

Doprava

Alpy protne 55 kilometrů dlouhý tunel

Železniční tunel má zrychlit spojení mezi severem a jihem Evropy

Projekt zaplatí hlavně vlády Rakouska a Itálie, přispěje i EU

Václav Lavička
vaclav.lavicka@economica.cz

Alpám se bude lépe dýchat. V roce 2022 by měl být dokončen obří železniční Brennerský tunel, který odlehčí horské dálnici spojující Rakousko s Itálií.

Předběžnou dohodu o stavbě 55 kilometrů dlouhého tunelu (se dvěma tubusy) za zhruba osm miliard eur v Římě podepsaly italská, rakouská a německá vláda.

V současné době jde o největší dopravní projekt plánovaný v Evropské unii. „Přípravné práce začnou už příští rok, ražba hlavních tubusů pak v roce 2013,“ uvedla rakouská ministryně dopravy Doris Bures.

Kamiony na kolejích

Nejvíce si od mamutí stavby slibují Rakušané, léta žehrající na zahraniční kamiony, které jim při průjezdu zamořují Alpy. Těžká nákladní auta, většinou německá, by se měla při cestě do jižní Evropy před vjezdem do Brennerského průsmyku překládat na železniční vagony.

Cesta z rakouského Innsbrucku do italského Bolzana se tak zkrátí z dosavadních zhruba dvou hodin na padesát minut.

Spotřeba paliva ve srovnání se silniční dopravou klesne až o 80 procent, uvádí vídeňský list Die Presse.

Aby se dálnici vedoucí Brennerským průsmykem skutečně ulevilo, mnozí rakouští zákonodárci naléhavě žádají, aby všichni dopravci byli povinni překládat své kamiony mířící přes Alpy na železniční vagony.

Náklady ponese i Brusel

Hlavní tíži nákladů ponese Rakousko a Itálie. Evropská unie, jejíž bývalý komisař pro dopravu Karl van Miert byl jmenován koordinátorem projektu, by se mohla na financování podílet až jednou třetinou.

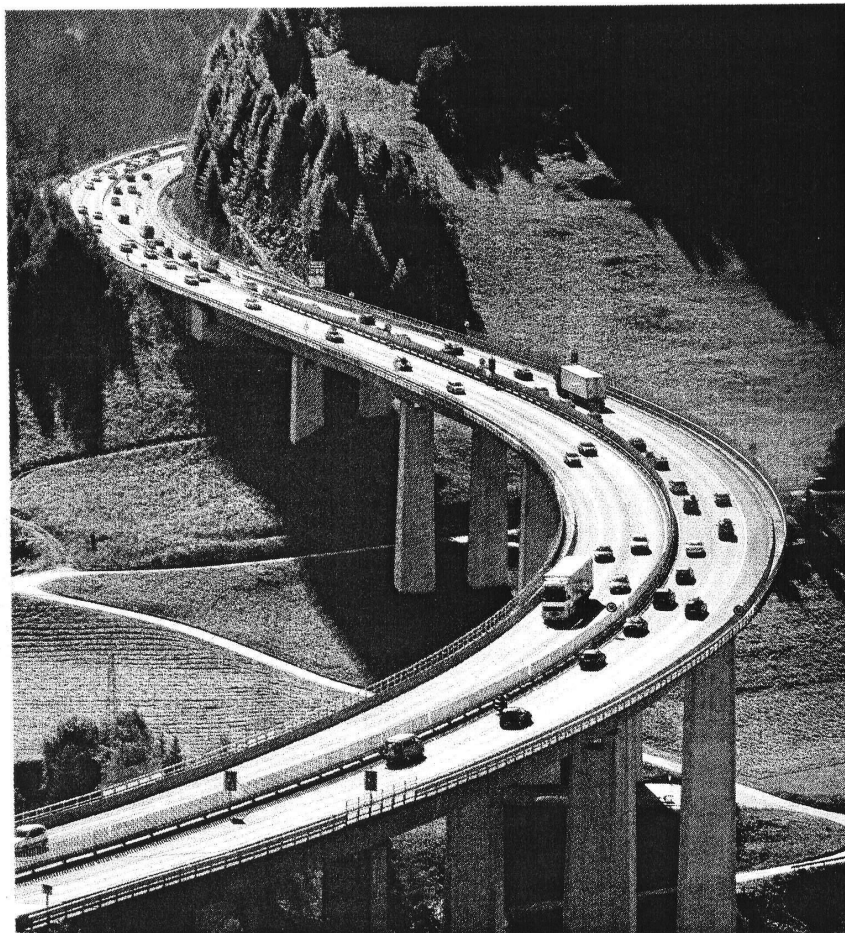
Německá vláda se na financování stavby přímo podílet nebude. Ale podle listu Handelsblatt je jasné, že právě němečtí speditéři nejvíce zaplatí na mýtném, jehož výše bude stanovena krátce před zahájením stavby. Německo přispěje k úspěšné realizaci projektu rovněž tím, že od bavorského Mnichova směrem na jih postaví novou železnici, která následně naváže na budovaný tunel.

To, aby se spolková vláda v Berlíně přímo podílela na financování největšího dopravního projektu EU, prosazovalo Bavorsko. Zemská vláda v Mnichově ale se svým požadavkem neuspěla.

„Financování projektu není problém. Jsme připraveni vyčlenit až tři miliardy eur,“ říká šéf italských státních drah Mauro Moretti.

Ale pokud jde o termín dokončení, je skeptik. „Brennerský železniční tunel bude v provozu nejdříve v roce 2030. Švýcaři potřebovali dvacet let na to, aby postavili Gotthardský tunel,“ argumentuje Mauro Moretti.

Zúčastněné země pověřily koordinací veškerých prací na stavbě Brennerského železničního tunelu společnost Brenner Corridor Platform, v níž jsou kromě vládních úředníků zastoupeni také provozovatelé železnic, dálnic a také experti Evropské komise.



ČISTŠÍ VZDUCH V PRŮSMYKU Rakušané věří, že po dokončení obřího železničního tunelu ubudou na dálnici vedoucí Brennerským průsmykem v nadmořské výšce skoro 1400 metrů těžké kamiony. FOTO: PROFIMEDIA

Čísla o projektu

Délka tunelu a dokončení
Razit se budou dva základní tubusy, každý dlouhý 55 kilometrů. Nejdelší železniční tunel na světě by se měl dokončit v roce 2022, pokud nenastanou vážné technické komplikace jako například průval podzemních vod.

Náklady na stavbu
V současné době se odhadují na osm miliard eur. Největší tíhu ponese Itálie a Rakousko. Zhruba třetinu by mohla přispět Evropská unie.

Očekávaný přínos
Výrazné snížení emisí z nákladní automobilové dopravy. Zrychlí se spojení mezi Skandinávií a jižní Evropou. Pozitivní vliv nejvíce pocítí dopravci na trase Berlín – Palermo.