo mogoče preprečiti položaj, ko vlak prispe na mejno postajo Modane in tam ostane daljše ali krajše časovno obdobje blokiran, ker na omrežju, po katerem mora nadaljevati vožnjo, ni ustrezne vlakovne poti. **Na ravni interoperabilnosti (3) bi bilo mogoče vložiti nekaj dodatnega truda v identifikacijo in združitev voznega parka interoperabilnih lokomotiv**, s čimer bi se povečala učinkovitost storitev (pa tudi njihova donosnost).

Poleg tega je treba poudariti tudi, da za razliko od drugih vseevropskih čezmejnih osi (npr. brennerske) os Lyon–Torino še ni pritegnila pozornosti drugih operaterjev (predvsem zasebnih), ki bi lahko s trgovinsko politiko in različnimi metodami izrabe okrepili konkurenčnost železniškega prometa.

*Čeprav vprašanje prvotne proge ni neposredno povezano z izvedbo PP6, bi lahko njena racionalnejša in učinkovitejša uporaba precej vplivala na povečanje železniškega prometa na tej osi. S tem bi se novi čezalpski povezavi med Lyonom in Torinom, takoj ko bi začela obratovati, zagotovil pomemben potencialni trg, katerega rast bi lahko spodbudilo precejšnje povečanje zmogljivosti, ko bi po njej stekel promet.*

### 3.5. Odsek Torino–Milano–Trst

Na terenu sta februarja in aprila 2007<sup>16</sup> začela obratovati dva odseka nove proge, Benetke–Padova in Milano–Treviglio, medtem ko se dela nadaljujejo še na visokozmogljivi progi za visoke hitrosti Novara–Milano (ta naj bi začela obratovati leta 2009). Glede odsekov Treviglio–Brescia in Brescia–Verona je ministrstvo za promet februarja 2007 izdalo uredbo, s katero je razveljavilo pogodbe z začetka devetdesetih let minulega stoletja in jih nadomestilo s pogodbami, ki so bile sklenjene s postopki vzajemnih dogovorov (pred uvedbo direktive o javnih naročilih), da bi lahko objavilo mednarodne javne razpise in znižalo stroške projekta. V začetku julija 2007 je kljub zagotovilom italijanske vlade o finančnem kritju izvedbe teh odsekov še vedno vladala precejšnja zmeda.

*Zadevni odseki so predvsem nacionalnega pomena. Koordinator bo moral kljub temu poskrbeti, da se bo terminski načrt izvedbe tega dela skladal s predvidenim terminskim načrtom za preostanek koridorja, saj bo le tako mogoče zagotoviti nepretrgan potek tega prometno najbolj obremenjenega dela italijanskega omrežja. Prav tako bo treba podrobno spremljati razvoj na odseku Verona–Padova (katerega izvedba je kratko- in srednjeročno negotova).*

### 3.6. Odsek Trst–Ljubljana–Budimpešta

Treba je upoštevati dva vidika: prihodnost čezmejnega odseka med Trstom in Divačo ter razvoj preostanka osi, od Divače do madžarske meje.

Kar zadeva prvo točko, so v letih 2006 in 2007 pospešeno potekala pripravljalna dela za odsek med Trstom in Divačo ter Kopro in Divačo. Na praktični ravni pravkar poteka študija izvedljivosti tega odseka, ki se sofinancira prek programa pobude INTERREG ter ki bi morala do konca leta 2008 omogočiti boljše

---

<sup>16</sup> Odkar obratujeta ta odseka, se je potovanje med Milanom in Benetkami skrajšalo za 23 minut.

poznavanje gospodarskih parametrov in hkrati proučiti težave, povezane z vključevanjem nove infrastrukture v okolje. Na politični ravni sta junija 2007 italijanski minister za infrastrukturo di Pietro in njegov slovenski kolega Božič sklenila dogovor o čezmejnem odseku med Trstom in Divačo. 17. julija 2007 je bil podpisan „protokol o soglasju“ glede izvedbe tega odseka, katerega cilj je začetek del okrog leta 2013.

Poleg tega bo pred koncem leta oblikovana italijansko-slovenska medvladna komisija, kar je v skladu z željami gospe de Palacio, da bi bilo treba izboljšati usklajenost upravnih organov na celotni osi, s čimer bi se izognili „težavam pri razlikah v terminskem načrtu ali pa izbiri vrste infrastrukture“.

Kar zadeva drugi vidik, so slovenski organi jeseni 2006 predstavili celostni program posodobitve njihove železniške infrastrukture<sup>17</sup>. Program je zelo ambiciozen in bi med letoma 2007 in 2023 samo za PP6 zahteval naložbo v vrednosti več kot 8 milijard EUR<sup>18</sup>. Kot prva je načrtovana posodobitev sedanje proge med Koprom in Divačo, vzporedno z gradnjo nove proge med tem pristaniščem in Divačo. Gradbena dela bi morala biti končana leta 2015. Za gradnjo teh prog bo prispeval Kohezijski sklad. Vprašanje financiranja preostanka prednostne osi (čezmejnega italijansko-slovenskega odseka ter odseka med Divačo in madžarsko mejo) še ni bilo razjasnjeno. V Kohezijskem skladu je za železniške infrastrukture v Sloveniji v obdobju 2007–2013 predvidenih manj kot 450 milijonov EUR, kar je približno 5 % finančnih potreb samo za PP6 v Sloveniji, k čemur bo mogoče dodati sredstva iz proračuna vseevropskega prometnega omrežja, vendar vse skupaj še zdaleč ne zadostuje za kritje vseh potreb (glej tudi naslednje poglavje). **Vendar pa je bistvenega pomena, da se zagotovi nepretrganost koridorja, saj so brez tega izvedene naložbe v čezmejne odseke samo obrobne.**

V tem okviru je treba opraviti podrobno analizo finančnega načrtovanja, povezanega s temi odseki.

Kar zadeva Madžarsko, se zdi, da bi morala biti posodobitvena dela PP6 na madžarskem ozemlju končana do leta 2013. Madžarski organi oblasti so kljub temu ocenili, da sedanja proga PP6 od slovenske meje dalje ne bi bila najbolj ustrezna. Zdi se, da se projekti, ki jih podpirajo madžarski organi, odvrčajo od sedanje trase PP6, ki s severa poteka prek Miskolca. Prednostna naloga Madžarske je posodobitev proge od meje do Budimpešte prek Debrecena. Pomembno je, da se glede tega preveri, če se madžarske zahteve v okviru načrtovanja za obdobje 2007–2013 skladajo z odločbo o smernicah iz leta 2004.

#### 4. FINANČNO NAČRTOVANJE: V GLOBLJI RAZMISLEK

Vprašanje financiranja zadevne prednostne osi (za katero skupni stroški presegajo 40 milijard EUR tekočih sredstev) nedvomno ostaja eno najboljčutljivejših še nerazrešenih vprašanj: **to zadeva predvsem čezmejne odseke in njihove dostope,**

---

<sup>17</sup> Preparation and construction timing of main railway lines in direction of pan-European corridors V and X in the Republic of Slovenia (Časovni okvir priprave in gradnje glavnih železniških prog v smeri vseevropskega 5. in 10. koridorja v Republiki Sloveniji), Ljubljana, november 2006.

<sup>18</sup> Ker niso bile na voljo natančne informacije, je bila v poročilu iz leta 2006 naložba ocenjena na „samo“ 3 milijarde EUR.

pa tudi nekatere odseke, ki so predvsem nacionalnega značaja. Pri tolikšnih finančnih potrebah je skoraj nemogoče, da ne bi predvideli dopolnitve nacionalnega financiranja z drugimi viri (kot je bilo to predlagano že v poročilu iz leta 2006). Še vedno je prednostna izbira **javno-zasebno partnerstvo**, čeprav glede na zapletenost projekta vzpostavitev takega mehanizma ni lahka. V tem okviru je treba prav tako proučiti pravni status pobudnika projekta, zadolženega za zasnovu, financiranje in izgradnjo čezmejnih odsekov, ki sestavljajo to prednostno os. Čezmejni odsek, za katerega je odgovorna LTF, se že proučuje. Zlasti v okviru Medvladne komisije za odsek Lyon–Torino pravno-finančna delovna skupina proučuje različne sheme financiranja, vključno z javno-zasebnim partnerstvom (z večjim ali manjšim zasebnim deležem).

**Katere druge možnosti financiranja lahko zato proučimo?** Pri financiranju teh projektov bi si posebej pozorno oceno zaslužila možnost uporabe pribitka („mark-up“), ki ga dovoljuje nova direktiva o „Eurovinjetih“ 2006/38/ES z dne 17. maja 2006, ne le za zahodni del (Lyon–Torino), temveč tudi za financiranje odseka med Trstom in Divačo. Vendar samo dohodki, ki jih je mogoče pridobiti z uporabo omenjene direktive, ne zadoščajo. Poleg tega je študija LTF pokazala, da bi uporaba pribitka samo na alpskih prelazih Mont Blanc in Fréjus povzročila preusmeritev cestnega prometa težkih tovornih vozil na druge prehode, zlasti na prehod Ventimiglia. Zato bi bilo koristno, če bi nekoliko poglobili razpravo, ki jo je načela že skupina za modalni premik Medvladne komisije za odsek Lyon–Torino, o možnosti uporabe drugih sredstev, ki jih dovoljuje ta direktiva, tj. **regulatornih dajatev** (zastoji, onesnaževanje<sup>19</sup>). S kombinacijo različnih sredstev bi bilo mogoče oblikovati učinkovitejši finančni vzvod, ki bi ga bilo mogoče uporabiti pri velikih projektih, kot je odsek Lyon–Torino<sup>20</sup>.

Poleg tega je treba večjo pozornost nameniti možnostim podpore (prek posojil), ki jih ponuja Evropska investicijska banka, kot dopolnila k sredstvom Skupnosti. Na pobudo ge. Loyola de Palacio se je v letu 2006 začela proučevati možnost vnaprejšnjega financiranja s pomočjo Evropske investicijske banke. To proučevanje bi bilo treba nadaljevati.

## 5. SKLEPI IN PRIPOROČILA

Ocenimo lahko, da so bili od štirih ciljev, ki si jih je v poročilu iz leta 2006 zadala ga. de Palacio, načeloma vsi izpolnjeni, niso pa še popolnoma odstranjeni vsi kamni spotike, ki zaznamujejo ta zapleten projekt.

- **Terminski načrt in finančna jamstva:** terminski načrt je bil določen za francoske dostope do osnovnega predora in čezmejni odsek Trst–Divača: **ta rezultat je zelo pozitiven.**

Kar zadeva osnovni predor, je treba terminski načrt spremeniti v skladu s prilagoditvami, vključenimi na podlagi sklepov, do katerih je pripeljalo delo opazovalnice; mogoče je predvideti zamude, vendar še ni bilo mogoče oceniti, kolikšne. **Položaj je najbolj pereč, kar zadeva dostope do osnovnega predora**

---

<sup>19</sup> Direktiva 2006/38/ES, člen 9(1a), točki a in b.

<sup>20</sup> Odločitev o uporabi regulatornih dajatev in dodelitvi zbranih sredstev skladu za izvedbo železniških infrastruktur bo treba sprejeti na ravni držav članic.

(na italijanski strani); opazovalnica bo svojo analizo v najboljšem primeru zaključila v začetku leta 2008. V tem okviru bo treba paziti na to, da se zagotovi časovna usklajenost izvedbe na celotnem odseku Lyon–Torino. Prav tako bo treba proučiti dodatne stroške, povezane s temi spremembami.

**Poleg tega je dokaj negotov tudi terminski načrt izvedbe odsekov Treviglio–Padova in slovenskih odsekov, zlasti vzhodno od Divače, za katere je prav tako odprto vprašanje financiranja.**

Še vedno niso zagotovljeni vsi potrebni finančni viri. Nekatere države so prevzele finančne obveznosti, ki jih bodo morale še potrditi. Odločitev o večletni dodelitvi sredstev za projekte TEN-T bo znana šele konec leta 2007.

Če bi države članice vložile prošnje za podporo v okviru tega programa, bi v vsakem primeru **imelo prednost financiranje** – v mejah razpoložljivih proračunskih sredstev – odsekov, ki imajo največjo vseevropsko dodano vrednost, torej **čezmejnih odsekov:**

- skupni francosko-italijanski odsek (predor Mont Cenis);
- Trst–Divača.

Prav tako bi morali biti (v mejah mogočega) finančne podpore deležni tudi dostopi do teh odsekov, čeprav je malo verjetno, da bi se z njimi povezana dela začela že v obdobju 2007–2013.

- **Skladnost politik in načrtovanja:** ti vidiki so izjemno pomembni za uspeh projekta kot nove visokozmogljive povezovalne osi med vzhodom in zahodom. Zato je zelo pomembno, da so politike mobilnosti v Alpah usklajene in da si prizadevajo za doseg skupnega cilja – zmanjšanja deleža najbolj onesnažujočih prevoznih načinov v korist potniškega in tovornega prevoznega sredstva, ki bo zagotovilo bolj spoštljiv odnos do okolja. **To je novo poglavje, ki ga bo treba šele odpreti.** Alpe bi lahko postale „pilotno“ območje (usklajenega) izvajanja take politike.
- **Opazovalnica doline Susa** je imela bistveno vlogo pri iskanju rešitve za velike težave, ki so se pojavile v dolini Susa. Čeprav še zdaleč niso rešene vse težave, je stanje julija 2007 veliko boljše, kakor je bilo junija 2006. Resnični izziv, s katerim se bodo morali zdaj spopasti italijanski organi, bo na terenu dejansko uresničiti odločitve, ki jih je priporočila opazovalnica<sup>21</sup>. Prav tako je ena bistvenih tem, od katere bo predvsem odvisen uspeh projekta, izbira „revidirane“ trase za dostop do torinskega vozlišča.
- In ne nazadnje se je nekoliko razjasnilo tudi stanje na **italijansko-slovenskem odseku**, čeprav se obveznosti držav za zdaj še proučujejo in še zdaleč ni določen niti vir financiranja infrastrukture, povezane s PP6, do madžarske meje. Prav tako bo treba preveriti tudi nepretrganost osi do Budimpešte zaradi morebitnih sprememb prednosti pri izvedbi infrastruktur na Madžarskem.

Ena od glavnih nalog koordinatorja bo pri vseh zainteresiranih straneh in predvsem upravnih organih zadevnih držav zbuditi zavest, da vsak posamezen projekt vpliva

---

<sup>21</sup> Katere mandat je bil podaljšan do 30. junija 2008.

na izvedbe, ki so predvidene pred in za njim v drugih državah članicah. V tem okviru so priporočila, zbrana v celotnem poročilu, in osnutek programa dela v Prilogi zamišljeni kot pomoč koordinatorju pri določanju **svojih prednostnih nalog**, da bi tako lahko zagotovil **usklajenost PP6 kot celote** ter tudi **politike mobilnosti**, ki bi morala spremljati razvoj tega projekta.

**Priloga I: Program dela za obdobje od julija 2007 do junija 2008 (začasna različica)**

<b>Ukrep</b>	<b>Cilj</b>	<b>„Kritični“ vidiki</b>	<b>Stanje</b>	<b>Glavni kontakti</b>
1. Določiti prednostne naloge koordinatorja za celoten koridor na podlagi poročila za leto 2007	Komisiji in državam članicam do konca leta 2007 predstaviti posodobljen program dela	Zrelost projektov – skladnost terminskih načrtov Proučitev predlogov držav članic	Predvideno v obdobju med julijem in novembrom 2007	Francoski, italijanski, slovenski in madžarski organi, upravitelji infrastrukture, železniške družbe, poslanci Evropskega parlamenta
2. 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) Razvoj stanja v dolini Susa (opazovalnica)	Delno ugotovljene težave	Francoski, italijanski, slovenski in madžarski organi, pobudnik(-i) projekta, lokalni organi, opazovalnica doline Susa (po potrebi možna udeležba) Medvladni komisiji za območji Lyon–Torino in Trst–Divača
3. Sestaviti letno poročilo 2008	V skladu z izjavo o nameri predstaviti napredek projekta 1. 7. 2008 (vmesno poročilo predvideno za marec 2008)	Zrelost projektov – skladnost terminskih načrtov Upoštevanje predlogov držav članic	Julij 2007–junij 2008	Francoski, italijanski, slovenski in madžarski organi, upravitelji infrastrukture, železniške družbe, lokalni organi, Evropska investicijska banka, finančne ustanove, GD REGIO
4. Najti konkretne rešitve za finančna vprašanja	Razviti načrt financiranja skupaj z drugimi partnerji (REGIO, Evropska investicijska banka), da bi okrepili finančno spodbudo Skupnosti	Inovativni mehanizmi financiranja Prispevek Evropske investicijske banke	V teku, zaključna dela, marec 2008	Francoski, italijanski, slovenski in madžarski organi, pobudnik(-i) projekta, lokalni organi, Evropska investicijska banka, finančne ustanove, GD REGIO, GD BUDG