



22.4.2010

KÖZLEMÉNY A KÉPVISELŐK RÉSZÉRE

Tárgy: Evelyn Schlögl, osztrák állampolgár által az Initiative Lebenswertes Wipptal nevében benyújtott, 1512/2009. számú petíció az 1. számú TEN-folyosó részét képező Brenner-bázisalagút elleni tiltakozásukról

1. A petíció összefoglalása

A petíció a Brenner-hágónak mind az osztrák, mind az olasz oldalán működő, több polgári akciócsoport nevében ismerteti az 1. számú TEN-folyosó részét képező Brenner-bázisalagút megépítése elleni lakossági tiltakozást. Az érvek az alábbiakra összpontosítanak: a) a tervezett építési költségek (ezeket állítólag alulbecsülték) és az előre jelzett forgalom (ezeket állítólag túlbecsülték) közötti kapcsolat, és b) az uniós szabályozás által előírt környezeti hatásvizsgálati eljárások betartása.

2. Elfogadhatóság

Elfogadhatónak nyilvánítva: 2010. január 29. Felkérjük a Bizottságot, hogy az eljárási szabályzat 192. cikkének (4) bekezdése szerint nyújtson tájékoztatást

3. A Bizottságtól kapott válasz: 2010. április 22.

A Berlin–Verona/Milánó–Bologna–Nápoly–Messina–Palermo vasúti tengely 1. sz. kiemelt fontosságú projekt egyike a transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról szóló, 2004. április 29-i 884/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban szereplő 30 kiemelt fontosságú projektnek.

Az Európai Bizottság elfogadta a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó többéves

programját, és az 5,1 milliárd euró összegű keretből 960 millió eurót kötött le a Berlin–Palermo 1. sz. kiemelt fontosságú projekt számára. Az összeg túlnyomó részét (786 millió euró) a Brenner-bázislagút építésére fordítják. A Brenner-bázislagút projektre vonatkozóan két határozat született. Az első a tanulmányokat foglalja magában, ideértve a kísérleti alagutakat is, és 2008. december 1-jétől 2013 végéig lesz érvényben. Az e célra nyújtott támogatás összege 193 millió euró 50%-os társfinanszírozási arány mellett. A második határozat a főlagúttal kapcsolatos munkálatokat foglalja magában, és 2010-től 2013 végéig lesz érvényben; a vonatkozó támogatás összege 593 millió euró 27%-os társfinanszírozási arány mellett. A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó többéves program elfogadására az Európai Parlamenttel és a tagállamokkal folytatott konzultációt követően került sor, amelyek egyaránt határozottan támogatták a Bizottságot.

Tekintve, hogy egy pénzügyi és műszaki szempontból igen összetett projektről van szó, a Bizottság úgy döntött, hogy Karel Van Miert professzort nevezi ki annak európai koordinátoraként¹. 2005. július 20-tól 2009. június 22-én bekövetkezett váratlan haláláig Van Miert úr szigorúan és kritikus módon követte figyelemmel a projekt alakulását.

Az európai koordinátor minden évben tevékenységi jelentést nyújtott be², amelyben beszámolt tevékenysége eredményeiről. A jelentéseket a Bizottságnak mutatták be, majd továbbították azokat a tagállamok és az Európai Parlament részére. 2009. június 17-én kelt utolsó tevékenységi jelentésében a koordinátor egyértelműen a München–Verona határokon átnyúló alpesi szakasszal (Brenner-folyosó) foglalkozott, és meghatározta a projekt megfelelő végrehajtásának feltételeit. Ennek nyomán 2007 májusában létrejött a Brenner-folyosó platform (BCP), majd 2008 decemberében a pénzügyi struktúráért felelős munkacsoport, olyan integrált megközelítést biztosítva ezáltal, amely nem csupán egy egyszerű infrastruktúrális projekt nyomán követését foglalja magában, hanem egyben olyan szempontokat is bevezet, mint az interoperabilitás, a végállomások és a hozzájuk kapcsolódó vasútpálya-megfontolások, a környezetvédelmi ellenőrzés, a kísérő politikai intézkedések és végül a vasút, a közút, a környezet és az energia közötti kapcsolatok.

A Brenner-folyosó platform célja az, hogy három tagállam (Ausztria, Németország, Olaszország), öt régió (Bajorország, Tirol, Alto Adige, Trento, Verona) és a vasúttársaságok összefogásával szoros együttműködést alakítson ki az érintett partnerek között. Megoldást szeretne kínálni a közúti közlekedés rohamos növekedésére, amely forgalmi akadályokhoz és torlódáshoz vezet, és amely nem választható szét az olyan környezetvédelmi előírások betartásától, mint a levegőminőség és a zajszint.

A Brenner-folyosó platform kidolgozta a „Brenner cselekvési program 2009” nevű programot, amely 50 rövid, közép- és hosszú távú intézkedést tartalmaz a közlekedési előrejelzéstől kezdve az infrastruktúrális fejlesztéseken, a résidő-kapacitási elemzéseken, a végállomási kapacitásokon és az interoperabilitási problémákon keresztül a szakpolitikával kapcsolatos javaslatokig, valamint közös nyilatkozatot adott ki, amelyet a három tagállam, az

¹ 2005. július 20-i C (2005) 2754. sz. határozat hat európai koordinátornak a transzeurópai közlekedési hálózat bizonyos projektjeihez történő kinevezéséről.

² A jelentés a következő címen érhető el:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/2009_en.htm

öt régió és a vasúti infrastruktúra társaságok 2009. május 18-án írtak alá Rómában.

A pénzügyi struktúráért felelős munkacsoport azzal a céllal jött létre, hogy a költségek és az ütemezés tekintetében részletesen ellenőrizze a projektet, ideértve az annak alapjául szolgáló tanulmányokat, valamint a lehetséges pénzügyi struktúrát és pénzügyi modelleket. E pontosan meghatározott és jól körülhatárolt feladatban Ausztria és Olaszország, az Európai Beruházási Bank (EBB) és a Brenner-bázisalagút európai részvénytársaság (Brenner Base Tunnel Societas Europaea – BBT SE) is részt vett. A csoport munkája nyomán jelentős mennyiségű dokumentáció keletkezett, többek között az EBB levele, amely időközi elemzést nyújt a Brenner-bázisalagút projektjéről, valamint a pénzügyi struktúra tervezete.

A Brenner-bázisalagút projekttel kapcsolatban számos különböző környezeti hatásvizsgálatot végeztek a 85/337/EGK (más néven a környezeti hatásvizsgálatról szóló vagy KHV) tanácsi irányelv¹ előírásainak megfelelően. Az érintett lakossággal, köztük környezetvédelmi szervezetekkel is konzultáltak és lehetőséget adtak számukra, különösen 2008 második felében, hogy még a végül 2009 áprilisában kibocsátott építési engedélyre vonatkozó döntést megelőzően hangot adjanak észrevételeiknek és véleményüknek. Az építési engedély kimondja, hogy – az alkalmazandó osztrák nemzeti jogszabályokkal összhangban – 2003-ban tájékoztatták az olasz nemzeti hatóságokat a projektről és a javasolt környezeti hatásvizsgálat elképzeléséről. Erről az elképzelésről szintén nyilvános konzultáció folyt. A KHV konzultációs időszaka során tett észrevételek nyomán kiegészítő tanulmányokat végeztek, és fokozták a projekt optimalizálását.

A 2001/42/EK irányelvben említett stratégiai környezeti hatásvizsgálatot nem végeztek, ez a követelmény ugyanis csak 2004. július 21-től vonatkozik a tagállamokra. Az 1. sz. kiemelt fontosságú projektet létrehozó 884/2004/EK határozat 2004. május 20-án lépett hatályba.

A Brenner-folyosó projektben érintett valamennyi szereplő megerősíti, hogy a projekt hamarosan ténylegesen elindulhat, és soha nem volt még ennél érettebb szakaszban. 2010-ben megkezdődnek a főalagút munkálatai.

A Bizottság eleget tett az EUMSZ. 171. cikkében előírt kötelességének, amelynek értelmében figyelembe kell venni a projektek potenciális gazdasági életképességét. A projekt olyan keretet hozott létre, amely valamennyi érintett fél között szoros együttműködést valósít meg, és amely egy egyszerű infrastruktúrális projekt nyomán követésén túlmutató konkrét intézkedéseket foglal magában.

A környezeti hatásvizsgálatokat (KHV) mindkét projektben részt vevő tagállamban véglegesítették.

A projekt finanszírozása részben a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó többéves TEN-T programra épül, amelyet az Európai Parlament és a tagállamok is támogatnak. A projekt részletes pénzügyi ellenőrzését az Ausztriát, Olaszországot és az EBB-t tömörítő pénzügyi struktúráért felelős munkacsoport végezte el. A munkacsoport eredményeit Karel Van Miert európai koordinátor negyedik éves tevékenységi jelentése ismertette.

¹ A 97/11/EK és a 2003/35/EK irányelvvel módosított 85/337/EGK irányelv az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (HL L 175., 1985.7.5., 40-48. o.)

