

# CIPRA *info*

Št. 77 · September 2005 · 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



## Železniški predori namesto prometne politike

## Dragi bralci!

Kaj zahtevamo od javnega upravitelja? Da ravna kot «dober družinski oče». Na stalno rast tovarnega prometa v Alpah se odzivamo s predlogi za gradnjo nove železniške infrastrukture, ki bo zaključena v naslednjih 20 letih, seveda če bo šlo vse po sreči. V istem obdobju se bo promet predvidoma povečal za okrog 40-60 odstotkov in to ob dejstvu, da so že danes prekoračene mejne vrednosti, ki jih je za onesnaženost

- Zakaj se obotavljamo in vztrajamo pri nizkih transportnih stroških? Zelo težko nas bo kdo prepričal, da bo upoštevanje socialnega vidika pri transportnih stroških ugodno vplivalo na evropsko gospodarstvo.

Obstajajo utemeljeni razlogi, da verjamemo v to, da bo tekom dveh, treh let številne pereče probleme mogoče omiliti in to z najnižjimi investicijskimi stroški. Tega si nismo izmislili. Obstajajo ukrepi, ki so poznani in v katere verjamejo vse razumne osebe z minimalnim strokovnim znanjem, čeprav niso prav vsi mnenja, da bodo dolgoročno omenjeni ukrepi zadostovali. Poleg tega nismo tako samozavestni, da bi trdili, da morajo biti predlagani ukrepi dokončni. Zato tudi ne nasprotujemo že vnaprej vsakemu drugačnemu mnenju o baznih predorih ali o gradnji novih železniških transverzal. Hočemo le, da se ravna razumno in da se ukrene vse, kar je mogoče. Čez pet let, ko bo zaključeno načrtovanje novih transverzal, se lahko še pravočasno odločimo, če bomo morali načrte dejansko tudi uresničiti ali ne. Če pa bomo samo brezdnelno opazovali, kako promet vsak dan bolj narašča, bomo v stiski prisiljeni uresničiti vse projekte, ki sedaj ležijo v predalu, in mogoče še katerega več. Naj si potem nihče ne drzne prikazati takega razvoja kot neizogibno usodo. Če se nismo zmožni lotiti problemov na pravem koncu, je to naša krivda.



© CIPRA

zraka določila EU, in ko so avtoceste le še korak do prometnega kolapsa. Politiki so tako s tem, ko so rešitev problema pomaknili za 20 let naprej, pokazali lastno nesposobnost ali morda tudi pomanjkanje volje, da bi se resno lotili problema.

Kaj pa v taki situaciji pričakujemo od «dobrega družinskega očeta»? Da bo v najkrajšem možnem času napravil vse, kar je v njegovi moči, da bi preprečil najhujše. In kot prizadeti v tej situaciji bi mu radi zastavili nekaj vprašanj:

- Zakaj se kapacitete obstoječe železniške infrastrukture ne izrabijo na najboljši možen način? Sedaj je izrabljenih manj kot tretjina dejanskih kapacitet.
- Zakaj se ves tovor, kjer je to mogoče, ne preusmeri na ladje? Ladje so tudi z energijskega vidika najučinkovitejše prometno sredstvo.

Lep pozdrav!

Helmut Moroder  
Podpredsednik CIPRE-International

# VSEBINA



## Železniški predori namesto prometne politike

- 4 Rast prometa, ki ji ni videti konca
- 5 Rast prometa je edino vodilo prometne politike EU
- 6 Projekti za gradnjo baznih predorov – veliko načrtov, veliko vprašanj
- 7 Kam s prometom?

## Mnenje

- 8 Je nov bazni predor med Italijo in Francijo nujno potreben?
- 9 Brennerski bazni predor – bi se mu lahko odpovedali?



- 10 Povečanje kapacitet je možno tudi brez gradnje novih baznih predorov

- 11 Promet se Alpam izogiba

- 11 Obseg tovornega prometa med Francijo in Italijo se ne povečuje

## Bela Knjiga/ Črna knjiga

- 12 Optimalna izraba obstoječe infrastrukture na osi München-Verona

- 12 Neuspeh potujoče avtoceste v Avstriji

## Prihodnost v Alpah

- 13 Zelena luč za zbiranje «alpskega znanja»

## climalp

- 14 Vsealpsko uresničevanje rezultatov projekta climalp

## Nacionalni odbori cipre

- 15 CIPRA Francija – trajnostni razvoj v alpskem prostoru s francoskim pridihom

## News

- 16 Letna strokovna konferenca CIPRE 2006: podnebne spremembe



### Popravek

V zadnje številko informativnega biltena CIPRA-Info sta se prikradli dve napaki: na strani 4 v prvem odstavku se pravilno glasi: «do leta 2025 naj bi primanjkovalo 300 GW (in ne 30 GW)», na strani 5 v uokvirjenem besedilu pa je pravilno «1MWh=1000 kWh, 1 kW=1000 W».

# Rast prometa, ki ji ni videti konca

**Od konca druge svetovne vojne so Alpe prometno vedno bolj obremenjene. Tudi novi bazni predori ne bodo prinesli dolgoročne rešitve, če se problemov ne bomo lotili pri njihovem izvoru.**



**Alpe se spopadajo s prometom.**

© CIPRA

Po drugi svetovni vojni so se nekdanje gospodarske povezave, ki so potekale v smeri vzhod-zahod, premaknile s severa proti jugu. Istočasno se je začelo tudi obdobje nafte in avtomobilov. Z ustvarjanjem skupne Evrope so se utrdili gospodarski odnosi, zaradi intenzivne delitve dela pa se je povečal tudi promet. Ker so ljudje imeli več prostega časa, je vsako leto naraščalo število željnih sonca, ki so potovali v južne kraje in v gore. Posledice je občutilo celotno območje Alp. Alpske države so ta razvoj podpirale tako, da so gradile nove avtoceste, ki so postale varnejše tudi v zimskih razmerah. Po drugi strani pa so zanemarjale vzdrževanje več kot stoletje starih alpskih cest.

## Velik porast prometa

Posledice takih razmer so bile hitra rast prometa, emisij, ki jih ta povzroča, in vedno večje varnostno tveganje. Tako se je samo v obdobju od 1980 do 2003 na notranjem alpskem loku od Mont Cenis/Fréjusa do Brennerja tovorni promet povečal s 50 na 104 milijone neto ton. V primerjavi z železnico, kjer je leta 1970 tovorni promet znašal 22 milijonov ton, so bile ceste s 6 milijoni ton tovarnega prometa še nepomemben dejavnik. Vendar so leta 1982 ceste dokončno prehiteli železnico. Danes narašča promet na obeh nosilcih prometa. Vendar pa modal split, tj. distribucija prometa na različne nosilce, v posameznih državah še vedno poteka zelo različno, saj v Avstriji in Franciji tri četrtine tovora odpade na cestni promet, v Švici pa se dve tretjini čezalpskega tovarnega prometa še vedno odvijata po železnici. Delež daljinskega in tranzitnega prometa glede na celoten obseg narašča.

V osebнем prometu je bila rast sicer počasnejša kot v tovarnem prometu, vendar se je tudi ta oblika prometa preusmerila na cesto, kar je v železniškem prometu povzročilo znaten padec števila potnikov in s tem celo velike izgube. V primerjavi s sodobnimi avtocestami je za ljudi, ki se jim mudi, potovalni čas na železnici očitno predolg.

Leta 1995 je Center za preučevanje prihodnjega razvoja iz St. Gallna za obdobje 1993 - 2015 napovedal, da se bo obseg čezalpskega tovarnega prometa med Mt. Cenisom/Fréjusom in Brennerjem ponovno podvojil in obsegal 125 do 168 milijonov ton letno. Podjetji za svetovanje RappTrans und Progrtrans sta vsaj za Švico to napoved nekoliko znižali in pričakujeta, «.....da se bo obseg osebne prometa v letih od

2000 do 2020 povečal za okrog 20 %, obseg tovarnega prometa pa za okrog 40 %.»

## Novi stari projekti gradnje predorov

Že v štiridesetih letih so obstajale ideje o gradnji baznih predorov za čezalpsko železnico, vendar je šele gradnja prog za velike hitrosti drugod po Evropi povzročila, da je ta zamisel postala realna. Doslej še ni bil uresničen niti eden od načrtov. Kot prvega bodo do leta 2007 odprli bazni predor pod Lötschbergom. Gotthardski bazni predor, ki se gradi že nekaj let, bo predvidoma končan leta 2015. Bazna predora pod Brennerjem in na relaciji Lyon-Torino, ki ju še sploh niso začeli graditi, naj bi bila uradno dokončana isto leto, kar pa se ne zdi uresničljivo. Do takrat bodo posodobili določene odseke obstoječih železniških prog in razširili profile predorov za prevoz tovornih vozil.

Z novimi baznimi predori se bo povečala zmogljivost železniških prog, možne hitrosti se bodo podvojile. Ker ne bo treba več premagovati strmih vzponov, bo obratovanje bolj smotrno. Medtem ko so v Švici gradnjo baznih predorov utemeljevali predvsem s potrebami tovarnega prometa, je bil prvotno pri projektu Lyon-Torino v ospredju hiter potniški promet. V centralnem delu Alp se obseg prometa zmanjšuje in starejšim progam grozi ukinitiv.

## Omejitev prometa

Načrtovane preusmeritve tovarnega prometa na železnico pa ni mogoče zagotoviti samo z novo infrastrukturo. Za to potrebujemo učinkovite instrumente upravljanja. Uspešna se zdi zamisel o ustanovitvi alpske borze za tranzitni promet, ki jo podpirajo švicarski ministri za promet, ki naj bi sicer delovala po tržnih zakonitostih, vendar pa uresničevanja ciljev ne bi prepuстила tržišču. Ker pa tudi železnica obremenjuje alpski prostor, je problem dolgoročno možno rešiti samo z omejitvijo rasti prometa. Zdi se, da tudi politika preusmeritve prometa na železnico, ki jo zagovarja Alpska konvencija, ni dovolj učinkovita.

Alf Arnold

Alpska pobuda



© CIPRA

**Neuspeh železniškega prometa - ali nova infrastruktura zagotavlja, da se bo tovorni promet umaknil s cest?**



# Rast prometa je edino vodilo prometne politike EU

**Kritična presoja razlogov za porast tovornega prometa še ni bila opravljena. Prepričanje, da sta rast prometa in gospodarska rast povezani in odvisni ena od druge, se še nekaj časa ne bo spremenilo. Ob teh dejstvih poskuša EU ustvariti potrebne instrumente, s katerimi bi bilo mogoče preusmeriti promet s ceste na druge nosilce prometa, ki so v socialnem in okoljskem smislu ugodnejši.**

Ur. – Cilj prometne politike EU ni smotrneje upravljati s tovornim prometom v Evropi, temveč olajšati njegovo uporabo. Tako ravnanje je v nasprotju s 7. členom Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa, ki pravi, da se «pogodbence zavezujejo, da bodo udeležene racionalno in varno odvijanje prometa, ki bo zajelo in izkoristilo potencialne zmanjšanja prometa».

## Cestni promet je prepoceni, železniški premalo učinkovit

Da bi v Evropi uresničili gospodarsko učinkovit, okolju prijazen in socialno sprejemljiv prometni sistem, mora vsak nosilec prometa prevzeti dejanske stroške, ki jih povzročajo, ter svoje delo organizirati učinkovito. Preusmeritev tovornega prometa s ceste na železnico bo uspešna le, če bodo ti pogoji tudi izpolnjeni.

Povprečna hitrost tovornega vlaka v Evropi je danes 18 km/h. Eden od razlogov za tako nizko hitrost je pomanjkljiva interoperabilnost na mejah. Taka neučinkovitost je skupaj z naraščajočim, stroškovno ugodnejšim cestnim prometom povzročila dramatičen padec v tovornem železniškem prometu. Sedaj se po železnici prepelje 8 % tovora, leta 1970 pa je bilo še mogoče zabeležiti 27 %. Za primerjavo – v ZDA dosega delež železniškega tovornega prometa 40 %.

## Vzpostavitev integriranega evropskega železniškega prostora do leta 2007

Tovorni čezalpski promet se odvija prek državnih meja, to pa povzročajo upočasnitev prometnih tokov. Drugi železniški paket ukrepov z naslovom «Za integrirani železniški prostor», ki ga je 23. januarja 2002 sprejela Komisija, obravnava tudi čezalpske proge. Namen paketa ukrepov je omogočiti tovornemu prometu boljši dostop do železniškega omrežja in interoperabilnost omrežja. Svet in Evropski parlament sta leto 2007 določila kot rok za liberalizacijo dostopa do železniškega omrežja.

Države članice so dolžne gradbenim podjetjem in mednarodnim združenjem, nekaterim javnim organom, transportnim podjetjem, tranzitnim špediterjem in podjetjem v kombiniranem prometu zagotoviti licence, ki bodo veljavne v celotni EU. Uresničevanje

varnostnih standardov bo zagotavljala evropska železniška agencija, ki bo ustanovljena leta 2005.

## Uvedba evropske takse za težka tovorna vozila zamuja

Preusmeritev tovornega prometa na železnico ne bo uspešna, če v cestnem prometu ne bodo uvedene dajatve. Švica je leta 2002 uvedla dajatev za težka tovorna vozila glede na nosilnost in sedaj predstavlja nekak poskusni laboratorij za študij posledic uvedbe takega instrumenta. Obotavljanje pri implementaciji direktive EU o obdavčenju težkega prometa je povzročilo, da posamezne članice EU v alpskem prostoru neusklajeno uvajajo sistem dajatev; tako je npr. Avstrija leta 2004 uvedla dajatev za vozila, težja od 3,5 tone, Nemčija pa leta 2005 za vozila, težja od 12 ton.

Predlog direktive EU iz leta 2003 o povečanju dajatev za težka tovorna vozila za uporabo določene infrastrukture je še vedno predlog živahnih razprav. Predlog temelji na splošnem načelu, po katerem se morajo sredstva, zbrana iz dajatev in taks za uporabo cest, uporabiti za vzdrževanje omenjene infrastrukture kakor tudi v korist celotnega področja prometa ob upoštevanju uravnoteženega razvoja prometnih mrež. Predlog direktive predvideva možnost, da države članice EU na posebej občutljivih območjih povišajo cestno takso, kar še zlasti velja za gorska območja (Alpe, Pirineji). Tako zbrana dodatna sredstva se lahko uporabijo za izboljšanje kakovosti obstoječih nosilcev prometa in za razvoj alternativnih nosilcev prometa na istih progah. Bazna predora pod Brennerjem in Fréjusom bi od takih virov financiranja lahko imela samo korist.



© DB AG

**Pomanjkljiva interoperabilnost, npr. različni elektrosistemi, zavira preusmeritev tovornega prometa na železnico.**



© Toll Collect

**Evropa še vedno ni uvedla enotnih tarif za tovorna vozila.**

# Projekti za gradnjo baznih predorov – veliko načrtov, veliko vprašanj

V Švici bodo železniški bazni predor Lötschberg odprli že leta 2007, gotthardski predor šele čez osem let. Omenjena projekta sta prva od cele vrste železniških projektov večjih razsežnosti.



© AlpTransit Gotthard AG

Medtem ko je gradnja predorov NEAT v polnem teku, pa Brenner, Lyon-Torino in Semmering še čakajo na zeleno luč.

Ur. - Bazni predori so danes zelo aktualna tema. V Švici in Evropski uniji potekajo pogajanja o napredku, financiranju in prioritetah gradnje posameznih predorov. Na ravni EU so bili julija 2005 imenovani tudi koordinatorji za projekte TEN-V (transevropsko omrežje – promet), ki bodo zadolženi za pospeševanje pogajanj in sprejemanje odločitev, posredovanje med posameznimi državami in objavljanje letnih poročil o trenutnem stanju posameznih projektov.

## Švica v prednosti pri gradnji nove železniške alpske transverzale

Nova železniška alpska transverzala (NEAT) obsega več projektov: dolžina lötschberškega predora Frutigen-Raron bo znašala 34,7 km. Dela potekajo po načrtu, preboj predora so proslavili 28. aprila 2005. Predor bodo za promet verjetno odprli leta 2007. Stroški projekta znašajo 2,7 mrd. evrov.

Dolžina gotthardskega baznega predora Erstfeld-Bodi znaša 57 km. Z geološkega vidika občutljivo območje trenutno ovira napredovanje gradnje in lahko ogrozi njeno dokončanje, ki je sicer predvideno za leto 2015 (prvotno leta 2012). Z dodatnimi stroški v višini 1,1 mrd. evrov za zagotavljanje varnosti, tehničnih potreb itd. so skupni stroški projekta trenutno ocenjeni na 5,2 mrd. evrov.

15,4 km dolg bazni predor Ceneri na relaciji Camorina-Vezia je južni priključek k gottharskemu predoru. Skupni stroški so ocenjeni na 1,3 mrd. evrov. Pripravljalna dela se bodo začela jeseni, gradnja dveh enosmernih cevi pa leta 2007. Predvidoma bodo predor odprli ne prej kot leta 2016.

Gradnja baznega predora pod Zimmerbergom na relaciji Nidelbad-Zug, ki je severni priključek k gottharskemu predoru, je do nadaljnjega preložena. Analiza potreb po kapacitetah bo še enkrat opravljena in najkasneje leta 2008 predložena švicarskemu parlamentu v obravnavo. Celotni stroški projektov NEAT so narasli z 10,2 na 13 mrd. evrov. Poleg reorganizacije sklada za financiranje infrastrukture javnega prometa (FINÖV) bo treba najkasneje leta 2007 poskrbeti tudi za dodatne kredite.

## Brennerski bazni predor – prednostna naloga EU...

Gradnjo 56 km dolgega predora Innsbruck (A) - Franzensfeste (I), ki je sicer prednostna naloga EU, naj bi zaključili šele leta 2015. Predvideno je, da se bo grad-

nja poskusnega rova, ki bo stala okoli 430 mio. evrov, začela v letu 2006. Po trenutni oceni naj bi stroški gradnje predora znašali med 5,4 in 15 mrd. evrov, sicer pa bo višina sredstev, ki jih bo za gradnjo prispevala EU, odvisna od pogajanj o proračunskem okviru za obdobje 2007-2013, ki pa se bodo začela šele leta 2006.

Za južni priključek Verona-Franzensfeste se bodo kapacitete povečale do konca leta 2006, postopna gradnja nove proge pa je načrtovana sočasno z gradnjo baznega predora. Prvi odsek severnega priključka (Baumkirchen-Kundl/Radfeld) bo dokončan leta 2011. Za drugi del severnega zaključka je do konca leta 2005 pričakovati dopolnjeno študijo o izvedljivosti, ki je bila izdelana leta 1993. Celotni stroški gradnje severnih priključkov so ocenjeni na 12 mrd. evrov.

## ... in prva prioriteta za predor Lyon-Torino

Bazni predor Lyon-Torino sestavljata dva dela: 52 km dolg predor na progi med francoskim Saint-Jean-de-Maurienne in italijansko dolino Susa. Projekt je kot prednostno nalogo določila tudi Evropska komisija. Leta 2007 naj bi bile opravljene študije o projektu in sprejeta odločitev o njegovi gradnji. Predvideno je, da bi se pripravljala dela začela leta 2009, gradnja pa zaključila leta 2020. Za prvo fazo del je trenutno predvidenih 555 mio. evrov. Poročilo «Rapport de l'audit sur les infrastructures», ki ga je uredil Pascale Pilard, navaja, da so predvideni stroški, ki naj bi skupaj znašali 12,5 milijard evrov, ocenjeni občutno prenizko. Gradnja se financira iz javnih sredstev in višina teh sredstev bo med drugim odvisna tudi od proračunskih pogajanj EU leta 2006.

## Negotova tudi gradnja predora pod Semmeringom

Do leta 2008 naj bi bile pripravljene še podrobne študije za projekt gradnje novega predora pod Semmeringom, ki bo dolg 30 km in bo potekal od Gloggnitza do Müzzuschlaga. Pri Zveznih avstrijskih železnicah predvidevajo, da bi se gradnja začela leta 2010 in zaključila leta 2016, kar pa po mnenju strokovnjakov ne bo mogoče. Predračun stroškov znaša 1,25 mrd. evrov. Tako kot pri brennerskem predoru in predoru Lyon-Torino pa tudi v tem primeru poteka razprava o modelu javno-zasebnega partnerstva. Če se bo gradnja resnično začela, torej še ni odločeno – še naprej ostajajo na voljo tudi druge možnosti.



© AlpTransit Gotthard AG

Potek proge pri glavnih projektih NEAT – Gotthard in Lötschberg.

# Kam s prometom?

**V Alpah preusmeritev prometa že poteka, a ne tako, kot to predvideva Alpska konvencija. Trenutno tovor preusmerjajo z železnice na cesto. Pomembno vlogo imajo pri tem nižji stroški, a tudi pomanjkljiva organizacija železniškega prometa.**

Na območju Alp trenutno poteka preusmeritev tovarnega prometa na cesto. Na Brennerju se je neto teža tovora, prepeljanega po železnici, z 11,01 mio. ton v letu 2001 znižala na 9,9 mio. ton v letu 2004. Istočasno je prevožena tonaža v cestnem prometu v letih 2003-2004 narasla za skoraj 20 %. Število težkih tovornjakov se je od leta 1998 povečalo za 50 % in samo v letih 2003 in 2004 za 22 %. Razlogi za tako stanje so opustitev sistema ekotočk in dvostranskih kontingentov z državami pristopnicami kot tudi znižanje cestnine prek Brennerja, kar je posledica sodbe Evropskega sodišča. Tudi prek Gottharda je zaradi ugodnejših okvirnih pogojev leta 2004 zaznati povečanje rasti cestnega prometa za petino.

## Preusmeritev zaradi previsokih stroškov

Manjše spremembe v strukturi stroškov lahko znatno vplivajo na preusmeritev prometa. Ker promet s težkimi tovornjaki narašča petkrat hitreje kot celoten cestni promet, je treba občutno izboljšati realne stroške (torej obremenitev stroškov v skladu z načelom povzročitelja). V tem trenutku odpade na tovornjake, recimo v Avstriji, samo 32 % povzročenih stroškov, medtem ko gre v breme javnih sredstev skoraj 400 evrov na osebo letno. Prevoz tovora s tovornjaki stane davkoplačevalce skoraj štirikrat več kot prevoz po železnici (0,19 namesto 0,05 evrov za tonski kilometer). Nesorazmerje se prične pri manj pomembnih zadevah, kot npr. pri zaračunavanju takse v celotnem železniškem omrežju, tudi na stranskih progah, plačilu nadomestila za uporabo infrastrukture, ki je vsako leta višje, medtem ko tovornjaki uporabljajo regionalne ceste brezplačno (razen v Švici). Poleg tega taksa za tovornjake v skladu s pravili EU upošteva samo stroške infrastrukture, v Avstriji pa taksa za tovornjake sploh ni indeksirana. Le zaradi sistematičnega kršenja varnostnih in socialnih predpisov, kar je posledica pomanjkljivega nadzora, so prevozni stroški tovornjakov nižji za tretjino.

## Realni stroški

Dajatev za težka tovorna vozila glede na nosilnost (LSVA), ki jo je uvedla Švica, krije polovico zunanjih stroškov tovornjakov, ni pa dosegla trajnostne preusmeritve tovornega prometa. Da bi bilo mogoče doseči konkretno preusmeritev tovornega prometa na celotnem državnem ozemlju, je treba internalizirati več kot polovico stroškov. Zaradi uvedbe takse za težke tovornjake v Avstriji, ki je dosegla zgornjo možno

mejo, ki jo dopušča okvirna zakonodaja EU, tudi ni prišlo do zmanjšanja prometa na avtocestah. To pomeni, da EU z direktivo o stroških prometne infrastrukture ne bo mogla uresničiti ciljev, ki jih je opredelila v belih in zelenih knjigah o preusmeritvi tovarnega prometa.

## Hitrejši vlaki z učinkovitejšo koordinacijo

Za rešitev, kako doseči preusmeritev tovarnega prometa, vsekakor obstajajo še drugi načini, ki niso finančnega izvora. Poleg stroškov sta za naročnike prevozov osrednjega pomena pri izbiri prevoznega sredstva čas in zanesljivost. Prevoz blaga po železnici, recimo na brennerski osi, časovno ne more tekmovati s tovornimi vozili, pa ne zaradi skromnejših zmogljivosti, ampak zaradi slabe organizacije prevozov (in sistematičnih kršitev predpisov, ki veljajo pri cestnih prevozih). Poleg tehnične interoperabilnosti in usklajevanja je za rešitev omenjenih problemov odločujoča logistika, torej odlična organizacija prevozov, ne pa gradnja velikih, novih predorov. Nove študije, povezane z gradnjo načrtovanega baznega predora pod Brennerjem, so tako že pokazale, da tovrstni projekti celo ovirajo preusmeritev tovarnega prometa in so zaradi izjemno visokih stroškov gradnje in obratovanja «črna luknja» za javna sredstva. Če projekta ne bi subvencionirala država, bi bilo treba stroške preoračitve Brennerja po cesti podeseteriti, da bi dosegli višino stroškov uporabe predora.

V tem trenutku so politični krogi tisti, ki prebivalstvu, ogroženemu zaradi prometa, obljublajo rešitev problemov v obliki neživiljenjskih projektov, kot so gradnja izjemno velikih predorov, ali pa direktive EU, ki ureja preusmeritev tovarnega prometa. Bilo bi mnogo učinkoviteje, če bi na območju Alp in seveda tudi v Bruslju na področjih, za katere so odgovorni, končno le začeli uresničevati konkretne ukrepe in posege ter pri tem upoštevati načela Alpske konvencije. Šele pred kratkim je bilo s sodbo o prepovedi tovarnega prometa v tirolski dolini reke Inn potrjeno, da so ukrepi za preusmeritev tovarnega prometa dopustni tudi v zakonodaji EU.

*Reinhard Gschöpf  
Parlamentarni klub Zelenih, Dunaj, Avstrija*

© DB AG



**Prek Brennerja prepelje železnica vedno manj tovora.**

© Toll Collect



**Razen v Švici plačujejo tovorna vozila cestnino samo na avtomobilskih, ne pa tudi na regionalnih cestah.**

Namen teh dveh strani je predstaviti nasprotujoči si mnenji o smiselnosti novih železniških predorov prek Alp. Prispevka izražata osebno mnenje avtorja o politiki preusmeritve tovarnega prometa iz vaja na konkretni ravni in ko so po izrabi vseh potencialov

## Je nov bazni predor med Italijo in Francijo nujno potreben?



**Blagovni tokovi se povečujejo, zato jih je smiselno preusmeriti na železnico.**

Preden sploh začnemo govoriti o prevoznih sredstvih, se je treba vprašati, kateri tovor naj se prevažata in kam. Namen tega članka ni negativno oceniti prometno povpraševanje in njegovo upravičenost, ki sta odvisna od socialnih, ekoloških in seveda tudi ekonomskih pogojev. Ne smemo namreč pozabiti, da naš razvojni model, ki temelji na prizadevanju, da bi dosegli minimalne stroške, ustvarja številne prometne tokove, o njihovi globalni učinkovitosti in družbeni koristi pa lahko vsaj dvomimo.

### Zanemarjanje globalne družbene koristi

Danes se koncept globalne družbene koristi zanemarija ali pa se ga ne upošteva. Velik del blagovnih tokov je odvisen zgolj od razlike v višini mezde na posameznih proizvodnih in potrošniških območjih. V naslednjih štiridesetih letih se lahko zgodi, da bodo zaradi naraščanja cen nafte in zmanjšanja svetovnih rezerv stopili v ospredje popolnoma drugačni problemi. Kljub vsemu pa je menjava oseb in blaga za človeško skupnost potrebna in koristna. Zato je treba promet in prometna sredstva izboljševati in s tem zagotoviti blagostanje tudi prihodnjim generacijam.

Glede na uporabljeni gospodarski model in politično voljo se za severne Alpe napovedi glede mednarodnega tovarnega prometa za naslednjih dvajset let med seboj zelo razlikujejo: nekateri napovedujejo, da se bo prometno povpraševanje zmanjšalo, drugi menijo, da se razmere ne bodo spremenile ali pa da se bo trenutni obseg povpraševanja v naslednjih dvajsetih letih podvojil.

### Verjetnost zasičenosti obstoječih prog

Trenutno se prek francoskih severnih Alp letno prepelje od 35 do 40 milijonov ton blaga, od tega več kot 80 % po cesti. Dolgoročno bo treba zmanjšati obseg tovarnega prometa na daljše razdalje. Vendar pa je treba upoštevati, da bo srednjeročno povečanje prometa v smeri vzhod-zahod nadomestilo upad blagovnih tokov v smeri sever-jug, do katerega je prišlo iz političnih razlogov.

Če ne bo prišlo do dramatičnega preobrata, bo zgodovinska železniška proga Mont-Cenis, katere kapaciteta znaša 20 milijonov ton prevoženega blaga, zasičena po prilagoditvi obstoječega predora progi B1. Že sedaj znaša prepeljani tovor od 8 do 10 milijono-

nov ton. Za mednarodni tovarni promet bo tako potreben nov bazni predor, katerega gradnja naj bi se začela čim prej, obratovati pa bi začel v 15 letih. Gradnja mora potekati ob doslednem upoštevanju načel varstva okolja in varovanja neposredne okolice, posledično pa bi se občutno zmanjšala celotna okoljska škoda, ki nastaja zaradi cestnega ter železniškega prometa. Srednjeročni cilj ni ukrepanje zaradi morebitnega povečanja tovarnega prometa (stališče, ki ga zastopajo nekateri zagovorniki projekta), ampak celovita preusmeritev tovora na druga prevozna sredstva in prizadevanje za rešitev problema, ki ne predvideva uporabe težkih tovornjakov.

Obremenitve, ki jih danes povzročata cestni promet, so za prebivalce in okolje nevzdržne. Naš namen ni zadržati cestni promet, temveč zmanjšati njegovo uporabo na najmanjšo možno mero, tj. na dostavni promet za oskrbo lokalnega prebivalstva. Nova politika mora zajeti vse destinacije, najprej pa jo je treba urediti na pomembnih mednarodnih progah, kjer poteka tranzit prek Alp in Pirinejev. Poleg tega se projekti med seboj ne izključujejo, ampak dopolnjujejo - treba je zgraditi ne samo bazna predora Fréjus in Brenner, ampak tudi vzpostaviti celotno povezavo, ki bi omogočila dejansko preusmeritev tovarnega prometa s ceste na železnico.

### Novi viri financiranja

Za financiranje infrastrukture je bilo na podlagi referendumske odločitve v Švici že zagotovljeno učinkovito sredstvo: dajatev za težka tovorna vozila glede na nosilnost (LSVA), ki omogoča vzpostavitev novega ravnotežja med dejanskimi stroški prevoznih sredstev in istočasno zagotavlja financiranje investicij v železniško omrežje. Za Švico, ki je majhna država s 7,3 milijoni prebivalcev, je donos dosežen že pri milijardi evrov, vendar pa sta nasprotovanje gospodarstva in pomanjkanje politične volje do sedaj onemogočala uresničitve načrtov na evropski ravni.

Našo «samomorilsko» prometno politiko bi morali nujno spremeniti in ne več uporabljati železniških prog, ki so bile zgrajene pred stoletjem, temveč končno zgraditi nove, ki bodo ustrezale zahtevam naslednjega stoletja.

*Benoît Leclair*

*Regionalni svetnik in član prometne komisije*

# Predori - da!



na osebno mnenje avtorjev in ne CIPRE. CIPRA zastopa stališče, da je nova železniška infrastruktura smiselna le v primeru, ko se vseh potencialov, ki jih nudi preusmeritev, za železnico potrebne dodatne kapacitete.

## Brennerski bazni predor – bi se mu lahko odpovedali?

Okoljevarstveniku je zagotovo težko zagovarjati argumente proti projektom za gradnjo železniških prog, saj je s tem izpostavljen kritiki, češ da deluje proti splošno sprejeti strategiji preusmeritve prometa na železnico. Pridružujem se mnenju zagovornikov brennerskega projekta, ki zatrjujejo, da bodo obremenitve okolja zaradi prometa ob sedanji prometni politiki v prihodnje še večje, kot so danes. Vendar pa to ni najpomembnejše. Danes smo izpostavljeni neznosnim obremenitvam, ki jih povzročata promet in pravico imamo, da od politikov zahtevamo rešitve, ki bodo varovale naše zdravje.

### Preobrat v evropski prometni politiki

Če EU zaradi okoljskih razlogov ni pripravljena na novo organizirati prostega pretoka blaga in mobilnosti oseb, tudi investicije v novo železniško infrastrukturo ne bodo dosegle svojega namena, saj preusmeritev tovornega prometa na železnico ne bo učinkovita. Ta argument priznavajo tudi zagovorniki gradnje brennerskega baznega predora, vendar pa se ni nihče pripravil spopasti z občutljivim problemom, kot je prosti pretok blaga.

Menim, da je lahko naše ozemlje na razpolago za nove projekte velikih razsežnosti šele takrat, ko bo EU poskrbela za pravno veljavno ureditev, na podlagi katere bo mogoče izvesti preusmeritev tranzitnega prometa na železnico na določenih odsekih poti. Vsaj na tako občutljivem območju, kot so Alpe, se mora prosti pretok blaga preoblikovati v okolju prijazen tovorni promet. To pa je uresničljivo!

### Neprepričljivi cilji projekta

Menim, da cilji tega projekta niso dovolj prepričljivi. V naslednjih dvajsetih letih naj bi se tovorni promet prek brennerskega prelaza povečal z današnjih 40 na 80 milijonov ton, osebni promet pa z 19 na 37 milijonov oseb na leto<sup>1</sup>.

Ker tako povečanega obsega prometa ni mogoče zagotoviti po sedanji avtocesti in po stari brennerski železnici, je treba zgraditi novo brennersko železnico. Vprašanja, ali si tako gradnjo z ekološkega vidika (problematika izpustov CO<sub>2</sub> in in rast rabe energije) lahko oz. hočemo privoščiti, si nihče ne postavi. Politični krogi gledajo na rast prometa kot na nekakšen naravni zakon in se izogibajo misli o tem, kje so meje rasti.

### Projekt duhov?

Brennerski bazni predor nam predstavljajo kot edino možno rešitev problematike naraščajočega prometa, istočasno pa Evropa ter Italija in Avstrija (zdi se, da Nemčijo ta problem ne zanima preveč), ki bosta upravljali s predorom, še vedno ne vedo, kako bo projekt financiran. Ker denarja ni, se varčuje pri gradnji priključkov. Samo 25 % železniških priključkov na južni strani bo dokončanih istočasno kot brennerski bazni predor. Upravljalci to dejstvo opravičujejo s tem, da istočasne izkoriščenosti vseh kapacitet v nobenem primeru ne bi mogli pričakovati.

Ker se v ozkih dolinah, po katerih poteka železniška proga do Verone, ne bo mogoče izogniti dodatnim obremenitvam zaradi hrupa, bodo priključki morali potekati v glavnem pod zemljo. Več kot vprašljiva pa je tudi ideja, da bi osebni promet od Münchna do Verone v razdalji več sto kilometrov potekal pod zemljo. Poleg tega je mešani promet (blago in osebe), ki poteka z različno hitrostjo in ob upoštevanju različnih varnostnih zahtev, zelo neugodna rešitev.

### Manj je več!

Če še naprej verjamemo, da je rast neizbežna, bi bilo gradnjo brennerskega baznega predora celo mogoče zagovarjati. Vendar bi to bilo že ob upoštevanju današnjih količin prevoženega blaga cinično, kaj šele pri napovedani rasti, ki jo je pričakovati v prihodnje. Ker pa je zelo verjetno, da nas bosta globalizacija in narava prisilili k spremembi našega gospodarskega sistema - in to prej, kot si predstavljamo - moramo poskusiti reševati prometne probleme brez velikih projektov in skrbno ravnati z investicijskimi sredstvi. Le tako bomo lahko naše gospodarske sisteme trajnostno preoblikovali. Milijarde, ki se vlagajo v te projekte, bi potrebovali za izvajanje prometne politike, ki bi resnično upoštevala načela trajnostnega razvoja.

Roman Zanon

Predsednik CIPRE-Južna Tirolska

<sup>1</sup> Vir: raziskava Intraplan-Kessler iz l. 1991 (zadnjič dopoljeno l. 1992); raziskava GEIE BBT (l. 2002), ki jo je opravil PROGNOS, d.d., Basel



# Predori - ne!

# Povečanje kapacitet je možno tudi brez gradnje novih baznih predorov

**Povečanje kapacitet in večja izkoriščenost obstoječega železniškega omrežja ponujata stroškovno ugodno alternativo za gradnjo velikih projektov. Lahko bi jih uresničili v kratkem času, če bi bili opredeljeni okvirni politični pogoji.**



© Alptransit Gotthard AG

**Novi predor pod Gotthardom: ali je zagotovljena tudi njegova izkoriščenost?**

Prek Alp pelje danes pet pomembnih dvotirnih železniških prog Mont Cenis, Simplon, Gotthard, Brenner in Trbiž, po katerih je bilo v letu 2004 skupno prepeljanih 43,4 mio. neto ton tovora. To je okrog 34 % vsega čezalpskega tovarnega prometa v cestnem in železniškem prometu na istem odseku alpskega loka (128 milijonov neto ton) \*\*.

## Velik učinek z neznatnimi investicijami

Na dvotirni železniški progi, ki je opremljena s sodobno tehnologijo, lahko potuje 150 parov vlakov, tj. 300 vlakov na dan. Njihovo število je mogoče še povečati, če je hitrost posameznih vlakov enaka.

Če izhajamo iz dejstva, da je okrog 80 vlakov namenjenih potniškemu prometu, ostane na razpolago še 220 vlakov za tovorni promet. Pri povprečni pripeti teži 900 neto ton na vlak in pri 300 delovnih dneh na leto znaša letna transportna kapaciteta 59,4 mio. neto ton. Če bi bila dosežena le polovica te kapacitete, bi to že bil odličen in popolnoma uresničljiv rezultat, tj. 30 mio. neto ton letno.

Trenutna šibka točka, ki bi ovirala uresničitev tega cilja, ni nezadostno število železniških tirov na glavnih progah. Posodobiti bi bilo treba vozlišča v želez-

niškem omrežju, zgraditi terminale, posodobiti logistiko. Poleg tega je treba povečati vozni park s sodobnimi lokomotivami.

Spodnja tabela podaja pregled trenutnih količin prepeljanega tovora z železnico na petih najpomembnejših transverzalah, možne količine prepeljanega tovora ter trenutno stopnjo izkoriščenosti. V povprečju je izkoriščenih samo 30 % transportnih kapacitet.

## Povečanje kapacitet bi bilo uresničljivo v kratkem času

Če bi bilo vseh pet železniških transverzal prek alpskega loka učinkovito izkoriščenih, bi znašala transportna kapaciteta 150 milijonov ton letno, kar je trikrat več, kot znaša v tem trenutku prepeljana tonaža. To krepko presega trenutni obseg tovarnega železniškega in cestnega prometa skupaj, prepeljanega prek alpskega loka (128 milijonov ton na relaciji med Mont Cenisom in Trbižem). Za to bi potrebovali občutno manj investicijskih sredstev in časa kot za gradnjo novih alpskih transverzal.

*Helmuth Moroder*

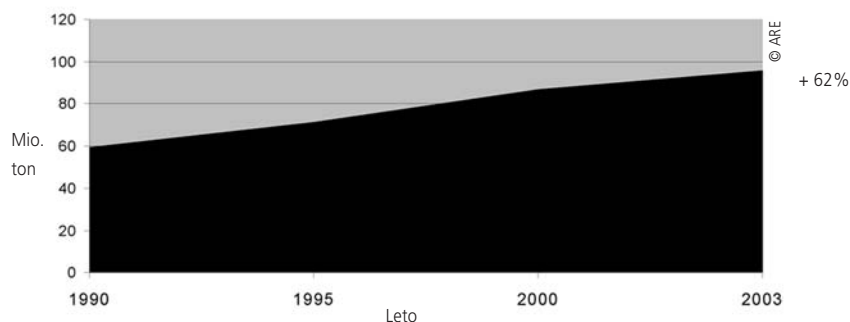
*Podpredsednik CIPRE-International*



© Railion

**Railion in SNCF Fret spet sodelujeta in od začetka leta 2005 prestopata nemško-francosko mejo brez zastojev.**

Čezalpski tranzitni tovorni promet med (po cesti in železnici)



Primerjava med dejansko prepeljanimi količinami blaga po železnici z učinkovitimi kapacitetami posameznih prog \*

	Fréjus	Simplon/L.	Gotthard	Brenner	Trbiž	Skupaj
Količine prepeljanega blaga v letu 2003 (mio. neto ton) **	7,8	5,6	14,3	10,7	5	43,3
Kapacitete prog, ki jih je realno mogoče doseči (mio ton)	30	30	30	30	30	150
Trenutna izkoriščenost	26%	19%	48%	36%	17%	29%

\* Mejna prehoda Ventimiglia in Opicina/Opčine nista bila upoštevana.

\*\* Vir: www.are.admin.ch

## Promet se Alpam izogiba

**Pomorski prevozi na kratkih razdaljah (Short Sea Shipping) imajo v prihodnosti vse možnosti rasti in lahko pripomorejo k razbremenitvi cest. Nova ladijska linija iz Francije v Italijo je že obšla Alpe.**

Ur. – Mednarodni sistemi tovarnega prometa, kot je Short Sea Shipping, postajajo vse bolj zanimivi, čim bolj se zaostrejuje razmere na cestah. Poleg tega imajo ti sistemi ugodno ekološko bilanco: tovornjak prepelje z enim litrom goriva 50 ton blaga na razdalji enega kilometra, vlak 97 ton, ladja pa 127 ton. Od leta 2003 EU načrtno spodbuja prevoz blaga po morju. Program Marco Polo (2003-2013) razpolaga z 840 milijoni evrov, ki so izrecno predvideni za preusmeritev cestnega tovarnega prometa na vodne poti in železnico, da bi se tako učinkoviteje izkoristila obstoječa infrastruktura. Evropska komisija v dokumentu, ki obravnava program Marco Polo II, ugotavlja: « .....Z vzpostavljanjem učinkovitejših transportnih sistemov se ne sme odlašati in čakati, da bodo najprej izvedeni potrebni obsežnejši ukrepi v mrežni infrastrukturi.»

### Tovornjake na ladjo

Primer takega ravnanja je nova linija podjetja GLD Lines med Frankfurtom in Italijo. Trikrat tedensko prepelje ladja Eurostar Valencia 400 potnikov in 150 tovornjakov v obe smeri. Vožnja od Toulona do Civitavecchie traja 15 ur, cena je 450 evrov za vozilo, voznika in dva obroka. Za voznike in logistična podjetja je prednost v tem, da je mogoče lažje upoštevati čas počitka, pot z ladjo pa je tudi cenejša kot skozi alpski predor Fréjus, kjer stane samo predornina 200 evrov, dodati pa je treba še stroške za gorivo. Francoska država je za omenjeno storitev namenila milijon evrov, italijanska država pa subvencionira prevoznike s 100 evri za vsak prevoz. Družba GLD Lines pričakuje, da bo v prihodnje prejela še 3 milijone evrov subvencij EU.



© LD Lines

**Raztovarjanje tovornjakov z ladje Eurostar Valencia.**

## Obseg tovarnega prometa med Francijo in Italijo se ne povečuje

Količina tovara, prepeljanega prek Alp, sicer zelo hitro narašča, zlasti v cestnem prometu, vendar ta rast ni enakomerno porazdeljena na vse alpske prelaze. Podatki iz Alpinfo (www.are.admin.ch) jasno kažejo naslednje: z vrtoglavo hitrostjo narašča promet v smeri proti vzhodni Evropi in na osi sever-jug, kjer je v zadnjem desetletju tudi vedno večji uvoz blaga iz Daljnega vzhoda prek evropskih pristanišč povzročil veliko povečanje čezalpskega tovarnega prometa.

Na železniških povezavah med Italijo in Francijo se razmere niso spremenile že leta. Tovorni promet skozi predor pod Mont Cenisom ne dosega kapacitet te železniške proge. Zahodno od Alp ni novih, obetajočih tržišč in veliko prevozov se opravi z ladjami. Skupna količina tovara, ki je bil prepeljan med Italijo in Francijo po cesti in železnici, je v obdobju 1985-1995 stalno naraščala, od leta 1995 dalje pa je opaziti zastoj. Zato je tudi odločitev o gradnji nove železniške povezave nerazumljiva.

Istočasno povzroča tovorni promet prek zahodnih Alp hude varnostne probleme na cestah, kar kažeta prometni nesreči v predorih Mont Blanc in Fréjus. Zaradi tega je treba drastično zmanjšati cestni tovorni promet. To je mogoče takoj doseči s polno obremenitvijo obstoječih železniških prog. V tem primeru bi mora-

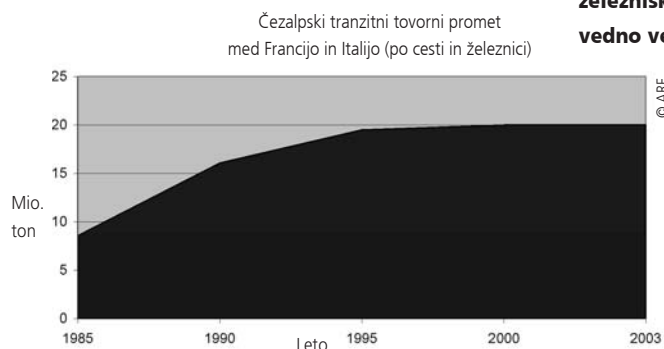
le Francija, Italija in Švica združiti sile in na novo ovrednotiti železniške povezave. Železniške proge Mont-Cenis, Simplon-Lötschberg in Gotthard bi lahko obratovala kot celovit transportni sistem, če bi zgradili potrebne priključke na severni in južni strani Alp. S tem bi bile odstranjene prave ovire, ki preprečujejo mobilnost, vendar pa za te niso odgovorne Alpe, temveč zaradi gostega prometa popolnoma zatrpna vozlišča velikih metropol.

*Damiano Di Simine*  
Predsednik CIPRE-Italija



© Legambiente Val Susa

**Količina prepeljanega blaga se sicer ni povečala, zato pa je nasprotovanje prebivalcev doline Val Susa gradnji novega železniškega predora vedno večje.**



Primer za belo knjigo

## Optimalna izraba obstoječe infrastrukture na osi München-Verona



© Rail Traction Company

**Zaradi uporabe lokomotive z izmeničnim tokom na meji ni čakalne dobe .**

Ur. – Na osi München-Verona opravljata Rail Traction Company (RTC) v sodelovanju z zasebnim železniškim podjetjem Lokomotion čezmejni tovorni promet na območju, kjer ni avtocest. Ponudba transakcijskih storitev v železniškem prometu je odgovor na veliko povpraševanje tržišča po novih storitvenih možnostih. Že v pilotni fazi projekta je bilo mogoče uporabiti dodatne železniške povezave. V sklopu prve povezave v čezalpskem kombiniranem prometu, ki uporablja stalno zasebno vleko vlakov, vozi mesečno 300 vlakov, ki dosežejo točnost 85 odstotkov. Visoke kako-

vostne standarde zagotavlja pet novih lokomotiv z izmeničnim tokom, ki omogočajo enostavno vodenje pri uporabi italijanskega, avstrijskega in nemškega železniškega omrežja. Poleg tega so kakovostni standardi zagotovljeni zaradi popolnega nadzora vlakov s pomočjo satelitov.

Z vidika logistike je bila na primer za industrijo jekla razvita celovita rešitev in tako lahko RTC skupaj z železniškim podjetjem Lokomotion s kombiniranim prometom svojim strankam ponudita precejšnje ugodnosti (manjši stroški, prihranek na času, enostavno odvijanje prometa, sledenje tovora itd.).

### Alpska konvencija, Protokol o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa, črka b), prvi odst. 10. člena:

Da bi se bolje izkoristila posebna primernost železnice za obvladovanje prometa na velike razdalje kot tudi njeno omrežje za prometno povezanost gospodarstva in turizma, alpskih regij, bodo pogodbenice podpirale v okviru svojih pristojnosti...nadaljnjo optimizacijo obratovanja, kot tudi posodabljanje železnice, predvsem v čezmejnem prometu.

Transakcijska stopnja z več kot 20-odstotno letno rastjo je dokaz, da je železniški tovorni promet lahko konkurenčen cestnemu in vedno več podjetij je prepričanih, da je inovativna ponudba železniškega prometa zanje ugodna.

Primer za črno knjigo

## Neuspeh potujoče avtoceste v Avstriji



© Rail Cargo Austria AG

**Potujoča avtocesta ne potuje več.**

Ur. – Na oprtnem vlakcu se tovornjaki prevažajo na posebnih nizkopodnih vagonih. Za Avstrijo kot tradicionalno tranzitno državo je ta način transporta velikega pomena. Po povpraševanju, ki je v zadnjih letih naraščalo, so različne spremembe okvirnih pogojev za tovorni promet na začetku leta 2004 prvič povzročile drastičen padec prometa na progah kombiniranega prometa.

Zlasti potem, ko je prenehal veljati sistem ekotočk za tranzitni promet tovornih vozil, za katerega pa ni bil uveden nadomestni ukrep, so se pokazale škodljive posledice. Prevozniki, ki so prej zaradi svoje široko razvejane flote uporabljali oprtne vlake, predvsem

tiste iz Grčije, so v letu 2004 skoraj v celoti opustili njihovo uporabo. Tudi številni prevozniki iz vzhodne Evrope so imeli več koristi od ugodne stroškovne strukture, če so za prevoze uporabljali ceste. Linija iz Soprona na Madžarskem do Welsa v Avstriji je bila zaradi drastičnega zmanjšanja povpraševanja že ukinjena. V zvezni deželi Tirolski, na katero je odpadlo okoli 70 % vseh prevozov na podlagi sistema ekotočk, je na brennerski progi leta 2003 na dan vozilo 18 parov vlakov podjetja ÖKOMBI, leta 2005 pa se je število znižalo na 7 parov vlakov dnevno. Podjetje Bertani je leta 2003 prek Brennerja še obratovalo s 4 pari vlakov, ki pa so bili leta 2005 v celoti ukinjeni. Preusmeritev oprtnih vlakov, splošno naraščanje obsega prometa, opuščanje prevozov skozi turski predor zaradi dviga cestnine za tovorna vozila, težja od 3,5 tone na tem odseku, in izogibanje tranzitu prek Švice, kjer so s 1.1. 2005 zvišali takso za tovornjake, težje od 3,5 ton, je povzročilo, da je močno narasel obseg tovarnega cestnega prometa prek Brennerja. Že v prvih treh mesecih tega leta je težek tovorni promet prek Brennerja narasel za 7 % v primerjavi s primerljivim časovnim obdobjem v lanskem letu.

### Alpska konvencija, črka c), prvi odst. 10. člena

Pogodbenice bodo podpirale v okviru svojih pristojnosti ukrepe s ciljem, da se preusmeri predvsem tovorni promet na večje razdalje na železnico in močnejše harmonizira določanje tarif za prometno infrastrukturo.



# Zelena luč za zbiranje «alpskega znanja»

**Eden od poglavitnih ciljev projekta «Prihodnost v Alpah» je zbrati in povezati strokovno znanje in izkušnje o trajnostnem razvoju na celotnem območju Alp. 6. in 7. julija 2005 se je v švicarskem mestu Chur že srečalo 33 strokovnjakov iz sedmih alpskih držav, da bi javnosti predstavili projektni del «alpKnowhow».**

Projektne delavnice v Churu so se udeležili številni ekonomisti, družboslovci, strokovnjaki za prometno stroko, kmetijstvo in turizem, ki so tudi člani šestih mednarodnih skupin, katerih naloga bo v naslednjih devetih mesecih zbrati raziskovalno in praktično znanje in izkušnje o šestih projektnih temah ter poiskati odgovore na t.i. projektna vprašanja (gl. besedilo v okviru).

## Razvijanje enotnega pogleda na projekt

Delavnica ni bila namenjena le medsebojnemu spoznavanju – za udeležene skupine je bila značilna pisana sestava, saj so prišli tako strokovnjaki kot predstavniki nacionalnih odborov CIPRE iz Francije, Italije, Slovenije, Avstrije, Nemčije, Lihtenštajna in Švice, temveč tudi izoblikovanju enotnega pogleda partnerjev na projekt in razjasnitvi odprtih vprašanj. Zato je bila delavnica posvečena medsebojnemu obveščanju kakor tudi predstavitvi različnih projektov in že izdelanih podlag.

## Skupinsko delo za trajnostno prihodnost Alp

Šest vsebinskih sklopov bodo v mešanih skupinah obravnavali trije do pet strokovnjakov, ki sicer delujejo na različnih področjih. Za to seveda obstaja dober razlog: do inovativnih rešitev za aktualne teme na območju Alp bo prišlo le, če bo ustvarjena povezava

med raziskovalnim in praktičnim znanjem. Tako raziskovalci kot praktiki si morajo svoje znanje izmenjati ter zbrane informacije glede na vsakokratne izkušnje na novo interpretirati.

Skupine bodo do jeseni zbrale ter analizirale primere dobre prakse in najpomembnejše publikacije za vseh šest vsebinskih sklopov: ustvarjanje vrednosti na regionalni ravni, socialna kompetenca, zavarovana območja, promet dnevnih migracij, nove oblike odločanja, politike in predpisi. Nacionalni odbori CIPRE bodo zagotovili ustrezno podporo in posredovali kontaktne naslove. Tako nastali fond informacij bo mogoče uporabiti pri oblikovanju odgovorov na vprašanja, zastavljena v okviru «Prihodnosti v Alpah». Zaželeni so tudi predlogi za zbiranje in nadaljnje širjenje pridobljenih informacij – ta druga faza projekta se bo zaključila pomladi prihodnje leto, do takrat pa so predvidene še vsaj tri delavnice.

*Christa Mutter, Karin Hindenlang*



**Zbiranje vsealpskega znanja: udeleženci delavnice.**

### «Prihodnost v Alpah» išče odgovore na naslednjih šest vprašanj:

1. Kako uspešno je mogoče izkoristiti potencialne za ustvarjanje verig proizvodov in storitev z visoko dodano vrednostjo na regionalni ravni?
2. Kaj pripravi ljudi do tega, da ne glede na gospodarske in ekološke možnosti živijo na območju Alp ali se tja naselijo? Kako je mogoče krepiti socialno kompetenco posameznika in skupnosti?
3. Pod kakšnimi pogoji so velika zavarovana območja instrumenti trajnostnega razvoja in hkrati ustrezni instrumenti za varovanje biotske raznovrstnosti?
4. Kako se med seboj povezuje mobilnost in strukturni razvoj prostora? Katere rešitve so na voljo za hitro rastoči priložnostni turistični promet ter promet dnevnih migracij?
5. Katere nove oblike odločanja so perspektivne pri dogovarjanju o pravicah do rabe prostora z vidika trajnostnega razvoja?
6. Kako vplivajo politike in predpisi na prihodnji prostorski razvoj? Kako jih je treba prilagoditi, da bi v večji meri prispevali k trajnostnemu razvoju? Kako je mogoče izboljšati procese vrednotenja politik in raziskovanja, da bi zmanjšali razkorak med priporočili in izvajanjem v praksi?

# Vsealpsko uresničevanje rezultatov projekta climalp

Na začetku leta 2004 je začela CIPRA izvajati nov projekt climalp . Na podlagi zbranih rezultatov tega projekta je letos začela s kampanjo obveščanja, s katero bo naslednji dve leti ozaveščala širšo javnost o pomenu, ki ga imajo nizkoenergijske hiše, zgrajene iz domačega lesa, za varstvo podnebja in spodbujanje razvoja lokalnega gospodarstva. CIPRA želi torej z novo kampanjo prispevati k varovanju podnebja, trajnostnemu razvoju alpskega prostora ter uresničevanju Alpske konvencije in pripadajočih protokolov o hribovskih gozdovih in energiji.



Tako različne so lahko nizkoenergijske hiše - primeri iz Wolfurta...

© CIPRA

-Ur. – V okviru projekta climalp je CIPRA leta 2004 obravnavala energijsko učinkovite hiše iz domačega lesa v alpskem prostoru. Rezultati so objavljeni v štirih jezikih v poročilu, ki obsega sto strani (www.climalp.info). Zaključna predstavitev projekta, ki so se je udeležili predstavniki iz vseh regij, je izzvala veliko zanimanje prisotnih in je CIPRO spodbudila, da bo še naprej širila in uporabljala tako zbrano znanje v alpskem prostoru. Pri tem bodo osrednjo vlogo odigrali zlasti nacionalni odbori CIPRE v sedmih alpskih državah.

## Izhodišni položaji posameznih regij se med seboj razlikujejo

Ozaveščenost in poznavanje načina gradnje nizkoenergijskih hiš je razširjeno predvsem v nemško govorečem prostoru, medtem ko je v francoskem, italijanskem in slovenskem alpskem prostoru ta način gradnje manj poznan. Celo arhitekti in investitorji tovrstnih stavb pogosto ne poznajo možnosti, ki jih tak način gradnje ponuja, čeprav lahko v vseh regijah najdemo vsaj nekaj zanimivih nizkoenergijskih stavb. Tudi med političnimi predstavniki so prednosti spodbujanja take gradnje in sanacije nepoznane.

Ravno država lahko na tem področju veliko ukrene: po eni strani lahko z gradbenimi predpisi ustvari osnove za uporabo nizkoenergijske gradnje, po drugi strani pa prek subvencijske politike razpolaga z učinkovito obliko spodbude. Ne smemo zanemariti tudi vloge države kot investitorice.

© CIPRA



...in Kehlegga v Avstriji.

## Vsesplošno ozaveščanje.....

V naslednjem letu in pol bo namen razstav, ekskurzij in predavanj, ki bodo sledile, ozavestiti javnost o tej temi. Pri tem je najpomembnejše obveščanje in projektno delo v posameznih alpskih državah. Osebe, ki so v posameznih državah odgovorne za projekt, delujejo kot multiplikatorji. Trenutno v celotnem alpskem loku poteka določanje najpomembnejših akterjev, kot so znanstvene ustanove, arhitekti, različni uradi, pomembni dejavniki iz gozdnega in lesnega gospodarstva ter gradbeništva, s katerimi se vzpostavljajo stiki in potekajo dogovori za sodelovanje pri sestavi referatov in delo v občinah.

Skupaj je med izvajanjem projekta predvidenih okrog 30 različnih prireditev z izbranim občinstvom od Dunaja do Nice. Prireditve naj bi s posredovanjem in izmenjavo znanja še dodatno spodbudile arhitekto, načrtovalce in strokovnjake lesarske stroke, da bi tudi v prihodnje sodelovali med seboj. Tako lahko nastanejo tudi nacionalne mreže, ki bi povezovala mednarodne nosilce znanja.

## ...in konkretni projekti

Prireditve so pomembne tudi za uvajanje projektov v občinah. V vsaki od sedmih držav, kjer je sedež nacionalnih odborov CIPRE, naj bi začeli izvajati vsaj tri projekte nizkoenergijske gradnje z lesom (novogradnja ali sanacija), ki jih bo mogoče uporabiti kot vzorčne projekte za ogled na ekskurzijah in pri delu z mediji. Zainteresiranim občinam je treba nuditi podporo pri posredovanju strokovnjakov in znanja.

Ekskurzije, na katerih si udeleženci lahko ogledajo že obstoječe zgradbe kot primere dobrih praks, imajo tudi pomembno vlogo pri posredovanju znanja na področju nizkoenergijske gradnje. Ob tem bodo predstavljeni tudi vidiki ustvarjanja vrednosti na regionalni ravni s stalno krepitevijo verige lesa. Povezovanje dejavnikov od gozda do gradbene stroke je izziv, pri katerem so lahko obstoječe izkušnje v veliko pomoč.

# CIPRA Francija – trajnostni razvoj v alpskem prostoru s francoskim pridihom

Predstavitve nacionalnih odborov CIPRE se nadaljujejo, tokrat v francoskem Grenoble, kjer ima sedež CIPRA Francija. Delovanje društva, ki je bilo ustanovljeno v osemdesetih letih, je bilo vsa ta leta bolj ali manj intenzivno, kar je bilo odvisno od stopnje zagnanosti neprofesionalnih sodelavcev, finančnih sredstev in števila stalno zaposlenih uslužbencev. Danes je najpomembnejši cilj uveljavitev CIPRE Francija kot prvega sogovornika pri reševanju zadev v zvezi z Alpsko konvencijo in trajnostnim razvojem na območju francoskih Alp.

## CIPRA Francija in članske organizacije

Kot krovna organizacija ima CIPRA Francija poseben položaj, saj so njeni člani ne samo društva, ampak tudi narodni in regionalni naravni parki. Čeprav si stališča enih in drugih pogosto nasprotujejo, je taka raznolikost veliko obogatitev za organizacijo in bi jo bilo zato treba bolje izkoristiti. CIPRA Francija predstavlja stično točko za predstavnike različnih področij delovanja, za obveščanje in izmenjavo mnenj, pa tudi organizacijo, ki zavzema in različna stališča jih povezuje ter tako podpira dejavnosti posameznih članov.

## Nacionalna stična točka CIPRE-International

Drugi steber delovanja CIPRE Francija je njena tesna povezanost s CIPRO-International, s katero potekajo številne dejavnosti izmenjave mnenj in informacij; CIPRA Francija izhaja tudi iz izkušenj in se pri tem opira na mrežo mednarodne platforme, istočasno pa tudi sama CIPRI-International posreduje izkušnje in stike s francoske strani. V naslednjih letih namerava CIPRA-Francija še aktivneje sodelovati pri številnih skupnih dejavnostih, povezanih z alpskim prostorom (v okviru projektov Poročilo o Alpah, Povezanost v Alpah itd.).

Z aktivnim sodelovanjem CIPRE-Francija pri projektih, ki jih usklajuje CIPRA-International, se utrjuje tudi

stiki s celotno mrežo nacionalnih predstavništev. Tako je CIPRA-Francija nacionalna kontaktna točka za projekt «Prihodnost v Alpah» in za seznanjanje javnosti s projektom Climalp.

## Stična točka za obveščanje o Alpski konvenciji

Zelo pomemben cilj CIPRE Francija je okrepitev njene vloge, ki jo ima kot stična točka za obveščanje o Alpski konvenciji, še posebno v obdobju, ko je po ratifikaciji protokolov Alpske konvencije s strani Francije na vrsti njihovo uresničevanje. V sodelovanju z ministrstvom za okolje in trajnostni razvoj ter drugimi institucijami, ki delujejo na tem področju, organizira CIPRA Francija različne dejavnosti obveščanja in nadaljnjega izobraževanja (konference, seminarji, razstave, publikacije), ki se navezujejo na Alpsko konvencijo. Pomembna naloga je tudi spodbujanje strokovnega znanja v zvezi z uresničevanjem Alpske konvencije s pravnega vidika, kar namerava CIPRA Francija izvajati v sodelovanju s pravniki iz različnih organizacij.

## Perspektive za naslednja leta so velike

Idej za nove projekte in sodelovanje za naslednja leta ne manjka. Omeniti velja samo spodbujanje francoskih občin, da bi pristopile k Omrežju občin «Povezanost v Alpah», ali možnosti sodelovanja z ministrstvom za okolje in trajnostni razvoj v okviru francoskega predsedovanja Alpski konvenciji (2007-2008). V tem času bodo organizirane različne prireditve, izšle bodo tudi številne publikacije, katerih cilj bo seznanjanje javnosti z Alpsko konvencijo. Poleg tega bo letna strokovna konferenca CIPRE leta 2008 potekala v Franciji. Glede na obseg konference bo CIPRA Francija zaposlena z njeno organizacijo že od leta 2006 dalje.

CIPRA-France, MNEI, 5 place Bir Hakeim, F - 38000 Grenoble. Tel./ faks. : + 33 (0)4 76 48 17 46, e-naslov : [cipra-france@wanadoo.fr](mailto:cipra-france@wanadoo.fr)



© CIPRA  
Predsednik Patrick le Vaguerese



© CIPRA-Frankreich  
Vodja projekta Claire Simon

## Člani CIPRE Francija

Association Dauphinoise pour l'Aménagement de la Montagne (ADAM), Association nationale pour la protection des Eaux et rivières (ANPER TOS), Fédération Française des Clubs d'Alpinisme et de Montagne (FF CAM), Fédération Française de Montagne et d'Escalade (FFME), Fédération Française de Randonnée Pédestre (FFRP), Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA), Fédération Française Union Touristique des Amis de la Nature (FF UTAN), Mountain Wilderness France, Parc National du Mercantour, Parc National de la Vanoise, Parc National des Ecrins, Parc Naturel Régional de la Chartreuse

# Letna strokovna konferenca CIPRE 2006: podnebne spremembe

**Podnebne spremembe so za medije in politiko postale privlačna tema, pri odločitvah, ki jih sprejemata politika in gospodarstvo, pa ne igrajo nobene vloge. CIPRA in Dynalp, projekt v okviru pobude skupnosti Interreg III B, bosta te pomanjkljivosti izpostavila na konferenci, ki bo od 18. do 20. maja 2006 v Bad Hindelangu v Nemčiji.**



© Gesellschaft für Ökologische Forschung

Ur.- Na gorskih območjih, kot so Alpe, so posledice podnebnih sprememb opazne hitreje in občutneje kot drugod. Nove študije dokazujejo, da se bo število ekstremnih naravnih dogodkov še povečalo. Širjenje naseljenih območij v dolinah in predelov, ki postajajo zazidljivi, ter vedno gostejša prometna in turistična infrastruktura so tveganja še povečali; investicije v zimski turizem se bodo verjetno srednjeročno izkazale kot zgrešene.

Kako bi se politika in gospodarstvo morala odzvati na take razmere? Občine so izpostavljene pritiskom, ki jih povzročata razvoj in rast, in nimajo ustreznih instrumentov, da bi ocenile srednjeročna in dolgoročna tveganja ter sprejele pravilne ukrepe, ponudniki turističnih storitev pa pred resničnostjo zatiskajo oči.

Rešitev problemov, nastalih zaradi podnebnih sprememb, ni samo v sprejetem dogovoru v svetovnem obsegu, kot je npr. Kjotski sporazum, ampak tudi ukrepanje na lokalni ravni. Konferenca bo pokazala, katere prilagoditvene strategije na regionalni in lokalni ravni so že bile izvedene. Predstavniki občin, stro-

kovnjaki s področja regionalnega razvoja in regionalnega gospodarstva, strokovnjaki iz nevladnih organizacij in strokovnjaki za področje naravnih nesreč si bodo ob tej priložnosti izmenjali znanje in izkušnje. Načelo preventivnega ukrepanja zadeva prav vse. Predstavljeni bodo tudi načrti za preprečevanje in odpravo vzrokov, ki naj bi učinkovito, smotno ter socialno in ekološko sprejemljivo prispevali k zmanjšanju izpustov CO<sub>2</sub>.

To je prvič, da bo CIPRA konferenco posvetila podnebnim spremembam. Skupaj s projektom Dynalp, za katerega je dalo pobudo Omrežje občin «Povezanost v Alpah» v okviru projekta INTERREG III B, organizira CIPRA-Nemčija od 18. do 20. maja 2006 v Bad Hindelangu v Nemčiji letno strokovno konferenco. Konferenca bo tudi vsebinsko prispevala k uredništvu projekta CIPRE «Prihodnost v Alpah».

V okviru projekta Dynalp se 52 partnerjev ukvarja s problematiko prostorskega planiranja. Občine in regije, ki pri projektu sodelujejo, so istočasno nosilci znanja in uporabniki ugotovitev o podnebnih spremembah in njihovih posledicah.

**Ledeniki izginjajo: Gurgler Ferner, Ötztalske Alpe, Avstrija, 1925 in 2003.**



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

## KOLOFON

### Obvestila CIPRE

izhajajo 4-krat letno

Uredništvo (Ur.): Andreas Götz, Michel Revaz, Stefanie Fuchs, Tanja Galehr, Felix Hahn, Karin Hindenlang, Elke Schimmel, Claire Simon – CIPRA-International – drugi avtorji: Alf Arnold, Reinhard Gschöpf, Benoît Leclair, Helmuth Moroder, Christa Mutter, Damiano di Simine, Roman Zanon – Prevodi: Christine Breuss, Fabienne Juillard, Nataša Leskovic Uršič, Carlo Gubetti – Pri ponatisu zaželeno navedba vira – Natisnjeno na reciklirani papir – Nemška, francoska, italijanska in slovenska izdaja – Layout: Stefanie Fuchs, Tanja Galehr – Celotna naklada: 11.000 – Tisk: Gutenberg AG, Schaan/FL –

**CIPRA-International**, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel. 00423 237 40 30, Fax. 00423 237 40 31, [cipra@cipra.org](mailto:cipra@cipra.org), [www.cipra.org](http://www.cipra.org), [www.alpmedia.net](http://www.alpmedia.net)

#### Nacionalni odbori:

**CIPRA-Deutschland**, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu, Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, [info@cipra.de](mailto:info@cipra.de), [www.cipra.de](http://www.cipra.de)

**CIPRA-France**, 5, Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble, Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, [cipra-france@wanadoo.fr](mailto:cipra-france@wanadoo.fr)

**CIPRA-Italia, c/o Pro Natura**, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino, Tel.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 503 155, [cipra@arpnet.it](mailto:cipra@arpnet.it)

**CIPRA-Liechtenstein**, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel.: 00423 232 52 62, Fax: 00423 237 40 31, [info@lgu.li](mailto:info@lgu.li), [www.lgu.li](http://www.lgu.li)

**CIPRA-Österreich**, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien, Tel.: 0043 1 401 13 36, Fax: 0043 1 401 13 50, [birgit.karre@cipra.at](mailto:birgit.karre@cipra.at), [www.umweltdachverband.at/cipra](http://www.umweltdachverband.at/cipra)

**CIPRA-Schweiz**, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich, Tel.: 0041 44 431 27 30, Fax: 0041 44 430 19 33, [cipra@cipra.ch](mailto:cipra@cipra.ch)

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

#### Regionalni odbor:

**CIPRA-Südtirol**, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen, Tel.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, [info@umwelt.bz.it](mailto:info@umwelt.bz.it), [www.umwelt.bz.it](http://www.umwelt.bz.it)

#### Podporni član:

**Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGA)**, Keucheniusshof 15, NL-5631 NG Eindhoven, Tel.: 0031 40 281 47 84, [nmga@bergsport.com](mailto:nmga@bergsport.com), [www.nmga.bergsport.com](http://www.nmga.bergsport.com)

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552, melden.

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient		Porre una crocetta secondo il caso	
Weggezogen: Nachsendefrist A démissionné: Délai de réexpédition expiré Passacato Termine di ripedizione scaduto	Un- genügend insuffisante insufficiente	Nicht- abgeholt Non rec. Non ritirato	Annahme verweigert Refusé Respinto
	Un- bekannt Inconnu Sconosciuto	Nicht- bekannt Non rec. Non ritirato	Gestorben Décédé Deceduto