

ISSN 1016-9954



Št. 72 · Maj 2004 · Slovenska izdaja

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Avstrija
Francija
Italija
Lihtenštajn
Nemčija
Slovenija
Švica



Alpska mesta

Draga bralka, dragi bralec!

Od romantike dalje so Alpe priljubljen prostor za projiciranje urbanih želja. Vse, česar mesta nimajo, recimo narave in naravnosti, so v toku časa "podtaknili" goram in gorskim popotnikom. Torej se spoznanje, da živita danes kar dve tretjini prebivalstva na območju Alp v urbanih aglomeracijah, kaj slabo ujema s tako agrarno-pastoralno obarvano podobo.



© Andreas Weissen

ba delovnih mest ali pogosto preveč togi življenjski nazori, ki prevladujejo v vaškem okolju. "Mesto" je tako za mnoge sinonim za "svobodo" in "uspeh". Tudi hribovsko prebivalstvo ima svoje želje: od industrializacije naprej so prav mesta priljubljen prostor za uresničevanje želja ljudi s podeželja.

Mesta na območju Alp so največkrat manjša naselja, velikokrat zgodovinski trgi ali upravna in izobraževalna središča. Alpska mesta doživljajo podobno usodo kot druga manjša mesta v Evropi, saj jim grozi nevarnost, da se bodo izrodila v nekakšne priveske posameznih metropol, če ne bodo uspela ohraniti oziroma ponovno pridobiti lastnega profila in če ne bodo v celoti uveljavila načel trajnostnega razvoja.

Seveda alpska mesta niso nikakršne izolirane tvorbe, temveč so bila že od nekdaj tesno povezana s svojim zaledjem. Pri tem so tudi z ekonomskega vidika zainteresirana za trženje naravnih virov podeželskega prostora (kakovostni proizvodi, prostočasne dejavnosti v kulturni in naravni krajini). Vitalnejši je podeželski prostor, večje postanejo tudi možnosti za ustvarjanje dodatne vrednosti celotne regije in s tem seveda tudi mest. Dobro sodelovanje med mestom in njegovo okolico je zato ključni dejavnik za uveljavitev trajnostnega razvoja na območju Alp. In tu bo treba postoriti še marsikaj!

Alpska mesta lahko prevzamejo tudi vlogo zagovornika in zastopnika interesov alpske regije v Evropi in svetu, pri čemer je pogoj za to njihovo medsebojno povezovanje. Zasnova za tako sodelovanje pa je že izoblikovana - v Delovni skupnosti alpskih mest in Interesni skupnosti Alpsko mesto leta.

Andreas Weissen
Predsednik CIPRE-International

Uvodnik

Bliskovite urbanizacije robnega dela Alp in najpomembnejših dolin se večinoma premalo zavedamo; tudi Alpska konvencija in pripadajoči izvedbeni protokoli tega ne upoštevajo v zadostni meri.

Prav tako se večina družbeno-ekonomskih razprav o Alpah še vedno osredotoča na proces prestrukturiranja v podeželskem prostoru, pri tem pa se v strokovnem izrazu "prestrukturiranje" skriva največkrat odseljevanje ljudi iz hribovskih vasi in odročnejših dolin v mesta. Za eksodus obstajajo številni razlogi: recimo pomanjkljiva ali pa premalo atraktivna ponud-

VSEBINA



Alpska mesta

- 4 Zgodovina alpskih mest
- 5 Ali imajo alpska mesta skupno identiteto?
- 6 Razvoj mest na omejenem prostoru: kako ozke so meje za razvoj alpskih mest



- 7 Podeželska območja v Alpah kot centralni park alpskih mest?

- 8 Alpska mesta so odvisna od mobilnosti tako v dobrem kot v slabem

- 9 Povezanost zelenih prostorov v mestih

- 9 Omrežja alpskih mest



Nacionalni odbori CIPRE

- 10 CIPRA - Slovenija pred projekti in izzivi

Bela knjiga/ črna knjiga

- 11 Program razvoja Ljubljanske urbane regije
- 11 Povečanje prometa na letališču v Bolzanu



News

- 12 "Alpski teden" prizadevanje štirih alpskih organizacij za skupne cilje

Zgodovina alpskih mest

Kot pri mestnih naseljih izven alpskega prostora je treba tudi pri nastanku in razvoju alpskih mest izhajati iz družbenopolitičnih dejavnikov, vendar pa sta na območju Alp imela zelo pomembno vlogo tako intenziviranje kmetijstva kot razvoj prevoznih možnosti.



© CIPRA

Ur. - V nasprotju z drugimi mesti se posebnost alpskega mesta kaže v tem, da to leži na območju Alp in da ga obdajajo gore. To dejstvo se je začelo upoštevati šele v zadnjem času, saj so opisi in slike iz 17. in 18. stoletja gorski svet komajda omenjali oziroma upodabljali. Leta 1860 so se na statističnem kongresu v Londonu dogovorili, da se bodo vsa naselja, v katerih živi več kot 2.000 prebivalcev, imenovala mesta. Danes se razpon spodnje meje števila prebivalcev zelo spreminja: na Danskem ima status mesta že naselje z 200 prebivalci, medtem ko se ta meja na Japonskem vrti pri 50.000 prebivalcih. V Franciji in Nemčiji mora šteti mesto najmanj 2.000 prebivalcev, v Italiji in Švici 10.000.

Če izhajamo iz spodnje meje, ki predvideva 5.000 prebivalcev, je prvo mesto na območju Alp nastalo v 16. stoletju. Od 1700 do 1800 se je število mest povzpelo s sedem na devet, od 1870 do 1900 z 20 na 42. Kot je že leta 1588 zapisal Giovanni Botero, ki se je posvečal teoriji države, so se ljudje povezovali v skupine, da bi se zaščitili pred različnimi nevarnostmi, npr. na neobljudenih predelih ali v času vojaških spopadov. V alpskem prostoru pa je zelo pomembno tudi to, da so razpoložljive prostorske površine omejene. Večja naselja so se razvila zlasti v dolinah, kjer je več prostora, pa tudi za kmetijstvo so tam razmere ugodnejše.

Pomen kmetijstva

Zaledje je bilo za oskrbovanje razvijajočih se mest z živilskimi izdelki zelo pomembno, zato je bilo tudi za razvoj posameznega mesta in njegove okolice odločilno, na kolikšni nadmorski višini ležita. Na višjih nadmorskih višinah je vegetacijsko obdobje krajše, zato so možnosti za razvoj kmetijstva omejene, kar je posledično vplivalo tudi na razvoj mest. Večja mesta v višjih legah so se zato lahko razvila šele po intenzifikaciji kmetijstva. Na začetku 19. stoletja je bilo najvišje ležeče mesto na območju Alp na 700 metrih nadmorske višine, ob koncu prejšnjega stoletja že na 1600 metrih nadmorske višine. Gostejša je bila naselitev in

intenzivnejše je bilo kmetijstvo, večje so bile tudi možnosti za urbani razvoj.

Vpliv družbenopolitičnih dejavnikov

Zelo pogosto velja prepričanje, da so se mesta v Alpah razvila zlasti vzdolž najpomembnejših prometnih osi. Vendar pa čezalpski promet ni mogel biti edini dejavnik, ki je vplival na njihov razvoj. To potrjuje tudi dejstvo, da v gorskih območjih v Švici dlje časa nobeno naselje ni doseglo stopnje, da bi lahko postalo mesto. Če bi na razvoj mest v resnici tako zelo vplival tranzitni promet, bi se ob najpomembnejših prometnih oseh najbrž pojavile večje aglomeracije.

Dosti pomembnejšo vlogo pri razvoju mest je imel razvoj države in družbe. V okviru oblikovanja oz. nastajanja države so bili odločilni dejavniki za razvoj mest osredotočenost na lokalne elite in sredstva moči. Pri tem je začetne pobude pogosto dajalo plemstvo. Mesta so bila središča državne in cerkvene moči. Tudi možnosti transporta so vplivale na razvoj mest: rečna in kanalska plovba sta bili v 16. in 17. stoletju pomembno sredstvo za oskrbovanje mest, prve železnice so se pojavile okrog 1850. Posledice takega razvoja so natančneje opisane v prispevku o alpskih mestih in mobilnosti.

Danes temelji funkcija alpskega mesta zlasti na njegovi povezanosti z okolico, mesto kot središče pa ima seveda pomembno vlogo tudi pri razširjanju idej, novih pojavov in kulturnih dobrin. Od zunanjih dejavnikov pa je odvisno le v manjši meri, saj je oskrbo prebivalstva z živilskimi izdelki mogoče na sorazmerno preprost način zagotoviti s pomočjo najrazličnejših transportnih oblik.

Vlr: Jon Mathieu (1998): Geschichte der Alpen 1500-1900 - Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft (Zgodovina Alp (1500-1900). Okolje, razvoj, družba). Založba Böhlau Verlag, Wien-Köln-Weimar.

29. junija 2004 bo v francoskem Chambéryju potekalo mednarodno srečanje na temo "La cité dans la montagne". Več informacij na spletnem naslovu <http://www.montanea.org>.

Osrednja tema 24. številke "L'Alpe" so mesta na gorskih območjih, revija pa vsebuje tudi druge zanimive prispevke na to temo.

Ali imajo alpska mesta skupno identiteto?

Ali imajo alpska mesta toliko skupnega, da lahko govorimo o skupni identiteti? Se ta identiteta navezuje na njihovo gorsko lego, jih lahko definiramo zaradi njihove lege in lahko zato govorimo o alpski identiteti?

Odgovoriti na ta vprašanja nikakor ni preprosto. Prvič, "mesto" je neenotna kategorija, ki obsega tako trge z 2.000 prebivalci kot glavna mesta regij. Poleg tega že sam značaj mesta pogojuje določeno odmaknjenost od gora: dostopnost, možnosti za razvoj industrije in storitvenih dejavnosti ali poselitvenih območij so lastnosti, ki se v višjih predelih komajda pojavljajo. Gledano s sociološkega vidika je mestno življenje že samo po sebi v manjši meri vezano na kraj bivanja in zanj so značilni "brezimni" odnosi. Kar je urbano, se res ne sklada s tem, kar je alpsko, tudi takrat ne, ko se ne strinjamo z običajno primerjavo odrešilnih gora s pokvarjeno mestno civilizacijo!

Odnos do gora je različen

Raznolikost mest prihaja do izraza v zelo različnih odnosih, ki ga mesta imajo do gora. Alpska mesta nimajo skupne identitete, nasprotno, vsako mesto ima svojo lastno identiteto, različnost mest pa je posledica različnega zgodovinskega razvoja in različnih geografskih značilnosti. Funkcija nekaterih mest je zagotavljanje storitev za podeželsko prebivalstvo, druga so se razvila vzdolž prometnih poti in na račun nadzоровanja dostopov do gorskih območij. Tudi podoba teh mest ne odraža skupne kulture. Izgled mest od Torina do Innsbrucka ali Trenta je znamenje pripadnosti določenemu političnemu in socialnemu okolju ali regijam z enako zgodovino ali kulturo. Značilnosti, ki jih lahko pripišemo gorskemu okolju, sicer obstajajo, vendar niso zelo izrazite in zaradi njih ne moremo govoriti o skupni podobi mesta, ki bi bila prisotna na celotnem območju.

Mestna in alpska identiteta - sodoben pojav

Seveda to nikakor ne pomeni, da bi morali zavreči idejo o mestni in alpski identiteti, vendar pa se zdi, da je taka identiteta pojav današnjega časa, ki se še vedno razvija, in ne pojav, ki bi ga pogojevale zgodovinske okoliščine ali naravni prostor. Danes nastaja nov odnos med mestom in gorami, ki izhaja iz vrednot, skupnih večini zahodnih držav. Tako nastaja nova alpska identiteta, ki je skupna številnim mestom alpskega loka. Da se to dogaja ravno v trenutku, ko je razvoj mest vedno manj odvisen od lastnih regionalnih virov, se sliši morda paradoksalno.

Od kod izvira ta nova oblika alpske identitete in kaj je značilno zanjo? Pomembno je, da se spomnimo glavnega razloga za obstoj te identitete: mesta ob vznožju gora in v dolinah se sedaj ne omejujejo več le na nižinske predele. Prek bolj ali manj "sonaravnih" poselitvenih območij in območij za preživljanje prostega časa so se razširila v višje lege. Iz tega izhaja nastanek gorskega mesta, ki sicer nujno ne izpričuje izrazite mestne strukture, vendar pa obsega območja, katerih gospodarstvo in prebivalstvo sta integrirana v mesto in imata mestni značaj. Tako je mesto samo zaradi svoje širitve postalo gorsko mesto. Naj sodimo o tem pojavu, kot želimo, dejstvo je, da se prebivalstvo teh mest in njihovi politični predstavniki ukvarjajo z gorami. Tveganj, prostorskih omejitev, prostočasnih in izobraževalnih dejavnosti ter prometa ni mogoče obravnavati tako, da ločimo mesto in gore, saj vsebuje iste dejavnike.

Ponazoritev podobe in ideologije

Že samo prepletanje mesta in gora predstavlja za mesto dodano vrednost. Mesta se od drugih krajev razlikujejo na podlagi pozitivno zastavljenih vrednot, kot sta urbanost in narava. Alpsko mesto torej postane to, kar je, ker zbuja podobo mesta, ki je tesno povezano z naravo ali regijo.

To vodi v nove povezave, vzpostavljanje čezmejnih omrežij in strukturiranje alpskih mest, ki skupaj tvorijo enotnost. Identiteta pa mora prevzeti tudi konkretne oblike. Podoba in ideologija se morata šele uresničiti. Alpska mesta so se razširila in se lahko opirajo na pozitivno podobo. Če se pri tem odločijo še za določen način razvoja in ponudijo konkreten odgovor na utopijo o izravnavi mesta in okolice - kar je sicer čisto mogoče, lahko tudi postanejo sestavni del alpske resničnosti.

Marie-Christine Fourny-Kober, Institut za geografijo na Univerzi Josepha-Fouriera v Grenoblu

© Grenoble Communication



Prepletanje mestnega in gorskega sveta: izzivi za prihodnji razvoj.

Razvoj mest na omejenem prostoru: kako ozke so meje za razvoj alpskih mest



© Manfred Perlik

Nebotičnik komunalnega podjetja v Innsbrucku (Avstrija) leta 1926 - alpska mesta niso le Zlata strešica, vrtno ute in turizem.

Od leta 2003 je najmlajša aglomeracija v Švici St. Moritz, ki ga sestavlja sedem občin s 15.157 prebivalci. Pa je St. Moritz mesto? Če presojamo po običajnih kriterijih, komajda: njegova površina ustreza površini Berna, ki je 20-krat večji. Gostota prebivalstva je 30 prebivalcev na km², v Zürichu in Baslu 1000 prebivalcev na km². Ali je to za regijo problematično? Zaenkrat ne. Gospodarsko je uspešna in poleg Davosa edina regija v švicarskih Alpah, ki ne prejema subvencijskih sredstev, namenjenih za gorska območja. Odločilno za dodelitev statusa mesta je bilo dejstvo, da je tukaj razmerje med stalnim prebivalstvom in turisti v prid zadnjim, tako da lahko St. Moritz komajda doseže "uradno velikost" mesta, čeprav ima mestni značaj. St. Moritz je poseben primer: tako glede sorazmerne majhnosti kot tudi glede njegovega izvoznega artikla, luksuznega turizma, ki ga prodaja neposredno, na mestu samem.

Poleg funkcij, usmerjenih navzven, imajo mesta tudi navznoter usmerjene funkcije tržnega in upravnega središča za bližnjo okolico in domače prebivalstvo. V alpskih dolinah ali na njihovem izhodu so zato že zelo zgodaj nastala številna manjša mesta. Omejenost s prostorom na gorskih območjih, prometno težje dostopna območja in nizka rast prebivalstva so povzročila, da je ostala njihova rast omejena tako zaradi omejenih tržnih možnosti kot tudi omejenih površin.

Spremembe, ki niso v prid majhnim in srednje velikim mestom

Danes, ko zaradi podzemne cestne infrastrukture ovir, ki bi onemogočale dostop do gorskih regij, ni več in ko je s tehničnega vidika možno pozidati pobočje skorajda vsakega hriba, bi se centri gospodarskih in političnih odločitev lahko preselili na gorska območja. Vendar pa niso več oskrbovalni trgi tisti, ki utemeljujejo funkcionalni pomen nekega mesta, temveč trg dela. Gospodarsko prestrukturiranje ustvarja vedno bolj specializirane storitve. Te panoge so odvisne od vedno hitrejših izmenjav znanja in storitev. Pri tem so območja pomembnejših mest načeloma v prednostnem položaju, saj je število različnih možnosti komunikacije neprimerno večje kot v manjših mestih.

Korenitejših sprememb ni pričakovati ne samo zato, ker bi to oviralo razvoj območij pomembnejših mest, ampak tudi zato, ker so ekološki cilji postali pomembnejši. Zaradi naravnih nevarnosti je ponudba površin

omejena, njihovo širjenje pa pogosto trči ob načela varstva krajine. Strnjena gradnja je pogosto v nasprotju z interesi investorjev. Ravno tako problematično je prav gotovo funkcionalno ločevanje mest, tj. v konkretnem primeru raba alpskih mest izključno za namene bivanja in rekreacije oz. prostega časa. Gonilna sila je tu ravno možnost imeti na razpolagati z več površine.

Kaj je torej perspektiva alpskih mest?

Alpska mesta imajo prihodnost samo takrat, ko razpolagajo z naseljeno okolico, za katero izpolnjujejo družbene naloge. Po drugi strani so mesta že po definiciji naravna navzven, s tem pa pridobijo del svoje identitete, privlačnosti in urbane infrastrukture.

Vendar pa imajo majhna mesta, to pa so tudi alpska mesta, le omejene možnosti, da bi se ukvarjala s proizvodno dejavnostjo, ki bi bila usmerjena navzven. St. Moritz je pri tem izjemen, a tudi običajen primer. Izjemen primer zato, ker se s tem segmentom turizma lahko ukvarja le majhno število krajev. Običajen primer pa zato, ker celo sam luksuzni turizem ne dopušča ustvarjanja visoke regionalne vrednosti. V mnogih primerih, npr. pri urejanju tematskih parkov, so obremenitve in koristi še veliko bolj neugodno razporejene.

Svojo družbeno funkcijo in legitimnost lahko alpska mesta ohranijo le toliko časa, dokler lahko opravljajo obe funkciji: tako navzven usmerjeno "povezovalno funkcijo" kot navznoter usmerjeno "oskrbovalno funkcijo". Ker pa se utegneta današnja porazdelitev prebivalstva in diferenciacija gospodarskih panog komajda kaj bistveno spremeniti, je možnost, da bi prišlo do usmerjenosti navzven, zelo omejena. To hkrati pomeni, da mora biti javni interes za ta mesta znotraj in zunaj Alp dovolj velik, da je v njih sposoben odkriti kakovost, ki bi jo bilo vredno ohraniti, in finančno pomagati pri njenem obstoju. Za to pa je potreben odnos, ki regionalno kulturo, socialne odnose na lokalni ravni, gradbene strukture in raznovrstnost rabe ceni ravno tako visoko kot tradicionalno visoko kulturo, klasično varstvo okolja ali željo po večji biotski raznovrstnosti.

Manfred Perlik, WSL, Program "Krajina v urbanih aglomeracijah", CH-8903 Birmensdorf, EPFL, LADYT, CH-1015 Lausanne, e-naslov:manfred.perlik@wsl.ch



© Manfred Perlik

Predelava kovin v podjetju Voestalpine v avstrijskem kraju Bruck an der Mur.

Podeželska območja v Alpah kot centralni park alpskih mest?

CIPRA je Bernardu Debarbieuxu zastavila vprašanje, ali se alpska podeželska območja spreminjajo v nekakšen centralni park alpskih mest. Pri natančnejši presoji ta teza ni tako napačna, je odgovoril profesor.

Central Park, znameniti park sredi New Yorka, je leta 1857 na takratnem mestnem obrobju začel urejati Frederick Olmsted, ki je navdih zanj odkril v angleških teorijah krajine. Preprostim ljudem je želel ponuditi krajino, ki je bila sicer zelo spremenjena, a je vendarle predstavljala zelo harmonično sliko narave. Umetniški uspeh tega parka in velika naklonjenost ljudi sta številna severnoameriška mesta spodbudila, da so krajinskim načrtovalcem poverila izvedbo podobnih projektov. Do te točke je ostal model parka zelo urban in umetniško zasnovan. Ti parki so torej imeli le malo skupnega z nekim naravnim območjem sredi gorskega sveta.

Gore kot umetniški objekt

Že kmalu zatem pa so začeli razmišljati o ukrepih za spremembo krajine na gorskih območjih v ZDA in se pri tem opirati na te parke. Leta 1864 so v časopisu New York Times predlagali, da bi gorski masiv Adirondacks na severu države New York spremenili v "Central Park for the World". Ta je bil zelo redko poseljen, na njegovem območju je bilo tudi izredno malo gospodarskih dejavnosti, le nekaj rudnikov in obrati za sečnjo lesa. Leta 1910 je država New York razglasila Adirondacks za državni naravni park (state park): rudniki niso smeli več obratovati, ustavljena je bila raba gozdnih površin, manjša naselja pa so se spremenila v skromna turistična središča. V Kaliforniji so medtem v visokogorski dolini Yosemite ustanovili prvi naravni park v Združenih državah. Olmsteda, ki si je tukaj prvič drznil načrtovati območje izven mestnega parka, so zadalžili za ureditev parka s turističnega in krajinskega vidika. Rezultat je znan: park, ki je leta 1890 pridobil status narodnega parka, je postal privlačen za turiste in hkrati zavarovano območje, iz njega so tudi pregnali kmetijske in gozdarske dejavnosti.

Pa imajo alpske krajine karkoli skupnega s prvotnim Centralnim parkom ali pa njegovim nadomestkom v gorah? Na prvi pogled nič, saj na območju Alp ni tako radikalnih in vsestranskih zaščitnih ukrepov. Tu ni ukrepov, s katerimi bi oblikovali krajino. Življenje v mestih in na podeželju je zato živahno, doslej se temu tudi nihče ni poskusil upreti s predpisi ali z uvajanjem sprememb. Če naj bi alpske krajine spremenili v nekakšen centralni park, potem to ne bi koristilo prebivalstvu alpskih mest, saj je premalo številno, da bi lahko uporabljalo tako veliko površino. Alpski central-

ni park bi bil primernejši za mestno prebivalstvo celotne Evrope v smislu "centralnega parka za Evropo", če parafraziramo newyorški dnevnik. To pa že ne bi bilo več tako daleč od podobe evropskega eldorada oz. "playground of Europe", ki ga je pred več kot stoletjem napovedal Leslie Stephen.

Skorajda neizrazito dopolnjevanje mesta in podeželja v Alpah

Pri natančnejšem opazovanju je ta hipoteza zagotovo vredna natančnejše presoje. Kakšno funkcijo imajo alpska mesta za podeželska območja v njihovi okolici? Storitvena funkcija za okoliško podeželsko prebivalstvo, ki je vse do srede 19. stoletja upravičevala obstoj večine teh mest, ima danes v primerjavi z industrijsko, prometno in upravno funkcijo le še podrejeno vlogo. Alpska mesta že dlje časa nimajo nič skupnega s proizvodno funkcijo podeželskih območjih, ki jih obdajajo. Sam turizem, ki ga le s težavo uvrščamo k podeželskim aktivnostim, temelji na pritoku oseb, storitev in blaga, ki ne zadevajo alpskih mest - izjema so le največja mesta med njimi in tista mesta, ki so resnično sposobna prevzeti vlogo regijskega glavnega mesta. Tradicionalnim mestom so včasih konkurenca celo najpomembnejši turistični kraji, kot sta Davos ali Chamonix, če premorejo široko paleto storitev. Vse to prispeva k splošni otopelosti alpskih mest, za katera je v primerjavi z velikimi metropolami ob vnožju alpskega loka že stoletje značilna v povprečju le skromna stopnja rasti.

In kaj pri takih pogojih še ostane od povezanosti med mestom in podeželjem v Alpah - ne glede na medsebojno dopolnjevanje v proizvodnem sistemu, ki pa, kot smo lahko videli, ni posebej izrazito? "Naskok" na podeželska poselitvena območja, ki se izraža v tokovih dnevnih migrantov, pritožbah, prostočasnih dejavnosti v okolici mest, ki povzročajo porast tokov cestnega prometa, nekaj krajših krogotokov pri prodaji kmetijskih proizvodov. Končni vtis pa nam pove, da nismo tako zelo oddaljeni od povezanosti, ki obstaja med tako imenovanimi psevdocentralnimi parki na območju ameriških pogorij in velikimi mesti v njihovi okolici. Gre preprosto za različen red velikosti.

Bernard Debarbieux, profesor geografije na Univerzi v Ženevi, e-naslov: bernard.debarbieux@geo.unige.ch



© Bernard Debarbieux

Idilična podoba alpskega podeželja in ohranjanje tradicije s krajino.



© Bernard Debarbieux

Ko se pašno gospodarstvo in turizem prepletata z uporabo simbolov.

Alpska mesta so odvisna od mobilnosti tako v dobrem kot v slabem

Funkcije alpskih mest so se skozi zgodovino spremenile: mesta so bila območna središča, tudi postajališča na poti čez alpske prelaze in posrednik kulture in gospodarstva osrednjih evropskih držav. Sčasoma se je njihova odvisnost od izvenalpskih središč še povečala, kar je povezano z razvojem mobilnosti.



© Gian Paolo Torricelli

Postaja v Bellinzoni, 1875.

Mesta na območju Alp se za svoj obstoj lahko zahvalijo mobilnosti. V 16. stoletju so Briançon, Bellinzona ali Chiavenna že imeli status mesta, čeprav je v njih živelo le kakšnih 3.000 ali 4.000 prebivalcev. Zaradi dolgih prevoznih poti so bili v teh krajih sodišča, cerkve in trgi za potrebe celotnega območja. Mesta, kjer so ljudje hodili peš, so bila na splošno zelo gosto pozidana, omejevala so jih mestna obzidja ali naravne ovire. Ta majhna mesta so nekatere funkcije sicer izpolnjevala kot središča določenega območja, lahko pa so tudi izkoristila svojo lego vzdolž čezalpskih prometnic in ponujala storitve v prometni mreži poti, ki so vodile prek prelazov. Nekatera mesta so tako postala pomembna prometna središča med Padsko nižino in dolino Rone ali Švicarskim sredogorjem. Razvila so poseben odnos z glavnimi mesti izven območja Alp, kjer se je večina lokalnih proizvodov (sir, meso, živina) prodajala ali zamenjevala za sol, žito, začimbe in kjer so bili organizirani tokovi sezonske emigracije.

Čezalpske cestne osi kot instrument moči

Prva večja sprememba v času med koncem 18. in začetkom 19. stoletja je nastopila s padcem absolutističnega režima v Franciji (ancien régime), ko so nove ceste nadomestile stare poti čez prelaze. Ceste so bile od samega začetka namenjene za vojaške potrebe in so tako postale poglavitno sredstvo pri osvajanju ozemelj drugih držav, med drugim tudi tako, da so na državnih mejah zgradili utrdbe in nadzorovali prometne tokove. Na območju Alp so mesta omogočila širitev blaga in potrošniških izdelkov, ki se jima domača obrt in živinoreja dolgoročno nista mogla upirati. Zdi se, da je bil krog razvoja alpskih mest - ta marsikdaj niso postala nič kaj večjega kot samo odročen sedež garnizij - sklenjen. Istočasno v Alpah 19. stoletja nikoli ni bilo opaziti migracijskih tokov.

Cesta in železnica kot gonilni sili "napredka"

Proti koncu 19. stoletja je razvoj železnice povzročil novo priseljevanje v Alpe in tam spodbudil proces urbanizacije. Železnica je bila namreč poleg "belega zlata", tj. vodne energije, nosilka industrializacije alpskih dolin in je omogočila razvoj turizma v visokogorskem svetu. Mesta so postala industrijske aglomeracije, ki so se razprostirale ob železniških progah, kot npr. v krajih Modane, Domodossola ali Chiasso.

Povojni čas je bil čas množičnega turizma: v Alpah so začeli vlagati v nepremičnine in razvoj visokogorja, na tem področju je prihajalo tudi do raznovrstnih špekulativnih poslov, do turističnih krajev so zgradili nove cestne povezave. V nekaj letih je avtomobilski promet, ki je naraščal istočasno kot ostali promet, postal prevladujoče prometno sredstvo, zadnja faza urbanizacije alpskega prostora pa je temeljila prav na njem. Drugače si ne moremo razložiti nenadzorovane poselitve, ki se je razrasla po dnu različnih dolin, kot npr. v Valaisu ali Valtellini, ali pa številnih mestnih naselij na pobočjih in strmih predelih ob jezerih v predalpskem svetu.

Mobilnost kot povzročitelj zastojev

Alpsko prebivalstvo je danes pretežno mestno prebivalstvo. Alpe imajo le manjše število industrijskih podjetij in tudi nimajo več nekdanje osrednje vloge v prometnem omrežju, ravno nasprotno, so v nekakšnem odnosu medsebojne odvisnosti. Le malo mest je takih, katerih avtonomija je zagotovljena z rabo lokalnih naravnih virov. Alpska mesta je promet zaznamoval, so pa dobro povezana z večjimi aglomeracijami alpskega predgorja. Obstaja težnja, da bi se mesta spremenila v aglomeracije, specializirane na opravljanje storitev upravljanja in koordinacije, ali stanovanjske četrti, ki so neposredno odvisne od nacionalnega središča. Promet osebnih avtomobilov ima skorajda v vseh aglomeracijah osrednjo vlogo, je pa istočasno največji vir obremenjevanja okolja in negativnih vplivov na zdravje, kar zmanjšuje kakovost življenja v alpskih regijah. Tako Alp ne prečkajo vsak dan samo 4 milijoni tovornih vozil v tranzitnem prometu, ki bodo nekega dne hočeš nočeš preusmerjeni na železnico. Obstaja tudi notranji promet, izvorni in ciljni promet aglomeracij v alpski regiji, ki povzroča poglavitni del eksternih stroškov, povezanih z onesnaževanjem zraka, hrupom, zastoji in vzdrževanjem infrastrukture. Promet na območju aglomeracij tako predstavlja enega večjih izzivov v prostorskem planiranju na območju Alp za 21. stoletje.

Gian Paolo Torricelli, Oddelek za urbanizem, Uprava Kantona Ticino, CH-6501 Bellinzona, e-naslov: gian-paolo.torricelli@ti.ch



© Gian Paolo Torricelli

Razpršena poselitev kot posledica možnosti individualne mobilnosti (Cadenazzo, Piano di Magadino).

Povezanost zelenih prostorov v mestih

Ur. - Alpska mesta se z naravo soočajo na popolnoma drugačen način kot pa mesta v ravninskih predelih. Obzorje alpskih mest sestavljajo okoliški vrhovi gora, to pa je znamenje stalnega soočanja narave z urbanostjo.

Mesto je pojem nenaravnosti, kar je tudi glavna lastnost prostora v njegovi antropogeni funkciji: poselitveni prostor, prostor trgovine in industrije, prometnice. Urbani prostor lahko tolmačimo kot negacijo narave, kot parodijo boja proti naravi. Če določena površina ni pozidana, ne more biti oaza narave, temveč le kot rezervno zemljišče, ki bo služilo prihodnji širitvi mestnega območja. Izjema niso niti javni parki. Njihov nadaljnji obstoj je predmet razprav v mnogih mestih, tako npr. v Grenoblu, kjer so javni mestni park, porasel z gozdom, žrtvovali težnjam oblasti, ki želi na tem mestu kljub velikemu nasprotovanju prebivalstva in nevladnih organizacij zgraditi stadion in parkirišče. Urbanizem pri vsem tem že nekaj desetletij preživlja razvojno obdobje, v katerem se poskuša koncept

"zelenega pasu" okrog aglomeracij povezati z mrežo naravnih prostorov znotraj zazidanih površin. Ravno tako, kot se na podeželju vzpostavljajo ekološki koridorji med naravnimi prostori posebnega pomena, so začela mesta razvijati zelene koridorje, ki povezujejo npr. reko ali nek drug vodotok z zelenim pasom okrog zazidanih površin. To vabilo naravi, da prestopi meje prostora, na katerega jo je omejil človek, lahko razumemo kot znamenje, da je bilo sprejeto načelo povezanosti urbanosti in narave, oziroma kot soočanje urbanosti z naravo.

Ti večji ali manjši naravni prostori, ki se vključujejo v urbano mrežo, nimajo neposredne ekonomske funkcije, vendar pa mestnemu prebivalstvu omogočajo, da v svoji neposredni bližini najde to, kar ponavadi išče v periurbanem ali podeželskem prostoru. Ti prostori vedno bolj postajajo nepogrešljiv element funkcijske spodobnosti mest.



Površine v prahi kot del mestne realnosti.

Omrežja alpskih mest

Ur. - Na območju Alp trenutno obstajata dve mreži, v katerih lahko sodelujejo mesta, to sta Delovna skupnost alpskih mest in Interesna skupnost "Alpsko mesto leta".

V Delovni skupnosti alpskih mest, ustanovljeni leta 1988, sodeluje več kot dvajset mest iz celotnega alpskega prostora. Člani združenja so dejavni zlasti na področjih, kot so prebivalstvo in kultura ter šport in turizem.

V organizaciji Delovne skupnosti bodo tako na zimski univerziadi v Innsbrucku v Avstriji in zimskih olimpijskih igrah leta 2006 v italijanskem Torinu mladi iz mest članic pomagali pri izvajanju različnih dejavnosti. Na kulturnem področju podpira skupnost ustanovitev mreže, v kateri bodo zastopani muzeji iz vseh članskih mest. Ena od delovnih skupin raziskuje možnosti za ustanovitev t.i. mednarodne borze za turizem v alpskih mestih, ki bi delovala v okviru mednarodne borze za gorski turizem v Trentu oktobra 2004. Poleg tega je delovna skupnost v sodelovanju z univerzami iz mest članic vključena tudi v načrtovanje in pripravo raziskave o odnosu mladih do gorskih območij.

Pobuda "Alpsko mesto leta" je nastala leta 1997 v

avstrijskem Beljaku z namenom, da bi razvili modele trajnostnega razvoja, na podlagi katerih bi bilo mogoče na območju Alp doseči usklajeno razmerje med naravno krajino, gospodarsko dejavnostjo in mestnim življenjem. Ena od poglavitnih zahtev pobude je uresničevanje Alpske konvencije v praksi ter ozaščanje politikov in državljanov za trajnostni razvoj njihovega življenjskega okolja.

Od leta 1997 dalje je mednarodna žirija izbrala sedem mest, ki jim je podelila naziv "Alpsko mesto leta". Nekdanja alpska mesta leta so se združila v interesni skupnosti (IS), ki je bila ustanovljena leta 2003.

Osrednji področji delovanja IS "Alpsko mesto leta" sta zagotavljanje podpore vsakokratnemu alpskemu mestu leta pri izdelavi projektov in oblikovanju programa ter obveščanje in izobraževanje v zvezi s cilji Alpske konvencije. Prav tako združenje spodbuja izmenjavo informacij med posameznimi alpskimi mesti leta ter razvija in razširja projekte za medsebojno sodelovanje.

Povezave: www.cittalpi.net, www.alpskomesto.org



Ville des Alpes de l'Année
Alpenstadt des Jahres
Città alpina dell'anno
Alpsko mesto leta

CIPRA je mreža nacionalnih odborov, ki predstavljajo posamezne alpske države. Vsak od nacionalnih odborov deluje na svoj način. Da bi lahko raznovrstnost njihovega delovanja boljše razumeli, bomo v tokratni in naslednjih številkah našega informativnega biltena predstavili posamezne nacionalne odbore CIPRE.

CIPRA - Slovenija pred projekti in izzivi



© CIPRA, CIPRA-Slovenija

Sodelavci CIPRE - Slovenija.

Ur. - CIPRO - Slovenija sestavlja manjša skupina posameznikov, ki jih povezuje skupen interes: izvajati različne dejavnosti, projekte, akcije in z raziskovalnim delom uresničiti zastavljene cilje. Kot nevladna organizacija (NVO) si CIPRA - Slovenija prizadeva tudi vplivati na javno mnenje in ozaveščati javnost za pomembna vprašanja glede varstva okolja in razvoja na območju Alp.

Trenutno delujejo pri CIPRI - Slovenija štirje posamezniki s 150-odstotno delovno obremenitvijo, od katere je plačanih le 10 odstotkov. Predsednik odbora je Jernej Stritih, direktor Matej Ogrin, Dušan Prašnikar je strokovni sodelavec, Mateja Pirc pripravnica. Pisarna CIPRE - Slovenija je trenutno odprta le šest ur na teden, njen sedež pa je na Gozdarskem inštitutu Slovenije, Večna pot 2, Ljubljana.

Prizadevanje za ustanovitev regijskega parka Kamniško-Savinjske Alpe

Največji in tudi najtežji projekt je ustanovitev regijskega parka Kamniško-Savinjske Alpe. Skupaj s krajinskim parkom Logarska dolina ima CIPRA - Slovenija v tem projektu vlogo koordinatorja, pri čemer poskuša med seboj uskladiti različne interese občin, društev, združenj in domačega prebivalstva. Da bi bilo mogoče prepoznati skupne prednosti, pomanjkljivosti, priložnosti in nevarnosti, sta CIPRA - Slovenija in Logarska, d.o.o, v lanskem letu izvedli SWOT analizo (strengths, weaknesses, opportunities, threats) posameznih interesnih skupin (kmetje, planinci, zaposleni v turistični panogi itd.). CIPRA - Slovenija je pripravila tudi karto vseh varstvenih kategorij, ki obstajajo na območju parka. V letošnjem letu s podjetjem Logarska, d.o.o, sodeluje pri osveščanju lokalnega prebivalstva in občin ter pri prizadevanju za povečanje prednosti, ki naj bi jih primerjavi z negativnimi stranmi prinesla ustanovitev parka.

Drug obsežnejši projekt, ki pa je še v začetni fazi, je zavzemanje za uveljavitev trajnostne prometne politike v Sloveniji. Kljub dejstvu, da je opazen stalen porast prometa na slovenskih cestah, pa doslej v to kislno jabolko ni ugriznila še nobena od nevladnih organizacij ali strank. CIPRA - Slovenija želi opozoriti na tovrstno problematiko ter v sodelovanju z lokalnimi pobudami in vsemi, ki želijo pri tem sodelovati, najti ustrezne rešitve za "trajnostno mobilnost".

Nadaljnji projekti odbora se izvajajo med drugim na izobraževalnem področju, npr. v sodelovanju z WWF. Sicer pa je bila kampanja za Alpsko konvencijo uspešna, saj je Slovenija novembra 2003 ratificirala vse protokole Alpske konvencije.

Finančne težave nevladne organizacije

CIPRA - Slovenija se tako kot vse nevladne organizacije v Sloveniji spopada z velikimi finančnimi težavami, zato je vedno na voljo več idej kot pa dejanskih možnosti za njihovo uresničitev. Kljub temu je s pomočjo različnih organizacij oz. inštitucij, kot so npr. Gozdarski Inštitut Slovenije, Oikos, d.o.o, ZRC SAZU, in po zaslugi velike zavzetosti njenih sodelavcev CIPRI - Slovenija uspelo izpeljati nekatere od idej in iz leta v leto dosegati uspehe na področju varstva Alp.

Sodelovanje ima prednost

CIPRA - Slovenija si prizadeva postati stabilna nevladna organizacija na področju varstva Alp, ki bo znana po celotni Sloveniji. Prav tako je njen cilj povečati število članov z današnjih 50 na več kot 500, da bi lahko vsi, ki želijo dejavno prispevati k varstvu Alp v Sloveniji, svoje zamisli uresničili v okviru CIPRE - Slovenija. Zato ima sodelovanje z drugimi slovenskimi nevladnimi organizacijami in lokalnimi skupnostmi tudi v prihodnje prednostno mesto.

CIPRA - Slovenija je bila ustanovljena leta 1977. Njen sedež je bil prva leta na takratnem Sekretariatu za urbanizem in okolje, kasneje pa na upravi Triglavskega narodnega parka. Leta 1998 je CIPRA - Slovenija postala nevladna organizacija, vendar pa ta status ni prinesel zaželenih rezultatov, saj so le maloštevilni ustanovni člani izpolnili svoje letne obveznosti in zato CIPRA - Slovenija ni uspela doseči zastavljenih ciljev. Januarja 2004 je prišlo do ustanovitve društva, v katero se lahko vključijo vsi, ki želijo sodelovati pri okoljevarstvenih projektih, zagotavljati aktualne informacije in sporočati svoje predloge. CIPRA - Slovenija poskuša tako postopoma doseči čim širšo strokovno javnost in vse druge, ki jih zanima delovanje na področju varstva Alp.

Primer za belo knjigo

Program razvoja Ljubljanske urbane regije

Ur. - V Sloveniji so ob vstopu v Evropsko unijo začeli izvajati program regionalnega razvoja. Za njegovo koordinacijo je pristojna Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). Namen programa je izboljšati kakovost življenja na območju te regije in vplivati na njeno prihodnost ter pri tem upoštevati načela trajnostnega razvoja. Na različnih področjih je načrtovanih 48 izvedbenih projektov, največji je razvoj regionalnega javnega prevoznega sistema na območju Ljubljanske urbane regije.

Naglo naraščanje števila osebnih avtomobilov je eden največjih problemov Ljubljanske urbane regije. Da bi njeni prebivalci sprejeli in uporabljali javna prometna sredstva, je treba zagotoviti, da bo potovanje z njimi hitro, udobno in okolju prijazno. V tem smislu je tudi načrtovana gradnja tramvajskih linij. Promet bo zunaj mesta potekal po že obstoječih železniških progah, v mestu pa po novih progah vzdolž mestnih ulic. Uvedba enotnega sistema vozovnic in cen ter usklajenega voznega reda bo zagotovila, da bodo javna prevozna sredstva prijazna do uporabnikov. Cilj projekta je, da

bo vsaj 80% celotnega prebivalstva na območju regije imelo dostop do javnih prometnih sredstev s frekvenco najmanj 30 minut.

Prvi ukrepi programa in študije izvedljivosti so bili že uresničeni. Prva proga bo potekala med Kamnikom na skrajnem severu Slovenije in Dolгим mostom na jugu Ljubljane. Finančna sredstva bodo poleg EU zagotovile občine, ki sodelujejo pri projektu, del sredstev pa se bo zbiral iz davka na bencin. Že leta 2002 so občine podpisale pogodbo o financiranju za obdobje 2002-2006. Za celoten program in stroške bo potrebnih 173 milijonov evrov.

Nadaljnje informacije na spletnih naslovih: www.rra-lur.si, www.tramvaj.com

© CIPRA-Slovenija



Javna prevozna sredstva naj bi omogočila dostop tudi do alpskega območja v Sloveniji.

Protokol o prometu, 9. člen: Za trajnostno ohranitev in izboljšanje poselitvene in gospodarske strukture kot tudi rekreacijskih in prostočasnih aktivnosti v alpskem prostoru se pogodbenice zavezujejo, da bodo spodbujale vzpostavitev in razširitev uporabnikom prijaznih in okolju primernih sistemov javnega prometa.

Primer za črno knjigo

Povečanje prometa na letališču v Bolzanu

Ur. - Bolzansko letališče je bilo že večkrat jabolko spora, tako tudi leta 1997, ko je južnotirolska deželna vlada sprejela sklep o restrukturiranju letališča, zoper katerega so bile nato vložene tri pritožbe. Leta 2000 je upravno sodišče v Bolzanu/Boznu potrdilo, da bo treba načrte za razširitev letališča predložiti v presojo predvidenih vplivov na okolje.

Nov kamen spotike je tokrat sprožil predsednik letalske družbe Air Alps, ki je zahteval, da bi morala Družba za brennersko avtocesto sofinancirati delovanje letališča, čeprav je južnotirolska deželna vlada že leta 1997 v eni od informativnih brošur obljubila, da sta na podlagi podatkov o letališčih podobnega reda velikosti zagotovljeni tako ekonomičnost kot tudi rentabilnost njegovega poslovanja. V omenjeni brošuri je bila poleg tega zapisana obljuba, da bo dnevno opravljenih največ pet poletov na linijskih progah in da bodo vsa letala pristajala oz. vzletala med 6.00 in 22.00 uro. Od 26. aprila dalje pa letalska družba Air Alps vsak dan skladno z voznim redom opravi kar šest poletov, zadnje letalo iz Rima prileti na bolzansko letališče celo okrog 22.30 ure. Tudi obljuba, da bodo

letališče razširili v mejah že obstoječega zemljišča, ni bila upoštevana. Kot je razvidno iz dopisa, ki ga je decembra 2003 napisal takratni deželni svetnik, pristojen za prometne zadeve, pa bo za uresničitev tega načrta potreben nakup dodatnega zemljišča.

Krovno združenje za varstvo narave in okolja na Južnem Tirolskem se zato skupaj z okoljevarstvenimi organizacijami WWF, Italia Nostra in prebivalci bori proti načrtovanemu povečanju števila letov, izrazilo pa je tudi protest, saj južnotirolska deželna vlada obljuba, ki jih je sprva dala, ni izpolnila.

Več informacij na spletnem naslovu: www.umwelt.bz.it/frame_presse.htm

© CIPRA



V Bolzanu želijo s povečanjem prometa na letališču šest poletov na dan.

Protokol o prometu, drugi odstavek 12. člena: Pogodbenice se zavezujejo, da bodo izboljšale sistem javnega prometa od letališč v bližini Alp v različne alpske regije, da bi bile v stanju zadovoljiti povpraševanje po prometu, ne da bi s tem povečevale obremenitev okolja. V tej zvezi bodo pogodbenice kolikor mogoče omejile novogradnje letališč in večje rekonstrukcije obstoječih letališč v alpskem prostoru.

"Alpski teden" prizadevanje štirih alpskih organizacij za skupne cilje



© Kranjska Jasna

Okolica Kranjske Gore vabi na ekskurzije.

Ur. - Mednarodna komisija za varstvo Alp (CIPRA), Mednarodni znanstveni komite za preučevanje Alp (ISCAR), Omrežje občin Povezanost v Alpah in Mreža zavarovanih območij v Alpah (Alparc) bodo skupaj organizirali mednarodno konferenco "Alpe bodoče generacije - od načrtovanj do dejanj", ki bo potekala od 22. do 25. septembra v Kranjski Gori v Sloveniji. Skupna prireditev štirih velikih organizacij - predstavnikov nevladne organizacije, znanstvenoraziskovalnega področja, lokalnih skupnosti in zavarovanih območij - kaže, da so akterji na območju Alp med seboj zelo tesno povezani in si skupaj prizadevajo za uveljavitev načel trajnostnega razvoja. Hkrati bo alpski teden ciljnim skupinam teh organizacij omogočil, da se bodo srečale na enem samem kraju.

Alpski teden so organizatorji razčlenili na posamezne tematske sklope ter tako zagotovili multidisciplinaren pristop. V prvem modulu bodo udeleženci najprej s splošnega vidika obravnavali izglede za prihodnost

alpskega prostora. Naslednji modul bo upravljanje naravnih virov z vidika segrevanja podnebja kakor tudi z vidika biotske raznovrstnosti in ravnanja z vodnimi viri. Osrednji temi drugega dela bosta naravna in kulturna dediščina na območju Alp. Zadnji modul pa bo namenjen razpravi o gospodarskih vidikih turizma in regionalnega razvoja glede na širitev Evropske unije na Vzhod. V zadnjem delu konference bodo udeleženci svojo pozornost posvetili še družbeno-kulturnim vidikom alpskega prostora. Osrednji program bodo spremljale številne delavnice, ki bodo posvečene predstavitvi in razpravi o trenutnih in načrtovanih projektih z raziskovalnega področja in prakse. Alpski teden bo zaključilo šest tematskih ekskurzij.

Več informacij na spletnih naslovih:
www.alpweek.org



Izid te številke biltena CIPRA-Info je finančno podprl sklad Aage V. Jensen Charity Foundation iz Vaduza (FL).

AZB FL-9494 Schaan / P. P. / JournalZ
2/04

Adressänderungen nach A1, Nr. 552, melden.	
Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient	
Porre una crocette secondo il caso	
Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A démenagé: Délai de réexpédition expiré Passato il termine di ripedizione scaduto	Un- angenügend insuffisante insufficiente
Adresse unzureichend insuffisante insufficiente	Nicht- bekannt Inconnu Sconosciuto
Annahme verweigert Refusé Respinto	Abgehoht Non rec. Non ritirato
Gestorben Décédé Deceduto	

KOLOFON

Obvestila CIPRE

izhajajo 4-krat letno

Uredništvo (Ur.): Andreas Götz, Michel Revaz, Aurelia Ullrich, Sarina Eisenring - CIPRA-International - drugi avtorji: Andreas Weissen, Marie-Christine Fourny-Kober, Manfred Perlik, Bernard Debarbieux, Gian Paolo Torricelli - Prevodi: Fabienne Juilland, Marcella Morandini, Nataša Leskovic Uršič, Renate Zauner - Pri ponatihu zaželjena navedba vira - Natisnjeno na recikliran papir - Nemška, francoska, italijanska in slovenska izdaja - Layout: Felix Hahn, Sarina Eisenring - Celotna naklada: 11.000 - Tisk: Gutenberg AG, Schaan/Liechtenstein - Naslovnica: Ralph Feiner, Chur.

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan,
tel.: 00423 237 40 30, faks: 00423 237 40 31, cipra@cipra.org, www.cipra.org, www.alpmedia.net

Nacionalni odbori:

CIPRA-Deutschland, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu
tel.: 0049 831 52 09 501, faks: 0049 831 18 024, info@cipra.de, www.cipra.de

CIPRA-France, 36, rue Nicolas Choriez, F-38000 Grenoble
tel.: 0033 476 48 17 46, faks: 0033 476 48 17 46, cipra-france@wanadoo.fr

CIPRA-Italia, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino
tel.: 0039 011 54 86 26, faks: 0039 011 503 155, cipra@arpnet.it

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
tel.: 00423 232 52 62, faks: 00423 237 40 31, info@lgu.li, www.lgu.li

CIPRA-Österreich, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien
tel.: 0043 1 40 113 36, faks: 0043 1 40 113 50,

cipra@umweltdachverband.at, www.umweltdachverband.at/cipra

CIPRA-Schweiz, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich
tel.: 0041 1 431 27 30, faks: 0041 1 430 19 33, cipra@cipra.ch

CIPRA-Slovenija, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana
tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209), cipra@gozdis.si, www.zrc-sazu.si/cipra/

Regionalni odbor:

CIPRA-Südtirol, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kompl. 10, I-39100 Bozen
tel.: 0039 0471 97 37 00, faks: 0039 0471 97 67 55, info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

Podporni član:

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGa), Keuchenushof 15, NL-5631, NG Eindhoven
tel.: 0031 40 281 47 84, nmga@bergsport.com, www.nmga.bergsport.com