



22.4.2010

PRANEŠIMAS NARIAMS

Tema: Peticija Nr. 1512/2009 dėl pasipriešinimo pagrindinio Brenerio tunelio, kuris yra pirmojo TEN koridoriaus dalis, statybai, kurią pateikė Austrijos pilietė Evelyn Schlögl *Initiative Lebenswertes Wipptal* vardu

1. Peticijos santrauka

Kelių abipus Brenerio perėjos gyvenančių Austrijos ir Italijos piliečių grupių vardu peticijos pateikėja aiškina, kodėl priešinamasi pagrindinio Brenerio tunelio, kuris yra pirmojo TEN koridoriaus dalis, statybai. Išdėstydamą argumentus ji atkreipia dėmesį į: a) planuojamų statybos sąnaudų (kurių, kaip teigiama, sąmata yra per maža) ir prognozuojamo eismo srauto (kuris, kaip teigiama, nurodomas pernelyg didelis) santykį bei į b) ES reglamentuose nurodytų poveikio aplinkai vertinimo procedūrų vykdymą.

2. Priimtinumas

Paskelbta priimtina 2010 m. sausio 29 d. Komisijos paprašyta suteikti informaciją (pagal Darbo tvarkos taisyklių 202 straipsnio 6 dalį).

3. Komisijos atsakymas, gautas 2010 m. balandžio 22 d.

„Prioritetinis projektas Nr. 1, geležinkelio maršrutas Berlynas–Verona / Milanai–Bolonija–Neapolis–Mesina–Palermas, yra vienas iš 30 prioritetinių projektų, minimų 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 884/2004/EB, iš dalies keičiančiame Sprendimą Nr. 1692/96/EB, pateikiantį Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros.

Europos Komisija priėmė daugiametę 2007–2013 m. programą ir prioritetiniam projektui Nr. 1 Berlynas–Palermas rezervavo 960 mln. EUR iš 5,1 mlrd. EUR paketo. Didžioji šios

sumos dalis (786 mln. EUR) bus investuojama į pagrindinio Brenerio tunelio projektą. Dėl pagrindinio Brenerio tunelio projekto yra du sprendimai. Pirmasis sprendimas apima tyrimus, įskaitant ir bandomuosius tunelius bei maršrutus nuo 2008 m. gruodžio 1 d. iki 2013 m. pabaigos. Šiai veiklai bendra parama yra 193 mln. EUR, kai bendra finansavimo dalis yra 50 %. Antrasis sprendimas apima pagrindinio tunelio statybos darbus, kurie tęsis nuo 2010 m. iki 2013 m. pabaigos ir kurių bendra finansuojama suma yra 593 mln. EUR, kai bendra finansavimo dalis yra 27 %. Daugiametė 2007–2013 m. programa buvo priimta pasikonsultavus su Europos Parlamentu ir valstybėmis narėmis – visi tvirtai pritarė Komisijai.

Kadangi projektas finansiškai ir techniškai labai sudėtingas, Komisija nusprendė šio projekto Europos koordinatoriumi paskirti prof. Karelą Van Miertą¹. Karel Van Miert atidžiai ir kritiškai sekė projekto eigą nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2009 m. birželio 22 d. – dienos, kai jis netikėtai mirė.

Europos koordinatorius pateikė metinę veiklos ataskaitą², kurioje buvo pristatyti jo veiklos rezultatai. Ataskaitos buvo pristatytos Komisijai ir vėliau siunčiamos valstybėms narėms ir Europos Parlamentui. Savo paskutinėje 2009 m. birželio 17 d. veiklos ataskaitoje koordinatorius aiškiai pasirinko sutelkti dėmesį į ruožą, kertantį Miuncheno–Veronos sieną ir Alpes (Brenerio koridorių), išdėstydamas tinkamo projekto įgyvendinimo sąlygas. Taip 2007 m. gegužės mėn. buvo sudaryta Brenerio koridoriaus platforma (BKP), o 2008 m. gruodžio mėn. – Finansinės struktūros darbo grupė, užtikrinanti integruotą požiūrį, kuris ne tik apima tolesnę infrastruktūros projekto kontrolę, bet kuriuo taip pat įtraukiami tokie aspektai kaip sąveika, terminalų ir susijusių geležinkelio linijų aspektai, aplinkos stebėseną, susijusios politikos priemonės ir galiausiai geležinkelio linijų, kelių, aplinkos ir energijos ryšiai.

Brenerio koridoriaus platformos (BKP) tikslas yra sukurti tvirtą visų dalyvaujančių partnerių bendradarbiavimą, įtraukiant tris valstybes nares (Austriją, Vokietiją ir Italiją), penkis regionus (Bavariją, Tirolių, Alto Adidžę, Trentą ir Veroną) ir geležinkelių įmones. Šia platforma siekiama rasti sprendimą dėl proporcingai didėjančio kelių eismo, kuris yra kelių susiaurėjimo ir spūsčių priežastis ir kurio negalima nepaisyti laikantis aplinkos apsaugos standartų, pavyzdžiui, oro kokybės ir triukšmo standartų.

BKP praplėtė 2009 m. Brenerio veiksmų programą, kuri apima 50 trumpalaikių, vidutinės trukmės ir ilgalaikių priemonių – nuo eismo prognozių, infrastruktūros tobulinimo, laiko tarpsnių pajėgumų analizės, terminalų pajėgumų, sąveikos klausimų iki su politika susijusių pasiūlymų ir Bendrosios deklaracijos, kurią 2009 m. gegužės 18 d. Romoje pasirašė trys valstybės narės, penki regionai ir geležinkelių infrastruktūros įmonės.

Finansinės struktūros darbo grupė buvo sudaryta siekiant atlikti išsamų projekto patikrinimą dėl jo sąnaudų ir grafiko, įskaitant esminius tyrimus ir galimą finansinę struktūrą bei finansinius modelius. Šioje gerai apibrėžtoje ir ribotos trukmės veikloje dalyvavo Austrija ir

¹ 2005 m. liepos 20 d. Sprendimas Nr. C (2005) 2754, kuriuo paskiriami šeši Europos koordinatoriai tam tikriems transeuropinio transporto tinklo projektams.

² Šią ataskaitą galima rasti adresu:

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

Italija, Europos investicijų bankas (EIB) ir *Brenner Base Tunnel Societas Europaea* (BBT SE). Grupės darbo rezultatas buvo daug svarbių dokumentų, visų pirma EIB raštas, kuriame pateikiama preliminarinė pagrindinio Brennerio tunelio analizė ir finansinės struktūros projektas.

Dėl PBT (pagrindinio Brennerio tunelio) projekto buvo atlikta daug įvairių poveikio aplinkai vertinimų pagal Tarybos direktyvoje 85/337/EEB (žinomoje kaip Poveikio aplinkai vertinimo direktyva)¹ išdėstytus reikalavimus. Buvo konsultuojamasi su suinteresuotąja visuomene, kurios dalimi taip pat buvo aplinkos apsaugos organizacijos, ir jai buvo suteiktos galimybės, daugiausia antrojoje 2008 m. pusėje, pareikšti pastabas ir nuomonę prieš tai, kai buvo nuspręsta kreiptis dėl sutikimo planuojamai veiklai, kuris galiausiai buvo duotas 2009 m. balandžio mėn. Sutikime dėl planuojamos veiklos teigiama, kad pagal atitinkamus Austrijos nacionalinius teisės aktus Italijos nacionalinėms valdžios institucijoms 2003 m. buvo pranešta apie projektą ir siūlomo poveikio aplinkai vertinimo sumanymą. Dėl šio sumanymo taip pat buvo konsultuojamasi su visuomene. Po per PAV konsultacijos procesą pareikštų pastabų buvo atlikti papildomi tyrimai, o projektas buvo dar patobulintas.

Strateginis aplinkos vertinimas, nurodytas Direktyvoje 2001/42/EB, nebuvo atliktas, nes šis įsipareigojimas taikomas valstybėms narėms tik nuo 2004 m. liepos 21 d. Sprendimas Nr. 884/2004/EB, kuriuo buvo pristatytas prioritetas Nr. 1, įsigaliojo 2004 m. gegužės 20 d.

Visos Brennerio koridoriaus projekte dalyvaujančios šalys patvirtina, kad projektas neabejotinai bus greitai pradėtas ir kad dar niekada jis nebuvo taip gerai apgalvotas. Pagrindinio tunelio darbai prasidės 2010 m.

Komisija įvykdė Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 171 straipsnyje pateikto įsipareigojimo, pagal kurį reikia atsižvelgti į galimą projektų ekonominį gyvybingumą. Komisija sudarė sistemą, kurioje sukuriama tvirtas visų dalyvaujančių partnerių bendradarbiavimas ir kuri apima konkrečias priemones, kurios yra daugiau nei tolesnė infrastruktūros projekto kontrolė.

Poveikio aplinkai vertinimai (PAV) buvo atlikti abiejose projekte dalyvaujančiose valstybėse narėse.

Projekto finansavimas iš dalies pagrįstas TEN-T daugiamete 2007–2013 m. programa, kuriai pritarė Europos Parlamentas ir valstybės narės. Išsamų projekto finansinį patikrinimą atlikto Finansinės struktūros darbo grupė, kurią sudarė Austrijos, Italijos ir EIB atstovai. Šios darbo grupės rezultatai buvo pristatyti ketvirtojoje Europos koordinatoriaus Karelo Van Mierto metinėje veiklos ataskaitoje.“

¹ Direktyva 85/337/EEB, su pakeitimais padarytais direktyvomis 97/11/EB ir 2003/35/EB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 175, 1985 7 5, p. 40–48).