

Odprto pismo komisarju Apostolosu Tzitzikostasu in ministrom za promet alpskih držav

Schaan, Liechtenstein, 8. oktobra 2025

Ustavimo zastoje v alpskem prometu – za skupno upravljanje prometa v alpskem prostoru!

Podpisnice organizacije skupaj z mednarodno komisijo za varstvo Alp CIPRA pozivajo komisarja Apostolosa Tzitzikostasasa in ministre za promet osmih alpskih držav, naj sprejmejo odločne ukrepe proti naraščajočim prometnim obremenitvam v alpskem prostoru. Pri tem je nujno upoštevati posebne geografske in ekološke razmere v Alpah: alpski prostor je že pod pritiskom zaradi podnebnih sprememb, izrazite gostote prebivalstva v glavnih dolinah in povečane onesnaženosti zraka zaradi reliefa. V luči teh izhodišč je trenutni pravni spor med Italijo in Avstrijo, ki poteka pred Sodiščem Evropske unije (SEU), temeljnega pomena.

Leta 2024 je Italija vložila tožbo proti ukrepom avstrijske Tirolske za urejanje prevoza blaga preko Alp. Odločitev Sodišča Evropske unije, ki naj bi bila sprejeta leta 2026, bo neizogibno imela posledice tudi za druge alpske tranzitne poti. Nikakor pa ta odločitev ne sme postati precedens za razgradnjo obstoječih dosežkov na področju do ljudi in okolja prijaznega upravljanja tovornega prometa, ki so bili doseženi šele po letih medsebojnih sporov in nesoglasij.

V skladu z Alpsko konvencijo je nujno, da se obremenitve zmanjšajo na sprejemljivo raven za prebivalce in njihove obiskovalce, za živali in rastline ter njihove življenjske prostore.¹ Kakovost zraka v celotnem alpskem prostoru je namreč tako slaba, da so presežene mejne vrednosti koncentracije finih delcev, kot jih predpisuje SZO.²

¹ Gl. 3., 7., 14. člen Protokola »Promet«, 4. člen Protokola »Varstvo narave«, 13. člen Protokola »Turizem«

² Gl. 8. Poročilo o stanju v Alpah (Str. 44, 63, 67): »Po podatkih SZO so izpušni plini dizelskih motorjev razvrščeni kot rakotvorni. Poleg tega cestni promet prispeva k onesnaževanju z drobnimi in grobimi prašnimi delci, ki nastaja zaradi obrabe zavor in pnevmatik ter ponovnega dvigovanja cestnega prahu.«



Le usklajena prometna politika, ki upošteva tako družbene kot okoljske in naravovarstvene cilje, lahko povečuje učinkovitost in uspešnost prometnih sistemov in prometno obremenjenost v skladu z mednarodnimi dogovori na ravni Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa³.

Usmerjanje prometa kot osrednji instrument

Tožba Italije proti Avstriji ima za cilj odpravo usmerjevalnih ukrepov na Tirolskem zaradi domnevne kršitve načela prostega pretoka blaga, ki ga zagotavlja pravo Unije. Smiselni in učinkoviti instrumenti za usmerjanje prometa težkih tovornih vozil, kot so prepoved vožnje ponoči⁴- in ob vikendih⁵, sektorska prepoved vožnje⁶ ter zimska prepoved vožnje⁷ in uvajanje kontingentov tovornjakov na avtocesti A12 Brenner⁸ naj bi bili odpravljeni. Ti ukrepi Avstrije so bistveni za vsaj delno omejitev tovornega prometa, njihov namen je varstvo zdravja, življenje ljudi ter narave.

Odprava usmerjevalnih ukrepov s strani Sodišča Evropske unije v korist neomejenega prometa blaga v Evropi bi imela izjemne posledice za regije vzdolž Brennerskega koridorja in daljnosežen učinek za cestne povezave na vseh alpskih tranzitnih povezavah. Vsi ti koridorji so, tako kot Brennerski koridor, del vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T).

Podpisane organizacije odločno opozarjamo: če bo Sodišče Evropske unije razveljavilo ukrepe dežele Tirolske, grozi domino učinek. Zaščitni ukrepi za ljudi in okolje na drugih alpskih tranzitnih poteh bi lahko bili posledično prav tako razveljavljeni ali v prihodnje sploh ne bi bili več sprejeti. Tovorni promet po cesti bi tako dobil prednost, kar bi bilo v škodo okolju prijaznejšim prevoznim sredstvom, kot je železnica.

³ Določba alineje a) prvega odstavka 1. člena Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa se glasi: «Pogodbenice se zavezujejo k trajnostni prometni politiki, ki a) zmanjšuje obremenitve in tveganja na področju znotrajalpskega in čezalpskega prometa na mero, ki je sprejemljiva za ljudi, živali in rastline kot tudi za njihove življenjske prostore, med drugim z večjo preusmeritvijo prometa, zlasti tovornega prometa, na železnico predvsem z vzpostavitvijo primernih infrastruktur in trgu prilagojenih stimulacij»; gl. tudi določbe 7. člena in alineje c) prvega odstavka 10. člena Protokola »Promet«.

⁴ Prepoved vožnje ponoči: prepoved vožnje za tovornjake s skupno maso nad 7,5 t med 1. majem in 31. oktobrom: delovni dnevi od 22.00 do 5.00 ure, nedelje in prazniki od 23.00 do 5.00 ure ter v obdobju od 1. novembra do 30. aprila: delovni dnevi od 20.00 do 5.00 ure, nedelje in prazniki od 23.00 do 5.00 ure..

⁵ Prepoved vožnje ob vikendih: prepoved vožnje za težka tovorna vozila z maso nad 3,5 t ob sobotah od 15.00 do 24.00 ure in ob nedeljah in praznikih od 0:00 do 22.00 ure.

⁶ Sektorska prepoved vožnje: prepoved prevoza določenega blaga s težkimi tovornimi vozili na avtocesti A12, na relaciji Langkampfen - Ampass..

⁷ Zimska prepoved vožnje: pozimi v Tirolskem velja poleg prepovedi vožnje ob vikendih tudi prepoved vožnje od 7.00 do 15.00 ure.

⁸ V smislu uvajanja kontingentov in omejevanje prometnega toka je ob določenih dnevih dostop do avtoceste A12 omejen na 300 tovornjakov na uro.



S ciljema zmanjšati prometne obremenitve v alpskem prostoru in ohraniti varstvo ljudi in narave se podpisane organizacije zavzemamo za nujno implementacijo naslednjih ukrepov:⁹

SKUPNI CILJI

- **Podnebna nevtralnost do leta 2050:** Emisije CO₂ celotnega prometa preko Alp (železniškega in cestnega) je treba zmanjšati na nič, da bi v okviru vseevropskih prizadevanj do leta 2050 dosegli podnebno nevtralnost.
- **Skupna prometna politika v alpskem prostoru:** Poleg tega se Evropsko unijo in vlade alpskih držav poziva, naj v skladu z Alpsko konvencijo in akcijskim načrtom Simplonska zaveza¹⁰ oblikujejo skupno prometno politiko za celotne Alpe, ki bo pospešila omejevanje prometa in učinkovito preusmerjanje prometa na železnico ter omogočila upravljanje zmogljivosti na alpskih tranzitnih poteh.
- **Zagotavljanje zdravja in kakovosti življenja:** Obremenitev s hrupom in delci je zaradi železniškega in cestnega prometa potrebno znatno zmanjšati. Spoštovanje mejnih vrednosti EU in SZO (NO_x, fini delci, hrup itd.) na tranzitnih poteh in v alpskih naseljih mora biti zagotovljeno v vseh okoliščinah.

UVEDBA VSEALPSKIH USMERJEVALNIH INSTRUMENTOV

Namesto popolnega odprtja alpskih tranzitnih povezav za cestni tovorni promet so na letih – na primer na Brennerskem koridorju – nujno potrebni dodatni ukrepi, s katerimi bo moč učinkovito omejiti nenehno naraščajoči promet osebnih in tovornih vozil. Za doseganje dejanskih rešitev že obstajajo zadostno preizkušeni in izvedljivi koncepti, npr. Alpska tranzitna borza. To je tržno zasnovana dražba omejenega števila pravic do tranzitnih voženj na vseh alpskih tranzitnih oseh, ki vodi do uravnotežene porazdelitve prometnih obremenitev v skladu z obstoječimi zmogljivostmi. Na ta način je mogoče kombinirano upravljati celo cestne in železniške zmogljivosti.

Uvedba Alpske tranzitne borze naj bi omogočila enotno in pravično prilagajanje stroškov med različnimi čezalpskimi tranzitnimi povezavami in s tem učinkovito zmanjšala uporabo poti, ki so jo doslej spodbujali različni sistemi cestnin in cen. Bistvenega pomena je, da ne pride do preseganja možnih prehodov, temveč se določi kvota, ki upošteva omejitve pri dovoljenih obremenitvah posameznih regij.

⁹ Glej obsežno stališče CIPRE – Promet in mobilnost v Alpah: www.cipra.org/sl/stalisca/promet-in-mobilnost-v-alpah

¹⁰ www.are.admin.ch/are/de/home/internationale-zusammenarbeit/alpenkonvention/simplon-allianz.html



KREPITEV OBSTOJEČIH OKVIRNIH POGOJEV PROMETNE POLITIKE

Poleg instrumentov za učinkovito usmerjanje prometa bi bilo treba za dosledno preusmeritev tovornega prometa okrepiti naslednje ukrepe:

- dinamično povečanje cestnine za tovornjake in dostavna vozila, da se ustvarijo pošteni konkurenčni pogoji med cestnim in železniškim prometom in da se zunanji stroški (onesnaževanje zraka, hrup, infrastruktura) obračunajo po načelu »onesnaževalec plača«.
- okrepitev nadzora cestnega tovornega prometa, da se poveča varnost na cestah in izboljša spoštovanje delovnih pogojev za voznike.
- uskladitev čezmejnih pravil o obratovanju in registraciji, da železniški tovorni promet postane zanesljivejši in hitrejši.
- modernizacija železniškega omrežja, da se povečajo zmogljivosti in odpravijo ozka grla, vendar brez gradnje dodatnih cestnih zmogljivosti.
- učinkovita operacionalizacija predora Brenner za tovorni promet, vključno z izgradnjo potrebnih dostopnih poti in terminalov.
- ukinitve subvencij za dizel.

Samo z močnim železniškim prometom je mogoče učinkovito preusmeriti promet, tranzitni promet oblikovati na podnebju prijazen način in zaščititi kakovost življenja alpskega prebivalstva.

Ohranitev kontrol tovornega prometa na prelazu Brenner in izvajanje trajnostnega upravljanja cestnega in železniškega prometa na alpskih tranzitnih povezavah sta ključnega pomena za zagotavljanje okolju in podnebju prijaznega tranzita ter hkrati za zaščito ljudi in narave!

Uwe Roth
Predsednika CIPRA International