

## Lyon-Torino: okoljsko ministrstvo je izdalo negativno mnenje



Visokohitrostni vlak (TGV): preusmeritev tovora s cest na železnice ni več prednostni cilj milijardnega projekta Lyon-Torino.

**Kritični glasovi zaradi načrtovane gradnje železniške proge med Lyonom in Torinom so vedno glasnejši: megaprojekt so zavrnile okoljske organizacije kakor tudi savojska konservativna stranka UMP. Svoje pomisleke je sedaj izrazilo tudi francosko ministrstvo za okolje.**

V Franciji bo do začetka marca potekala javna razprava o projektu Torino-Lyon. Potem ko je generalni svet za okolje in trajnostni razvoj kot organ, pristojen za okoljske zadeve (AE), ugotovil, da projektni dosje vsebuje precejšnje pomanjkljivosti, sta okoljski organizaciji FRAPNA in FNE, ki sta izvedbo projekta Torino-Lyon sicer najprej odobrili, izrazili zahtevo, da se ta zdaj odloži. Nasprotniki gradnje hitre železniške proge so bili kritični predvsem zaradi spoznanja, da tovorni promet ni več prednostna naloga.

### Se bo Chambéry zadržal v prometu?

Kot je predvideno, bodo na relaciji Lyon-Torino vozili tovorni vlaki in visokohitrostni vlaki. Da bi hitri vlaki lahko prišli do Chambéryja, naj bi do leta 2025 zgradili predor, skozi katerega bi vozili predvsem potniški vlaki, da pa v tovrnem prometu ne bi prihajalo do ozkih grl, je predvidena tudi gradnja drugega predora, vendar ne v prvi gradbeni fazi. In tako se postavlja vprašanje, ali tovorni promet sploh še zavzema prednostno mesto. Okoljske organizacije, a tudi omenjeni okoljski organ (AE) in konservativna stranka UMP, namreč ugotavljajo, da preusmeritve tovora s ceste na železnico na ta način ne bo mogoče izpeljati. Odgovor na vprašanje, kako in kdaj bo na tej relaciji sploh mogoče prepeljati 40 mio. ton blaga, bi rad slišal tudi Pierre Moreau iz CIPRE Francija, ki je v zvezi s tem pripravil dokument z naslovom 10 vprašanj za nosilce projektov.

### Ekološke in finančne posledice so nejasne

AE je decembra 2011 objavil poročilo, v katerem ugotavlja velike pomanjkljivosti v dosjeju projekta gradnje Lyon-Torino. Učinki na podtalno vodo in mokrišča kakor tudi posledice za območja Natura-2000 niso evidentirani v zadostni meri, poleg tega ni bila opravljena družbeno-ekonomska ocena projekta. To pomeni, da se projekt Lyon-Torino obravnava brez upoštevanja drugih čezalpskih tranzitnih poti, kot je npr. gotthardski predor. Kot je še prepričan Moreau, je cena prevoznim podjetjem pomembnejša od hitrosti: "Stara proga in cestni predor, ki bo zagotovo razširjen, sta ugodnejši alternativni." Sploh pa je pred kratkim tudi francosko računsko sodišče opomnilo na nujnost ponovne vzpostavitve konkurence med železnico in cesto, februarja pa se je kritično izrazilo tudi zaradi manjše donosnosti kombiniranega prometa (potujoče avtoceste) na relaciji med Aitonom/F in Orbassanom/F. Stroški projekta Lyon-Torino znašajo 24 milijard evrov, koristi in dokončanje projekta pa so nejasni: število voženj z vlakom na dolge relacije stagnira, obseg tovrnega prometa med Italijo in Francijo upada. Kot kažejo izračuni strokovnjakov, bi že posodobitev proge zadostovala, da bi lahko po železnici prepeljali do 19 milijonov ton blaga -sicer ta številka danes ne presega 5 milijonov ton. Nasprotno se je v zadnjem desetletju povpraševanje v regionalnem prometu na relaciji med Grenoblom, Lyonom in Chambéryjem podvojilo. Drugače pa regionalni promet razvojno zaostaja tudi na drugi strani gora, denimo v Chiavassu, kjer je pred kratkim zaradi tehničnih težav prenehalo voziti oziroma bilo ukinjenih 20 regionalnih vlakov.

Viri in več informacij na: [www.cipra.org/fr/alpmedia/positions/106](http://www.cipra.org/fr/alpmedia/positions/106) (fr), [www.lavoixdesallobroges.org/politique](http://www.lavoixdesallobroges.org/politique) (fr), [www.actu-environnement.com/ae/news](http://www.actu-environnement.com/ae/news) (fr), <http://edizioni.lastampa.it/aosta/articolo/lstp/580/> (it)

## Vsebina

[Lyon-Torino: okoljsko ministrstvo je izdalo negativno mnenje](#)

[Vodna energija ima prednost](#)

[CIPRA izbrana za najbolj trajnostno organizacijo v letu 2012](#)

[Volk se vrača](#)

[Bodo po alpskih cestah kmalu vozili megatovornjaki?](#)

[Občina v povsem novi luči](#)

[V Švici načrtujejo gradnjo gigantskega vetrnega parka](#)

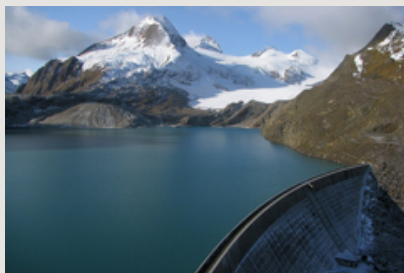
[Polom olimpijskih iger](#)

[Omrežje šteje že več kot 300 občin](#)

[Prireditve](#)

[Saj ni res, pa je!](#)

### Vodna energija ima prednost



Akumulacijska jezera v Alpah: naraščanje potreb po energiji ne sme upravičevati pozidave zadnjih ekološko neokrnjenih vodotokov.

CIPRA je tudi v tematskem zvezku, v katerem obravnava problematiko vodnega gospodarstva v luči podnebnih sprememb, pozvala alpske države, naj definirajo skupno strategijo za vodno gospodarstvo, določijo vodotoke, ki morajo ostati neokrnjeni, in ustavijo razbohoteno gradnjo elektrarn.

Avstrijski minister za okolje Nikolaus Berlakovich pojasnjuje, da kontrolni seznam večjih sprememb ne prinaša, in opozarja na Avstrijsko energetske strategijo 2020, ki predvideva širjenje izkoriščanja vodne energije. Vedno večje povpraševanje po obnovljivih virih energije pa seveda ne more biti opravičilo za pozidavo še zadnjih neokrnjenih alpskih rek. Izkoristek je pravzaprav zanemarljiv: na vsealpski ravni proizvede 75 odstotkov vseh vodnih elektrarn skupaj komajda štiri odstotke elektrike iz vodne energije.

Viri in več informacij na: [www.cipra.org/de/alpmedia/dossiers/23](http://www.cipra.org/de/alpmedia/dossiers/23) (en), [www.umweltdachverband.at/presse](http://www.umweltdachverband.at/presse) (de), <http://derstandard.at/1326504188961> (de), [www.lebensministerium.at/wasser](http://www.lebensministerium.at/wasser) (de)

### CIPRA izbrana za najbolj trajnostno organizacijo v letu 2012



Dominik Siegrist, predsednik CIPRE: 'Na pravi poti smo!'

Patagonia. Nizozemsko združenje je trajnostno nagrado podelilo prvič.

Viri in več informacij na: [www.cipra.org/de/presse/medienmitteilungen](http://www.cipra.org/de/presse/medienmitteilungen) (de), [www.nkbv.nl/NKBV/Nieuwsarchief/7706/](http://www.nkbv.nl/NKBV/Nieuwsarchief/7706/) (nl)

### Volk se vrača

Volk je v Zahodnih Alpah vnovič postal avtohtona živalska vrsta. V italijanski iniciativi so trdno odločeni, da pred volkom sedaj zaščitijo - človeka. Na območju, ki se razteza med Ligurijo in Mont Blanc, živi 33 volčjih tropov, ki so po številu nekako enakomerno razdeljeni na področje Italije in Francije. Vsak trop šteje od štiri do pet članov. Volka so opazili tudi v osrednjih Alpah, najprej v dolini Val di Non/Nonstal v Trentinu, nato pa dolini Val Pusteria/ Pustertal na Južnem Tirolskem. A na sobivanje s plenilcem v številnih regijah očitno niso pripravljeni. Volku otežujejo življenje tako predsodki kot tudi napačne informacije: V Italiji se desna populistična stranka Lega Nord že dve leti bori proti vrnitvi te živalske vrste, v piemontskem mestu Cuneo pa neko pred kratkim ustanovljeno društvo namerava pred volkom zaščititi človeka, saj ta žival, razlagajo pobudniki, ne prinaša težav le živinorejcem, temveč so nevarni tudi za pohodnike. Zadnji napad volka na človeka je bil zabeležen sredi 19. stoletja... Sicer pa na območju Zahodnih Alp predčasno pogine kar 76 odstotkov volčjih mladičev - več kot tretjina zaradi cestnega prometa, skoraj polovica pa zaradi divjih lovcev.

V Piemontu so že sprejeli celovite ukrepe, s katerimi želijo zaščititi črede živine pred volkovi. WWF zato zahteva, da se tudi druge italijanske dežele zgledujejo po projektu Lupo (Volk), saj bi tako rešili konflikte med varstvom narave in pašnim gospodarstvom.

Viri in več informacij na: [www.nzz.ch/nachrichten/hintergrund](http://www.nzz.ch/nachrichten/hintergrund) (de), [http://gruppe-wolf.ch/dateien/02\\_MM\\_BundesratBeKo](http://gruppe-wolf.ch/dateien/02_MM_BundesratBeKo) (de), [www.stol.it/Artikel/Chronik-im-Ueberblick](http://www.stol.it/Artikel/Chronik-im-Ueberblick) (de), <http://dallapartedellupo.blogspot.com/2012/02> (it), [www.wwf.it/UserFiles/File](http://www.wwf.it/UserFiles/File) (it), <http://altoadige.gelocal.it/cronaca/2012/02/08/news> (it)

## Bodo po alpskih cestah kmalu vozili megatovornjaki?

V Evropski uniji poteka razprava o odobritvi vožnje daljših tovornih kompozicij v cestnem prometu (gigaliner). Megatovornjaki s 25 metri skupne dolžine naj bi vozili v imenu varstva podnebja, a tudi na račun železnice in infrastrukture. Več kot 70 odstotkov emisij iz cestnega prometa odpade na tovorni promet. Ta bo moral izkoriščati vire učinkoviteje, zahteva Komisija EU v Beli knjigi o prometu, kar pomeni, da bo treba preprečiti prazne vožnje ali povečati dolžino tovornih vozil. Uporaba podaljšanih cestnih kompozicij bi bila za prevozna podjetja zanimiva predvsem na daljših relacijah, a ravno tu bi moralo priti do preusmerjanja tovornega prometa na železnico. Delovna skupnost alpskih dežel (Arge Alp) v svoji resoluciji, v kateri nasprotuje odobritvi vožnje daljših kompozicij, med drugim navaja raziskavo, ki je ugotovila, da bi bilo zaradi tovrstnih tovornjakov do 13 odstotkov več prometa na cesti in 15 odstotkov manj na železnici. Sicer pa je na protislovnost politike preusmeritve tovornega prometa na železnico opozorilo tudi francosko računsko sodišče v svojem letnem poročilu 2012.

V Alpah bi lahko cestno infrastrukturo in mostove za potrebe podaljšanih kompozicij prilagodili le z velikim finančnim vložkom. Kot ugotavlja študija švicarskega združenja NoMegatrucks, bi letno - če bi bila dovoljena vožnja cestnih kompozicij s 60 tonami nosilnosti - za vzdrževanje cest potrebovali kar 1,5 mrd. CHF več. Tovrstna vozila pa so problematična tudi z varnostnega vidika, še opozarjajo v delovni skupnosti, proti uvedbi megatovornjakov pa so tudi Švicarski parlament in združenje špediterjev. Na Bavarskem denimo pa sicer ostrim nasprotovanjem navkljub od januarja 2012 megatovornjaki poskusno lahko vozijo.

Razprava o Direktivi Sveta 96/53/ES, ki je doslej urejala dolžino in težo tovornih vozil v mednarodnem tovornem prometu, bo trajala do 27. 2. 2012.

Viri in več informacij na: [www.argealp.org/fileadmin/www.argealp.org](http://www.argealp.org/fileadmin/www.argealp.org) (it), [www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/staka](http://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/staka) (de), <http://ec.europa.eu/transport/road/consultations> (en), [www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,803290,00](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,803290,00) (de), [www.nomegatrucks.eu](http://www.nomegatrucks.eu)

## Občina v povsem novi luči

V graubündenski občini Igis-Landquart so se odločili za veliko naložbo v prenovi javne razsvetljave. 680 klasičnih sijalk so nadomestili z LED-sijalkami in s tem zmanjšali izdatke občinskega proračuna, prizanesli podnebju, obenem pa še rešili številna majhna živalska bitja, ki so aktivna ponoči. Gre za prvi primer v Švici. Igis-Landquart je za vsako cestno svetilko porabil skoraj 1000 frankov. Energijsko varčno mesto je namreč prva občina v Švici, ki je v celoti prenovila javno razsvetljavo in začela uporabljati svetlobne diode. Graubündenska občina je zaradi tega imela 25 do 30 odstotkov višje stroške, kot bi bili stroški pri tradicionalni osvetljavi. Tak izračun velja za kratek rok, sicer pa se bodo stroški povrnili v osmih letih. Občina Igis-Landquart je obstoječe sijalke v javni razsvetljavi nadomestila z LED-sijalkami in dosegla 60-odstotni prihranek. Stroški električne energije in vzdrževanja so se letno znižali za 80.000 frankov.

LED-svetilke so energijsko učinkovitejše in imajo občutno boljšo ekobilanco kot tradicionalne svetilke, ugotavlja študija, ki je bila izdelana po naročilu pobude civilne iniciative Helle Not (Težave s svetlobo). Toplo bele LED-sijalke privabljajo občutno manj žuželk v primerjavi z visokotlačnimi natrijevimi sijalkami. V občini Igis-Landquart so se odločili za hladno bele LED-sijalke, ki so energijsko učinkovitejše od tople belih, vendar pa nekoliko bolj bleščijo.

Viri in več informacij na: [www.energiestadt.ch/d/joomla/downloads/home](http://www.energiestadt.ch/d/joomla/downloads/home) (de), [www.tagesschau.sf.tv/Nachrichten/Archiv/2011](http://www.tagesschau.sf.tv/Nachrichten/Archiv/2011) (de), [www.hellenot.org](http://www.hellenot.org) (en), [www.temnonebo.org](http://www.temnonebo.org)

## V Švici načrtujejo gradnjo gigantskega vetrnega parka

V graubündenski regiji Oberland nameravajo zgraditi vetrni park, ki bo največji v Švici. Točna lokacija elektrarne je še sporna, saj bi vetrnice ogrožale snežne jerebe, poleg tega pa je v bližini smučišče. Štirideset do šestdeset vetrnic, visokih 135 metrov, naj bi letno proizvedlo 150 do 250 milijonov kilovatnih ur, kar bi za več kot desetkrat presegle količino električne energije, ki jo proizvede doslej največja švicarska vetrna elektrarna na pogorju Mont Crosin v Juri. Vetrna elektrarna v Surselvi bi lahko z električno energijo oskrbovala 80.000 gospodinjstev, zgrajena na 2400 m. n. v. pa bi bila ena najvišje ležečih elektrarn v Evropi. Veliko finančnih koristi bi od vetrnega parka imelo tudi tamkajšnjih 380 prebivalcev majhne občine: podjetje, ki bi upravljalo elektrarno, pričakuje, da bi zakupnina letno prinesla milijon frankov, odprli pa bi tudi do 15 delovnih mest.

V vsakem primeru naj bi park zgradili na kantonalnem zavarovanem krajinskem območju, za katerega so značilna visoka barja in kjer živijo snežni jerebi in par planinskih orlov. Zaradi tega je okoljevarstvena organizacija Pro Natura že zahtevala, da se vetrne turbine postavijo v bližino sosednjega smučišča. Gorske železnice Obersaxen in Mundaun seveda nad takim predlogom niso navdušene, saj območje zaradi vetrnega parka za turizem ne bi bilo več tako privlačno. Kot je razvidno iz aktualne energetske strategije, namerava Švica do leta 2050 povečati rabo obnovljivih virov energije na več kot 22 milijard kWh, pri čemer vodna energija ni upoštevana. Vetrne elektrarne naj bi v štirih desetletjih proizvedle stokrat več električne energije, kot so jo še leta 2010. V Surselvi naj bi prve vetrnice postavili leta 2013 ali 2014.

Viri in več informacij na: [www.swissinfo.ch/ger/wissen\\_und\\_technik](http://www.swissinfo.ch/ger/wissen_und_technik) (de), [www.pronatura-gr.ch/data/MM20110831](http://www.pronatura-gr.ch/data/MM20110831) (de), <http://s3-eu-west-1.amazonaws.com> (de), [www.surselva-no-windpark.ch/](http://www.surselva-no-windpark.ch/) (de) [www.altaventa.ch](http://www.altaventa.ch) (de)

## Polom olimpijskih iger

Albertville obeležuje dvajsetletnico olimpijskih iger. Neizkoriščeni športni objekti, skoraj 43 mio. EUR primanjkljaja in občina Brides-les-Bains, ki se je za las izognila bankrotu. So to lahko razlogi za praznovanje? Leta 1992 so v Albertvillu potekale zimske olimpijske igre. Veliki dogodek je francoskim Alpam prinesel pozornost mednarodne skupnosti, avtocesto od Chambéryja do Albertvillu in primanjkljaj v blagajni v višini 42,7 mio. EUR. Vsokčiti je morala celo francoska država in prevzeti tri četrtine primanjkljaja, majhna občina Brides-les-Bains pa se je stečajno komajda izognila. Številni olimpijski objekti povzročajo lokalnim skupnostim še danes velike stroške: samo vzdrževanje smučarske skakalnice v Courchevelu stane od 300.000 do 400.000 EUR letno, sankarska proga in proga za bob La Plagne pa vsako leto izkazujeta izgubo v višini 250.000 EUR. Stroški vzdrževanja olimpijske dvorane v Albertvillu znašajo letno 600.000 EUR, zdaj pa jo za šest do sedem milijonov nameravajo prenoviti, tako kot tudi istočasno zgrajeno bolnišnico.

Medtem pa so iz Münchna sporočili, da ne nameravajo kandidirati za olimpijske igre leta 2022. Kot pojasnjuje münchenski župan, so za MOK "geopolitična in tržnostrateška vprašanja pomembnejša kot ohranjanje naravnih virov ali trajnostni razvoj".

Viri in več informacij na: [www.ina.fr/fresques/jalons/fiche-media](http://www.ina.fr/fresques/jalons/fiche-media) (fr), <http://envoye-special.france2.fr> (fr) <http://alpes.france3.fr/info> (fr), [www.comiteantiolympiqueannecy.com](http://www.comiteantiolympiqueannecy.com) (fr), [www.sueddeutsche.de/muenchen](http://www.sueddeutsche.de/muenchen) (de)

## Omrežje šteje že več kot 300 občin

Omrežje občin Povezanost v Alpah se povečuje: s pristopom občine Chambéry métropole šteje organizacija, ki se bori za trajnostni razvoj v Alpah, že 316 občin. Varstvo podnebja, regionalni razvoj, mobilnost. Občine v Alpah se soočajo s podobni izzivi. Skoraj šest odstotkov alpskih občin ali 316 večinoma manjših občin se je zato združilo in ustanovilo vsealpsko omrežje. Članici Omrežja občin Povezanost v Alpah sta letos postali še francoska aglomeracija Chambéry métropole in avstrijska regija Hinterer Bregenzer Wald, štiri nove članice pa prihajajo iz Italije: pokrajina Trento kot sodelujoča članica, občina Vallarsa, Comunità di Primiero in Comunità territoriale della Val di Fiemme.

Prek programa za varstvo podnebja dynAlp-climate financira danes Omrežje občin različne projekte, ki jih izvajajo v 20 občinah - eden od njih je projekt, v okviru katerega otroci iz kamniških, bovških, bohinjskih in kranjskogorskih vrtcev ponedeljke preživljajo v gozdu in ob tem spoznavajo, kako podnebne spremembe vplivajo na gozd in njegove prebivalce.

Viri in več informacij na [www.alpenallianz.org/sl/o-povezanost-v-alpah](http://www.alpenallianz.org/sl/o-povezanost-v-alpah), [www.alpenallianz.org/sl/projekti](http://www.alpenallianz.org/sl/projekti)

## Prireditve

Konferenca/kongres: **International Symposium on Climate Impacts on Low Flows and Droughts.**

1.3.2012 – 2.3.2012. Vienna. Organizira: BOKU Wien, Institute of Applied Statistics and ComputingAT. [Več o tem »](#)

Informativna prireditev: **Delavnica Kogeneracija na zemeljski plin.** 9.3.2012. Hotel Azul, Šuceva 26, Kranj.

Jezik: sl. Organizira: Zemeljski plin, Ljubljana/SI. [Več o tem »](#)

**Ocistimo Slovenijo 2012.** 23.3.2012 – 24.3.2012.

Povsod v Sloveniji. Jezik: sl. Organizira: Društvo Ekologi brez meja, Ljubljana/. [Več o tem »](#)

## Saj ni res, pa je!

... trmasti, posebni, svojeglavi - takšni so hribovci. Pa tudi zviti.

Zdi se, da narašča njihova pretkanost eksponentno z nadmorsko višino kraja. Župan manjšega francoskega kraja Tignes, ki leži ob zgornjem toku reke Isère, je tako neko zemljišče prodal kar 15-krat dražje, kot ga je pet let pred tem kupil na dražbi. Gospod Zaragoza - tako se piše župan, ki je bil medtem že obsojen - torej najprej kupi zemljišče, ki ni zazidljivo. Občinska klavzula, ki 4000 m<sup>2</sup> veliko zemljišče spreminja v zazidljivo, mu omogoči, da ga proda znanemu gradbenemu podjetju, ki občino zaprosi, da mu poleg načrtovanega luksuznega hotela izda še dovoljenje za gradnjo izposojevalnice smuči. Ni problema, reče župan. A to še ni vse: lastnik tega gradbenega podjetja je namreč kar gospod Zaragoza. No ja, Tignes je navsezadnje ena najvišje ležečih občin v Evropi ...

Vir: [www.territorial.fr/PAR\\_TPL\\_IDENTIFIANT/7923](http://www.territorial.fr/PAR_TPL_IDENTIFIANT/7923) (fr), Le Canard enchainé, 18.01.2012