

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



Prosta pot za Alpsko konvencijo?

Draga bralka, dragi bralec!

Alpska konvencija je v prometnem protokolu predvidela celovito zasnovano za razvoj trajnostne mobilnosti. Taka zasnova izpolnjuje potrebe, ki jih ima družba na področju prometa, ne da bi bila pri tem ogrožena ali uničena življenje oz. eksistenčna osnova ljudi in njihovega okolja. Danes cestni promet marsikje prekomerno ogroža kakovost življenja in to ne samo vzdolž tranzitnih osi. Že v okvirni konvenciji o varstvu Alp, ki

hrupa, izpušnih plinov in prometnih nezgod. Vse te cilje je mogoče doseči le pod pogojem, da se zmanjša obseg prometa. Sedanji evropski prometni režim gre ravno v nasprotno smer: promet tovornih vozil v Evropi že več let narašča tako hitro kot bruto družbeni proizvod, prav tako je visok tudi socialni davek, saj na evropskih cestah vsako leto umre več kot 40'000 ljudi. Obremenitve okolja zaradi prometa pa so marsikje poglaviti razlog tudi za nastalo okoljsko škodo.



CIPRA je o teh problemih izčrpno razpravljala na skupščini delegatov 23. in 24. oktobra 2003 v Salzburgu. Vendar pa udeleženci konference niso ostali le v konferenčni dvorani, temveč so Werfenweng in Zederhaus, kraja, kjer se spopadajo s prav temi težavami, tudi obiskali. CIPRA je na skupščini delegatov v Salzburgu sprejela še resolucijo o prometu. O vsem tem poročamo v tokratni številki našega glasila.

Na koncu bi se rad organizatorjem konference, odgovornim iz CIPRE-Avstrija, vsem predavateljem in vsem udeležencem prisrčno zahvalil za njihovo sodelovanje, ki je pripomoglo k uspešnemu in živahnemu poteku konference. Vam pa, dragi bralci in drage bralke, želim veliko veselja pri prebiranju sedemdesete številke informativnega biltena CIPRE.

Andreas Weissen
Predsednik CIPRE-International

Editorial

je bila podpisana pred dvanajstimi leti v Salzburgu, so cilji jasno določeni. Gre za to, da je treba obremenitve in tveganja čezalpskega in znotrajalpskega prometa zmanjšati na sprejemljivo mero.

Kdor oblikuje cilje, vzbuja upanje. Udejanjanje prometnega protokola postaja za Alpsko konvencijo pravi preizkusni kamen. Prebivalci alpskega prostora si od izvajanja protokola obetajo občutno zmanjšanje

VSEBINA



● Letna strokovna konferenca CIPRE



● Bela knjiga/ črna knjiga

● Alpska konvencija



● Razno

Novice

- 4 Prosta pot za Alpsko konvencijo?!
- 5 Primerjava prometnega protokola z Belo knjigo EU
Stanje pri izvajanju Alpske konvencije in pripadajočih izvedbenih protokolov
- 6 Trnova pot do začetka izvajanja prometnega protokola
Osnutek evropske direktive o stroških prometne infrastrukture
- 7 Prometni protokol kot priročnik za izvajanje sodobne prometne politike na območju Alp
- 8 Izvajanje Alpske konvencije z vidika NVO
- 9 Resolucija CIPRE o uresničevanju protokola o prometu
- 10 Izvajanje Alpske konvencije s pravnega vidika
- 11 Uresničevanje Alpske konvencije kot mednarodni izziv
Delovna skupina za promet
- 12 Prihodnost čezalpskega prometa z vidika Švice
Francija in prometni protokol – in kje smo mi?
- 13 Izvajanje prometnega protokola v Avstriji
Uresničevanje prometnega protokola z vidika Nemčije
- 14 «Alpe 2005» – nizozemska zasnova mobilnosti
«Bodan-Rail 2020»: povezave v železniškem potniškem prometu na regionalni ravni
- 15 MOGOMA® – karta okolju prijaznega turizma, ki si utira pot v Franciji
«Peš visoko med oblaki» – turistična mobilnost v Narodnem parku Gran Paradiso v Italiji
- 16 Civilne pobude se zavzemajo za uresničevanje prometnega protokola
«Odseljevanje ni rešitev»
- 17 Werfenweng: «okolju prijazna mobilnost – turizem brez avtomobilov»
Zederhaus: tranzitnemu prometu ni vedeti konca
- 18 Prebivalstvo in kultura: sodelovanje vseh akterjev je nujno
Protokol o vodi odložen
- 19 CIPRA-International sprejela resolucijo o svetovnem prvenstvu v alpskem smučanju 2005 v Veltlinu v Italiji
Zelena luč za Dynalp, projekt v okviru programa INTERREG IIIB
IS Alpsko mesto leta za poslovodenje zadolžilo CIPRO-International
- 20 Zamenjava v vodstvu CIPRE-Južna Tirolska
Poletna akademija CIPRE 2004: večja usmerjenost v prakso

Strokovnjaki s političnega in znanstvenega področja ter predstavniki nevladnih organizacij in civilnih pobud so se na letošnji strokovni konferenci, ki jo je CIPRA-International pripravila v Salzburgu v Avstriji, ukvarjali s prometom. V nadaljevanju objavljamo najprej uvodni referat, s katerim je predsednik CIPRE-Avstrija Norbert Weixlbaumer otvoril konferenco, na naslednjih straneh pa v skrajšani obliki še nekatera druga predavanja. Vsi prispevki konference bodo v celoti objavljeni v kratkem.

Prosta pot za Alpsko konvencijo?!



© CIPRA

Otvoritveni govor je imel Norbert Weixlbaumer, predsednik CIPRE-Avstrija.

...se glasi poziv konference, zavestno zapisan kot vprašanje. Po eni strani postavlja v ospredje pisano družino vseh akterjev Alpske konvencije, po drugi strani pa je izrecno namenjen vsem tistim, ki še vedno niso ratificirali in začeli izvajati Alpske konvencije.

Če bi lahko le polovico politične energije, ki omogoča prosto pot samorilskemu prometu po naših cestah, uporabili za zaživetje Alpske konvencije, nam za geslo konference ne bi bilo treba postavljati vprašanja. Tako pa nam preostane samo zavzet in dobronameren poziv javnosti! Popolnoma neurejen promet, ki ga financiramo vsi, ki je nezdržljiv s trajnostnim razvojem in se danes razume kot temelj globalizacije, je po eni strani šele pokazal, kako potrebna je Alpska konvencija. Po drugi strani pa ovira njeno uresničevanje prek politične ravni, ki jo predstavljajo države oz. EU kot zveza evropskih držav, ki Alpske konvencije niso ratificirale oz. je ne izvajajo. Promet je, izražen v smislu razdvojene, protislovne metafore, motor Alpske konvencije. Teme, kot so pomen, problematika in prihodnost prometa, morajo biti zato na konferenci v žarišču dogajanja tudi v imenu drugih področij iz protokolov Alpske konvencije.

Prosta pot za Alpsko konvencijo in promet?! S tem družbenopolitično ambivalentnim ciljem je Alpska konvencija sredi odločilne izvedbene faze postavljena pred novo preizkušnjo. Zdi se, da je položaj zašel v slepo ulico. Po eni strani globalizacijski procesi v obstoječih okvirih ne dopuščajo nikakršne trajnosti. Po drugi strani pa konvencija brez učinkovito urejenega (zato še ni implementirana) in dejanskega načela trajnosti ne more izpolnjevati svojega integrativnega cilja v prihodnost usmerjene alpske politike. Zaradi česar je treba še posebej odločno zahtevati uresničevanje Alpske konvencije kot referenčnega okvira v prihodnost usmerjene alpske politike.

Ali bo torej popotovanje potekalo kot: a) zmerna, svobodna pot v smeri inovativne strategije trajnostnega razvoja, ki bo raznoliki družbi na območju Alp nudil prostor, ali pa kot b) pretirano dirjanje v kolektivno samorilnost, ki monotoni družbi za krajši čas pri-

pomore do navideznega razcveta, kjer ni najti sledi trajnosti?

Cilj konference je prizadevanje za ofenzivno transparentnost tako nastalega polja napetosti, ki povzroča, da postaja Alpska konvencija preizkusni kamen zlasti pri delovanju na nadregionalni ravni. Pa je trajnostni razvoj na tej ravni in onstran vseh izrečenih deklaracij sploh še uresničljiv? Vladne organizacije, predstavniki civilne družbe, posamezni strokovni krogi in prizadeti bodo o tej temi podali svoje prispevke. Predstavljene bodo v prihodnost zazrte ideje, pojasnjena bosta tudi zakonski okvir in prometni protokol. Prihodnost tranzitnega in znotrajalpskega prometa bo natančno in vsestransko preučena z mednarodnega in lokalnega vidika. Osrednjega pomena bodo vprašanja vseh, ki jih prizadeva netrajnostna prometna politika. Je morda ena od možnosti pobeg – odseljevanje, ki se ga propagira kot rešitev po načelu «end-of-pipe» nekje med obupom, pretiranimi zahtevami in izhodom? V drugem delu konference, ki bo usmerjen v ekskurzije in dogajanja, se bo mogoče spoprijeti s konkretnim, na mestu samem doživeti prave probleme prometa. Izhajajoč z lokalnega prizorišča je čezmejni vidik prometa in Alpske konvencije prav tukaj v središču.

*Norbert Weixlbaumer
Predsednik CIPRE-Avstrija*



© CIPRA

Otvoritev letne strokovne konference pred več kot 120 udeleženci.

Primerjava prometnega protokola z Belo knjigo EU

Za Avstrijo je izredno pomembno, da Evropska unija sprejme pobude Alpske konvencije in pripadajočih protokolov ter da dejavno sodeluje pri njihovem uresničevanju. Ta zahteva je povsem realna, ponazorimo pa jo lahko v obliki primerjave prometnega protokola z Belo knjigo o evropski prometni politiki.

Cilji

Najpomembnejši cilj prometnega protokola je zmanjšanje obremenitev in tveganj, ki jih povzročata promet, na mero, ki bo sprejemljiva za ljudi, živali in rastline. Ta zahteva se sklada z najpomembnejšo usmeritvijo Bele knjige Evropske unije, ki ocenjuje, da je vključevanje prometa «v dolgoročni trajnostni razvoj» nujno potrebno. Oba dokumenta izražata prepričanje, da prihodnji razvoj prometa ne sme več ogrožati okolja oz. ljudi.

Izvedbene strategije

Tudi pri tej točki sta si prometni protokol in Bela knjiga v veliki meri pretežno edina, da je nujna celostna zasnova izvedbenih strategij. Ukrepi za izboljšanje železniškega prometa, zlasti še kombiniranega prometa, se morajo tudi v obliki dodatne infrastrukture

izvajati skupaj s tarifnimi ukrepi v cestnem prometu zaradi uvedbe realnih stroškov.

Gradnja novih tranzitnih osi

Celo edini primer, pri katerem prometni protokol presega Belo knjigo EU, tj. določba o opustitvi gradnje novih cest višjega reda v čezalpskem prometu, ne nasprotuje politiki Evropske unije, saj tudi v razvojnih usmeritvah transevropskega omrežja (TEN) nove poti niso predvidene.

Zagotovo bi torej lahko govorili o velikem napredku, če bi Evropska unija in alpske države začele v prihodnje skupaj uresničevati prometno politiko, kot je predstavljena v Beli knjigi, in Protokol o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa.

Erwin Kastberger

Zvezno ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo, Avstrija

© CIPRA



Erwin Kastberger si želi, da bi EU intenzivneje sodelovala pri izvedbenem procesu.

Stanje pri izvajanju Alpske konvencije in pripadajočih izvedbenih protokolov

(Stanje: 1. december 2003) Datum deponiranja in začetka veljavnosti na spletni strani www.cipra.org.

		A	CH	D	F	FL	I	MC	Slo	EU
Okvirna konvencija	Ratificirana	08.02.94	28.01.99	05.12.94	15.01.96	28.07.94	14.10.99	22.12.98	22.03.95	26.02.96
Protokoli:										
Promet	Podpisan	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	06.08.02	
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Urejanje prostora in trajnostni razvoj	Podpisan	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Hribovsko kmetijstvo	Podpisan	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02	15.11.02	18.04.02			28.11.03	
Varstvo narave in nega krajine	Podpisan	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Gorski gozd	Podpisan	31.10.00	16.10.98	27.02.96	27.02.96	16.10.98	27.02.96	27.02.96	27.02.96	27.02.96
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Turizem	Podpisan	31.10.00	16.10.98	16.10.98	02.12.98	16.10.98	08.02.01	16.10.98	16.10.98	
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Varstvo tal	Podpisan	31.10.00	16.10.98	16.10.98	02.12.98	16.10.98	31.10.00	16.10.98	16.10.98	
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Energija	Podpisan	31.10.00	31.10.00	16.10.98	02.12.98	08.04.02	08.02.01		16.10.98	
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Reševanje sporov	Podpisan	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	06.08.02	
	Ratificiran	10.07.02		12.07.02	15.11.02	18.04.02			28.11.03	
Monaški protokol	Podpisan	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratificiran	08.07.97	28.01.99	22.12.98	13.04.95	16.03.95		26.01.95	22.05.95	14.01.98

Trnova pot do začetka izvajanja prometnega protokola



© CIPRA

Gerold Glantschnig vidi v Alpski konvenciji pomemben «kamenček v mozaiku» reševanja prometne problematike.

Cilj Alpske konvencije je povezati ekološke in ekonomske interese z ukrepi, ki prese-gajo posamezna področja in meje posameznih držav. Težavno uredničevanje takega cilja je najbolj vidno na prometnem področju, saj prav tu obstajajo ogromne razlike v interesih prebivalstva, ki živi na območju Alp in zunaj njega. Cilji, določeni v okvirni konvenciji, so med pripravi prometnega protokola razkrili velika nesoglasja, ki ob-stajajo med posameznimi alpskimi državami glede razumevanja teh problemov. Avstrija je zaradi načrtovanega zmanjšanja obremenitev uvedla tudi prepoved grad-nje novih čezalpskih tranzitnih poti. Ker druge pogodbenice, npr. Švica, niso želele sprejeti ukrepov s tako daljnosežnimi posledicami, je sledila večletna ohromitev po-bud za razbremenitev prometa na območju Alp. Medtem je bil podpisan pro-

metni pro-tokol, ki se ne omejuje samo na prepoved gradnje novih tranzitnih poti, temveč vključuje tudi zmanjšanje ekoloških obremenitev na obstoječih tranzitnih poteh. Da pa bi lahko dejansko dosegli zmanjšanje obremenitev, Alpska konvencija omogoča izda-jo predpisov tudi na nacionalni ravni, seveda pod pogojem, da niso v nasprotju z načelom prostega pre-toka blaga. Alpska konvencija s tem nedvomno prispeva po-memben kamenček v mozaik prizadevanj za zaje-zitev obremenitev alpskega sveta s tranzitnim pro-metom.

*Gerold Glantschnig
Urad koroške deželne vlade, Avstrija*

Osnutek evropske direktive o stroških prometne infrastrukture

Ur. Evropska komisija je 29. avgusta 2003 predložila predlog za spremembo tako imenovane «direktive o evrovinjetah», sprejete leta 1999. Z novo direktivo naj bi uvedli posebne dajatve za težja tovorna vozila glede na prevoženi kilometer in s tem zagotovili internalizacijo stroškov za okolje. Sedanja različica osnutka te zahteve ne izpolnjuje, saj bistveni dejavniki niso upoštevani v zadostni meri oz. sploh niso upoštevani. Negativno je treba zato oceniti zlasti naslednje točke:

Območje veljavnosti:

Direktiva naj bi se izvajala le, ko bi šlo za ceste, vključene v transevropsko omrežje (TEN), Evropska komisija pa bi vse druge ceste na ta seznam uvrstila le na zahtevo. Prav na območju Alp so tako številne doline in prelazi izvzeti iz gornje kategorije, kar otežuje oziroma preprečuje pobiranje dajatev v teh že tako in tako ekološko preobremenjenih območjih.

Upoštevanje eksternih stroškov:

Pri izračunu višine cestnin bodo upoštevani le stroški za gradnjo, vzdrževanje in širitev vsakokratne mreže prometnih poti, infrastrukturni stroški ukrepov za zmanjšanje obremenjevanja okolja s hrupom ter določeni stroški za odpravo posledic nesreč. Ni pa predvideno, da bi bili vključeni tudi stroški za varovanje okolja, zdravje ljudi in gradnjo infrastrukturnih objektov. O celovitosti realnih stroškov zato ni mogoče govoriti.

Uporaba prihodkov:

Kot predvideva direktiva, naj bi se prihodki uporabljali skoraj izključno za namene vzdrževanja in za «uravnoteženo gradnjo» prometne infrastrukture. Sredstva za preventivne ukrepe in ukrepe za odpravljanje posledic, ki jih ima promet na okolje in zdravje ljudi, ter za spodbujanje železniškega prometa niso predvidena.

Stališče CIPRE-International do nove direktive o stroških prometne infrastrukture je (v nemškem jeziku) objavljeno na spletni strani www.cipra.org v rubriki «Stališča CIPRE» (de).

Osnutek direktive pa si lahko preberete na spletnem naslovu europa.eu.int/eur-lex/de/com/availability/-de_availability_number_2003_09.html

Stroški negativnih vplivov prometa na zdravje ljudi in okolje naj bremenijo tiste, ki so jih povero.



© CIPRA

Prometni protokol kot priročnik za izvajanje sodobne prometne politike na območju Alp

Protokol o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa je odličen instrument, ki se ga lahko na lokalni, regionalni, državni in evropski ravni uporablja za načrtovanje mobilnosti. Je merilo, s pomočjo katerega lahko vrednotimo ukrepe na področju prometa, poselitve, turističnega razvoja in na splošno gospodarskega razvoja v nekem prostoru. Čeprav je protokol namenjen za uporabo na območju Alp, ima splošno veljavo. Prav zaradi svoje posebne ekološke občutljivosti pa ima lahko alpski prostor pionirsko vlogo za vso Evropo.

Prometni protokol je več kot samo priročnik: vsebuje namreč zelo jasno definirane obveznosti, ki se jim pogodbenice ne morejo izogniti.

Sicer ne vsebuje dokončnih rešitev za vse probleme, daje pa nekakšen okvir, znotraj katerega se je mogoče gibati, da bi dosegli cilj, tj. znižanje tveganj in obremenitev okolja zaradi prometa. Nekatere možnosti niso več uporabne: čezalpskega prometa ni mogoče več obvladovati z gradnjo novih cest višjega reda. To torej izključuje banalno reševanje in zahteva celovitejši pristop k reševanju problema, ki ga je mogoče izdelati le z natančno analizo delovanja sistema med vsemi udeleženi akterji.

To je tudi razlog, zakaj sta še posebej pomembni dolžnost pogodbenic, da redno poročajo o sprejetih ukrepih in njihovi učinkovitosti, ter uvedba ciljev kakovosti okolja, standardov in kazalcev. Karte bo treba torej položiti na mizo, nobena država ne bo mogla svojega položaja ne olupšati ne prikriti. Še pomembneje pa je, da so prebivalci obveščeni, da poznajo kakovost okolja, v katerem živijo, in učinkovitost sprejetih ukrepov. Če bi vse to upoštevali tudi na

regionalni in lokalni ravni – kot je predvideno v 3. členu, bi lahko končno le začeli govoriti o resnem prostorskem načrtovanju in načrtovanju mobilnosti, ki temeljita na kakovostnih podatkih. Vsak župan in vsak regionalni politik bi moral prometni protokol uporabljati kot priročnik, ki bi ga usmerjal pri sprejemanju ukrepov na lokalni ravni.

Zaradi prizadevanj okoljevarstvenih organizacij imamo danes dve pomembni mednarodni pogodbi, katerih dosledno izvajanje bi nedvomno povzročilo pomemben preobrat v prometni politiki – Protokol o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa in Kjotski protokol.

V resnici pa žal lahko le domnevamo, da bi proces uresničevanja brez močnega vpliva okoljskih organizacij napredoval zelo počasi. In to kljub dejstvu, da so se države k temu procesu zavezale.

Helmut Moroder
Podpredsednik CIPRE-International

Le manjše število členov prometnega protokola vsebuje tehnične ukrepe, ki se morajo izvrševati na državni ravni. To so 10. člen o železniškem in ladijskem prometu, 11. člen o cestnem prometu (prvi odstavek: «Pogodbenice se odpovedujejo gradnji cest višjega reda za čezalpski promet.»), 14. člen o realnih stroških in deloma 12. člen o zračnem prometu.

Vsi drugi členi, ki so povezani z dejavnostmi za izvajanje Alpske konvencije, se lahko uresničujejo neposredno na regionalni in lokalni ravni.

Besedila posameznih protokolov si lahko preberete na spletnem naslovu www.cipra.org v rubriki o «Alp-ski konvenciji».

© CIPRA



Helmut Moroder:
«Prometni protokol je odličen instrument za načrtovanje mobilnosti!»

Prometni protokol mora biti tudi na občinski ravni poglavita spodbuda.

© CIPRA



Izvajanje Alpske konvencije z vidika NVO

Razvoj Alpske konvencije spominja na Sizifovo delo: komaj je bila z veliko muko premagana prva gora, že se pojavi druga. V tem trenutku stojimo bržkone pred največjo goro: pravimo ji «izvajanje konvencije».



**Peter Hasslacher zah-
teva izvajanje določb
protokola tudi od
organov oblasti.**

© CIPRA
Hitrost izvedbenega procesa Alpske konvencije se v alpskem prostoru med posameznimi pogodbenicami ne bi smela preveč razlikovati, saj bi to lahko povzročilo, da bi bile le-te prisiljene nasprotovati ratifikaciji izvedbenih protokolov. Vsi obstoječi protokoli so že v veljavi v Avstriji, Lihtenštajnu in Nemčiji, v Franciji in Monaku le nekateri od njih. V kratkem bodo vsi protokoli v ratifikacijo predloženi tudi slovenskemu parlamentu. Za Švico in Italijo pa ni mogoče predvideti, ali bo do ratifikacije sploh prišlo oziroma kdaj in kako bo potekala ratifikacija ter koliko protokolov bo pri tem prišlo v poštev.

Zavzemanje NVO je potrebno tudi v prihodnje

Če se bodo zamude v ratifikacijskem procesu nadaljevale, bi lahko to v «pionirskih» državah zaradi morebitnih neskladij pri konkurenci in slabosti, pogojenih z lokacijo, povzročile, da bi se zaslislala namera po upočasnjem delovanju ali celo izstopu iz Konvencije. Zato mora biti še naprej naloga nevladnih organizacij, zlasti tistih s statusom opazovalk pri Alpski konvenciji, da odločno opozarjajo na neizpeljani ratifikacijski proces.

Položaj bo postal kritičen, če se pričakovanja ne bodo izpolnila. Vendar pa nevladne organizacije na območju Alp nikakor ne smejo dopustiti, da bi popustile pri svojih prizadevanjih za Alpsko konvencijo. To dolgujejo svojim članom v združenjih. Alpska konvencija je danes namreč ena od maloštevilnih možnosti za korigiranje (smeri) problemov alpskega sveta.

Osrednje cilje izvajanja je treba opredeliti!

Z vidika NVO je v tem trenutku nujno, da se pogodbenice kar najhitreje sporazumejo glede konkretnih ciljev pri izvajanju Alpske konvencije. Prizadevanja, zahteve in sodelovanje stroke za doseg tega cilja niso nič novega. Spomnimo naj na predlog Akcijskega načrta za uresničevanje Alpske konvencije, ki ga je izdelala CIPRA in je bil nazadnje vključen v teze za izvajanje Alpske konvencije, sprejete na VI. alpski konferenci leta 2000. Pripraviti pa je treba še večletni

načrt dela, ki naj bi med seboj strukturno povezal različna stališča pogodbenic in se posvetil strokovnim temam.

Opredelitev takega delovnega načrta in prioritet izvajanja ter nadaljnji razvoj tekočih izvedbenih dejavnosti ne smeta odvrniti pozornosti od dejstva, da se morajo določbe protokolov v državah, kjer so protokoli v veljavi, sedaj prenesti v vsakdanje delo: uporabljati jih morajo začeti izvršilni organi in oblasti, uporabljati se morajo v obliki zahtev za spremembe zakonov ali kot pripomoček pri argumentiranju, tolmačenju in utemeljevanju programov, načrtov itd.

Časa za postranske zadeve ni več

Opazovalci, kot sta CIPRA ali CAA (Club Arc Alpin), imajo sedaj v okviru neke konvencije prvič možnost, da sodelujejo v odboru za preverjanje izvajanja določb, kjer bo šlo za dolžnost poročanja in obravnavo primerov domnevnega neupoštevanja protokolov. Na to pravno izvrševanje protokolov Alpske konvencije se bodo morale NVO in pogodbenice seveda vsebinsko in organizacijsko dobro pripraviti.

Na marsikaterem področju nimamo več časa za razpravljanje o postranskih zadevah. Sedaj gre za izvajanje, da bo Alpska konvencija lahko izpolnila visoko zahtevo in v najiminitnejšem delu Evrope – v Alpah – poiskala pravo ravnovesje med gospodarstvom, potrebami družbe in ekologijo.

Peter Hasslacher

Vodja Oddelka za prostorsko planiranje in varstvo narave pri Avstrijski planinski zvezi, Innsbruck



Za preobremenjene alpske doline je hitro uresničevanje prometnega protokola edino upanje.

Resolucija CIPRE o uresničevanju protokola o prometu

Sprejeta na skupščini delegatov Mednarodne komisije za varstvo Alp (CIPRA) 23. oktobra 2003 v Salzburgu v Avstriji

Cilj Alpske konvencije, ki je bila podpisana 7. novembra 1991, je »zmanjšati obremenitve in nevarnosti v prometu čez Alpe in znotraj njih do mere, ki je znosna človeku, živalim, rastlinam ter njihovim življenjskim prostorom« (črka j) drugega odstavka 2. člena).

Predstavnice in predstavniki Mednarodne komisije za varstvo Alp (CIPRA), nevladne krovne organizacije, ki zastopa več kot sto organizacij in inštitucij iz sedmih alpskih držav, smo se več kot desetletje zavzemali za izdelavo protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa, ki bo prebivalstvu v alpskem prostoru zagotovila dodatno vrednost. Zato podpiramo protokol o prometu, ki je bil podpisan 31. oktobra 2000 na 6. alpski konferenci v Luzernu v Švici in začel veljati dve leti kasneje, potem ko so ga ratificirali Avstrija, Lichtenštajn in Nemčija.

Vendar pa sedaj ne pričakujemo samo, da bodo preostale pogodbenice Alpske konvencije in EU, ki protokola o prometu sploh še niso podpisale, le-tega hitro ratificirale. Države namreč tudi pozivamo, da se takoj lotijo udejanjanja te za alpski prostor tako pomembne pogodbe.

Zahtevamo, da se vzdolž prometnic višjega razreda na območju Alp ter (železniških in cestnih) tranzitnih poti skozi Alpe uvedejo oziroma spodbujajo ustrezni ukrepi za zmanjševanje obremenjevanja prebivalcev s hrupom in škodljivimi snovmi. Pri načrtovanju je treba železnici zagotoviti prednostni položaj in ga dosledno uveljavljati. Poleg tega je treba uvesti instrumente za uresničevanje realnih stroškov v cestnem prometu, kar je z uvedbo takse za težka tovorna vozila glede na obremenitev v vseh alpskih državah mogoče uresničiti hitro in učinkovito. Dokler ti instrumenti ne bodo uvedeni, se cestnina lahko pobira na vseh večjih prometnih oseh, za katere obveznost plačevanja omenjene takse še ne velja.

Realne stroške je treba doseči ne le v tranzitnem prometu, temveč tudi v prometu znotraj alpskega območja, in to ne le za tovorna vozila, temveč tudi za zasebna motorna vozila. Protokol o prometu je pri tem lahko podlaga za enotno in usklajeno ravnanje.

Pogodbenice Alpske konvencije zato pozivamo, da skupaj sprejmejo te ukrepe in ugotovijo stanje na območju Alp, zlasti še za področje prometa, ter s skupnim spremljanjem stanja stalno nadzorujejo učinkovitost in uspešnost sprejetih ukrepov.

© CIPRA



Predstavniki nacionalnih odborov CIPRE so sprejeli resolucijo o izvajanju prometnega protokola.

Upravni odbor CIPRE

Andreas Weissen
Predsednik

Helmuth Moroder
1. podpredsednik

Katharina Lins
2. podpredsednica

Josef Biedermann
Blagajnik

Resolucija o prometu je bila objavljena na tiskovni konferenci 23. oktobra 2003 v Salzburgu.

Druge resolucije in stališča, ki jih je sprejela CIPRA, si lahko preberete v rubriki »Stališča CIPRE« na domači spletni strani www.cipra.org

Izvajanje Alpske konvencije s pravnega vidika

Izvajanje Alpske konvencije (AK) pomeni uresničevanje konvencije in njenih protokolov na državni, regionalni in lokalni ravni v smislu uporabe in tolmačenja s strani oblasti in sodišč posameznih držav ter prilagajanja notranjega prava na podlagi zakonodajnih ukrepov. V izvajanje AK s pravnega vidika so vključene tri ravni: raven mednarodnega, evropskega in nacionalnega prava.



© CIPRA

Mednarodnopravni predpisi o izvajanju Alpske konvencije

AK je pravno zavezujoča mednarodna pogodba, vendar vsebuje le splošne obveznosti. Določitev konkretnih pravic in obveznosti, za katere velja mednarodno pravo, je prepuščena protokolom, ki so samostojne mednarodnopravne pogodbe.

Določbe protokolov so neposredno uporabljive (self-executing) le pod pogojem, da so jasno definirane. Če vsebujejo, recimo, le obveznost upoštevanja okoljevarstvenih kriterijev v okviru nacionalne politike, določbe tako kot AK niso neposredno uporabljive (self-executing).

Werner Schroeder zahteva, da se z Alpsko konvencijo začnejo ukvarjati organi oblasti in sodišča.

Učinki Alpske konvencije v avstrijskem notranjem pravu

AK in protokoli so bili skladno s 50. členom Zvezne ustave v avstrijsko notranje pravo prevzeti kot enostavni zvezni zakoni. Vendar pa je bila AK s «pridržkom izpolnjevanja določb» spremenjena, zaradi česar postane jasno, da se jo izvaja z izdajo zakonov, njena uporaba s strani sodišč ali organov oblasti pa je izključena. Ne glede na to ostaja sestavni del avstrijskega notranjega prava in jo je zato treba upoštevati v okviru procesov presoje. Nasprotno pa so bili protokoli spremenjeni brez pridržka, kar sproža domnevo o možnosti njihove neposredne uporabe. Koližija protokolov z avstrijskimi zakoni se odpravi po splošnih načelih (podrobnejša določba ima prednost pred splošnejšo, novejša pred starejšo itd.).

Problemi pri uresničevanju Alpske konvencije z vidika prava ES

ES je podpisala okvirno konvencijo in tri protokole, in jih pa ratificirala.

Če bo Svet sprejel AK in njene protokole, bodo ti kot «sporazum Skupnosti» za organe ES in države članice postali pravno zavezujoči.

AK že sedaj kaže učinke na osnovi prava Skupnosti: njene določbe se lahko upoštevajo pri presoji varstva okolja in prostega pretoka blaga, kot je bilo zaslutiti v sporu glede vprašanja odgovornosti Republike Avstrije v zvezi z blokado Brennerskega prelaza.

Primeri upoštevanja protokolov pri izvajanju avstrijskega notranjega prava

Upravni organ, pristojen za varstvo narave, je zavrnil prošnjo za izdajo dovoljenja za gradnjo žičnice v dolini Zillertal, pri čemer se je skliceval na prvi odstavek 14. člena Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju varstva tal: dovoljenja za gradnjo smučišč v gozdovih z varovalno funkcijo se izdajo namreč le v izjemnih primerih in ob izvajanju izravnalnih ukrepov, v okoljsko občutljivih območjih pa sploh ne. Možna bi bila sicer celo neposredna uporaba tega predpisa kot zakonska prepoved, vendar pa so ga tirolske oblasti vsaj omenile pri presoji nacionalnega okoljskega prava (npr. v pojmu «interesov varstva narave» v skladu s 27. členom Zakona o varstvu narave).

Z enako argumentacijo se je drugostopenjski upravni organ, pristojen za varstvo narave, junija 2003 skliceval na tretji odstavek 6. člena Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju turizma, ko je zavrnil prošnjo nekega žičničarskega podjetja za izdajo dovoljenja za prevoz smučarjev v dolino Silvrette s traktorji goseničarji.

Zaključno razmišljanje

Kritiki izražajo bojazen, da so protokoli tako kompleksni, da bi bilo mogoče že za vsak ukrep države trditi, da je bila z njim kršena obveznost iz Alpske konvencije. To pa bo mogoče preprečiti le, če se bodo z Alpsko konvencijo začeli ukvarjati pristojni organi in sodišča.

Werner Schroeder

Univerza v Innsbrucku, Avstrija



© CIPRA

Izvajanje Alpske konvencije je možno, če bodo organi, pristojni za varstvo narave, določbe protokolov uporabljali neposredno!

Uresničevanje Alpske konvencije kot mednarodni izziv

Uresničevanje Alpske konvencije (AK) ima že po definiciji mednarodni značaj. Največji in najnujnejši izzivi pri tem so naslednji:

Najprej omenimo ratifikacijo protokolov. Pogodbenice (Italija, Švica, Evropska unija), ki doslej še niso izvedle ratifikacijskega procesa, so obstale pri načelnih vprašanjih ali pa Alpski konvenciji na zasedanjih parlamenta ne posvečajo posebne pozornosti (Francija). Stalni sekretariat bo pogodbenice, če to seveda želijo, pri njihovem nadaljnjem izvajanju ukrepov aktivno podpiral.

Drug izziv je komunikacija: da bi lahko pospešili ratifikacijski proces, je treba poskrbeti, da bodo posamezni akterji AK bolje poznali. Žal je bilo obveščanje javnosti glede tega dlje časa zanemarjeno, zato se bo treba tega področja čim prej lotiti in vsem, ki so zainteresirani sporočiti, da je čas za dejanja.

Tretji izziv je razvoj dolgoročnega akcijskega načrta za izvršilne organe AK. Večletni delovni načrt Stalnega odbora je zelo pomemben korak v to smer in ob upoštevanju različnih področij uporabe AK opredeljuje, katere so pri tem prioritete.

Četrti izziv je čezmejno sodelovanje. AK se pri tem opira na številne opazovalce iz najrazličnejših organizacij, ki delujejo na čezmejni ravni. Zato je na primer Stalni odbor glede izvajanja protokola o varstvu narave in urejanju krajine za podporo zaprosil Mrežo zavarovanih območij v Alpah, ki naj bi izdelala predloge za dolgoročno ohranitev biotske raznovrstnosti.

In nazadnje peti izziv, ki izhaja iz zavzemanja za uveljavitev trajnostnega razvoja v gorskih območjih drugod po svetu. Na 7. alpski konferenci so se ministri v posebni izjavi izrekli za izmenjavo izkušenj, pridobljenih na območju Alp, z izkušnjami drugih gorskih območij. Tako so sledili ideji «mednarodnega partnerstva za trajnostni razvoj v gorskih območjih», ki so jo prvič obravnavali na johannesburškem vrhu ZN. Do prve tovrstne izmenjave izkušenj je prišlo na svetovnem vrhu gorskih območij v Biškeku.

Noël Lebel

Začasni generalni sekretar Stalnega sekretariata Alpske konvencije (Avstrija)

© CIPRA



Noël Lebel vidi pri uresničevanju Alpske konvencije pet prednostnih področij delovanja.

Delovna skupina za promet

Po pooblastilu Alpske konference je Stalni odbor ustanovil delovno skupino za promet pod predsedstvom Francije, da bi zagotovil izvajanje prometnega protokola Alpske konvencije.

Leta 2002 je Alpska konferenca v Meranu delovno skupino za promet pooblastila, da lahko začne z zbiranjem in analizo informacij, pri čemer naj bi zbrala zlasti že izvršene ukrepe za izpolnjevanje ciljev prometnega protokola v posameznih državah. V ta namen je bila v okviru Sistema opazovanja in informiranja v Alpah (SOIA) tudi ustanovljena skupna informacijska platforma za promet na območju Alp.

Oktobra 2003 je Stalni odbor delovni skupini za promet odobril ključna področja delovanja v naslednjem dveletnem obdobju:

- Izdelati bo treba sintezo na podlagi obstoječih podatkov s ciljem priprave dolgoročnega razvoja prometa na območju Alp in njegovih učinkov na trajnostni razvoj.
- Zaradi ugotavljanja splošnega delovanja prometne-

ga sistema na območju Alp bodo osrednji poudarki pri znotrajalpskem prometu in povezavah med postajami, pri kombiniranem oz. nekombiniranem tovornem prometu ter večjih čezalpskih železniških koridorjih.

- Tesno sodelovanje z delovno skupino za cilje kakovosti okolja bo zagotovilo strokovno uporabo kazalcev na področju prometa, ki predstavljajo skorajda tretjino vseh kazalcev.

- Vprašanje stroškov prometne infrastrukture na območju Alp bo obravnavano v posebnem katalogu ukrepov.

Marie-Line Meaux

Odgovorna za območje Alp v francoskem ministrstvu za promet in predsednica delovne skupine Alpske konvencije za promet (Francija)

© CIPRA



Marie-Line Meaux je predstavila delovni načrt Delovne skupine za promet.

Prihodnost čezalpskega prometa z vidika Švice



© CIPRA

Ueli Balmer je pojasnil, da v prometni politiki ne sme biti ločenih rešitev.

S sprejetjem ljudske iniciative za zaščito območja Alp pred vplivi tranzitnega prometa je švicarsko prebivalstvo jasno izrazilo svoje stališče do te problematike. Posledično naj bi se število voženj, ki jih na poti čez švicarske Alpe opravijo težka tovorna vozila, letno zmanjšalo na 650.000, tj. na polovico današnje vrednosti. Istočasno velja načelna prepoved gradnje novih in širitev obstoječih čezalpskih tranzitnih cest. Ta določba je celo strožja kot ustrezna različica v 11. členu prometnega protokola.

Preusmeritev prometa na železnico kot prednostna naloga

Posledica sprejetja pobude o varstvu Alp in drugih odločitev, sprejetih na referendumih, je, da je Švica razvila specifično politiko tovarnega prometa, ki si zastavljeni cilj prizadeva doseči prek preusmerjanja prometa na železnico. To naj bi uresničili z dodeljevanjem ustreznih spodbud in brez prisilnih ukrepov. Politika, s katero bi torej dosegli tako zastavljeni cilj preusmeritve, temelji v glavnem na treh stebrih: to so taksa, ki jo težka tovorna vozila plačujejo glede na nosilnost (LSVA), gradnja železniške infrastrukture in reforma železnice. Sprejeti so bili tudi številni spremljajoči ukrepi (nadzorovanje prometa težkih tovornih vozil, subvencioniranje cen na posameznih odsekih itd.) Kljub dejstvu, da je na sprejete ukrepe močno vplivala tranzitna prometna politika, pa le-ti vplivajo na tovarni promet na celotnem švicarskem ozemlju.

Predpis o taksi LSVA je stopil v veljavo 1. januarja 2001, reforma železnice se izvaja postopoma, prvega od obeh baznih predorov pa naj bi odprli predvidoma leta 2007.

Delni cilj dosežen, končnega cilja pa še ni videti

Zaradi sprejetih ukrepov, deloma pa najbrž tudi zaradi šibke konjunkturo, se je število tovornih vozil v čezalpskem cestnem prometu ustalilo. S tem je bil dosežen prvi delni cilj. Še občutnejše so bile posledice v celotnem švicarskem prometu, kjer se je občutno zmanjšalo število prevoženih kilometrov. To si lahko razlagamo predvsem s povečano učinkovitostjo cestnega prevoza, medtem ko je zmožljivost železniškega prometa ostala tako rekoč na enaki ravni.

Z zvišanjem takse za težka tovorna vozila glede na nosilnost (LSVA), kar naj bi se zgodilo predvidoma leta 2005, in skorajšnjim odprtjem baznega predora pod Lötschbergom se bodo pogoji za preusmeritev prometa na železnico še izboljšali. A brez občutne izboljšave kakovosti ponudbe železnice v mednarodnem prometu (vodilni motiv je zanesljivost) bo le težko doseči ambiciozno zastavljeni cilj, da bi prepolovili obseg tranzitnega prometa na tranzitnih oseh.

Ueli Balmer

Zvezni urad za prostorski razvoj (Švica)



© E. Coslado

Elsa Coslado je preučila položaj francoske prometne politike.

Francija in prometni protokol – in kje smo mi?

Žal moramo ugotoviti, da protokol o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa v Franciji doslej ni našel trdnega mesta v prometni politiki. Na podlagi česa lahko dokažemo to trditev?

Po eni strani zavzema v Franciji cestni promet v strukturi celotnega čezalpskega prometa daleč največji delež: kar 78% prometa se odvija po cesti, le 22% po železnici (Avstrija: 72% cestni in 28% železniški promet; Švica: 30% cestni in 70% železniški promet). Po drugi strani pa smo še daleč od tega, da bi podvomili o smiselnosti gradnje velikih cestnih projektov: gradnja avtoceste A 51 na relaciji med Grenoblom in Sisteronom naj bi razbremenila koridor za promet težjih tovornih vozil v dolini Rone, železniški projekt

na relaciji Lyon-Torino kot edina francoska zasnova za razvoj trajnostnega prometa na območju Alp temelji na nedokazanih trditvah o naraščajočem obsegu tovarnega prometa. Če bo v naslednjih dvajsetih letih ta projekt dejansko uresničen, bo v Franciji prevoz tovora v čezalpskem cestnem prometu ostal na enaki ravni. S tako prometno politiko pa seveda ne bomo dosegli višje kakovosti življenja in varstva ekosistemov, ki sta v preambuli prometnega protokola zapisana kot cilja.

Elsa Coslado

Francosko krovno združenje naravovarstvenih organizacij (France Nature Environnement)

Izvajanje prometnega protokola v Avstriji

Avstrijski nacionalni odbor – državno telo, ki ga sestavljajo predstavniki ministrstev, zveznih dežel, nevladnih organizacij (NVO) in socialnih partnerjev – pripravljajo trenutno katalog dejavnosti, katerih namen je uresničevanje vseh osmih izvedbenih protokolov. Na prometnem področju se prvi projekti že izvajajo.

Po eni strani je tu mednarodna raziskava Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) z naslovom «Okoljsko trajnostni promet» (Environmentally Sustainable Transport – EST), pri kateri je prvič kot izhodišče postavljen cilj trajnostnega in okolju primerne prometa, ki naj bi ga dosegli do leta 2030. Podoba prihodnjega prometnega sistema je orisana s kriteriji, kot so varstvo podnebja, kakovost zraka, hrup in raba zemljišč. Drugi del raziskave vsebuje analizo strategij in ukrepov, potrebnih za doseg te cilje, ter njihovih ekonomskih in socialnih učinkov. Rezultati kažejo, da je okoljsko trajnostni promet mogoče doseči v dolgoročnem obdobju, če bi se ukre-

pi – zlasti s področja novih pogonskih tehnologij in upravljanja mobilnosti – pri vplivanju na prometno povpraševanje uporabljali kombinirano.

Po drugi strani pa že od leta 1998 naprej poteka projekt z naslovom «Okolju prijazna mobilnost – turizem brez avtomobilov», pri katerem sodelujejo Zvezno ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo, Zvezno ministrstvo za gospodarstvo in delo, Zvezna dežela Salzburg ter vzorčni občini Werfenweng in Bad Hofgastein. Vzorčni projekt uresničuje okoljsko-, turistično-, tehnološko-, a tudi regionalnopolitične cilje, in prinaša obetavne, trajnostne rešitve za avstrijski turizem.

Ewald Galle

Zvezno ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo, okolje in vodno gospodarstvo, Avstrija

© CIPRA



Ewald Galle je poročal o prvih projektih izvajanja protokola v Avstriji.

Uresničevanje prometnega protokola z vidika Nemčije

Cilj prometne politike je zagotoviti mobilnost ljudi in blaga na način, ki bo sprejemljiv za okolje. Okvirni pogoji morajo biti pri tem oblikovani tako, da je čim več dejavnosti povezanih s čim manjšim obsegom prometa. Semkaj sodijo po eni strani prizadevanja za zmanjšanje prometa, po drugi strani pa za preusmeritev tovornega prometa na železnico in rečni promet. In kako uresničuje določbe Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področja prometa Nemčija? V prvi vrsti bo naše sodelovanje intenzivno v okviru mednarodnih dogovorov, vključno s prevzemom precejšnjih finančnih obveznosti. To velja za Akcijski načrt Brenner 2005, v katerem so avstrijski, italijanski in nemški prometni ministri dosegli soglasje glede programa, katerega cilj je najmanj 50-odstotno povečanje kombiniranega prometa na brennerski osi do leta 2005. Podoben dogovor je Nemčija sklenila s Švico glede izgradnje nove alpske transverzale NEAT, v zvezi s katero Nemčija zagotavlja, da bo dala na razpolago

dovodne proge z dovolj veliko zmogljivostjo. Sicer pa sodeluje Nemčija pri projektu «Alp-Rail», ki poteka v okviru pobude Skupnosti INTERREG IIIB in katerega tema je čezalpski promet kot sredstvo medsebojnega povezovanja območij različnih aktivnosti, ter pri pripravi skupne izjave o preusmeritvi tovornega prometa na železnico, pa četudi primarno z vidika prometne varnosti v predorih. Z Italijo, Švico in Nizozemsko pa Nemčija sodeluje tudi pri t.i. Memorandumu o soglasju (Memorandum of Understanding) o razvoju konkurenčnih ponudb železnice za železniško os Nizozemska – Porurje prek Švice v Italijo.

Ernst A. Marburger

Zvezno ministrstvo za promet, gradbeništvo in stanovanjsko politiko, Nemčija

© CIPRA



Ernst Marburger: «Intenzivno bomo morali sodelovati zlasti v okviru mednarodnih dogovorov.»

«Alpe 2005» – nizozemska zasnova mobilnosti



Z vlakom na počitnice...

© CIPRA

Vsako leto obiše Alpe več kot dva milijona Nizozemcev, od tega se jih skoraj 80 odstotkov pripelje z osebnim avtomobilom. Upoštevanje načel trajnostnega razvoja na počitniških potovanjih torej še vedno ni nekaj samo po sebi umevnega, a ker želimo Nizozemce spodbuditi, da bi se v času dopusta vedli skladno s pravili trajnostnega razvoja in tako pripomogli k zmanjšanju prekomernega obremenjevanja okolja, je bila v ta namen ustanovljena Nizozemska alpska platforma (NAP).

NAP – sestavljajo jo štiri nizozemske organizacije (turistična zveza, smučarska zveza, gorska športna zveza in okoljska skupina za Alpe) – že od začetka devetdesetih let izvaja informativno kampanjo. Trenutno NAP svoje dejavnosti osredotoča na organizatorje potovanj. V okviru projekta «Alpe 2005» pripravlja za potrošnike strnjen paket trajnostnih in okolju prijaznih oblik alpskega turizma, v projekt pa je vključena

celotna veriga turističnih organizacij na Nizozemskem ter v državah, ki so počitniški cilji nizozemskih turistov.

Delna projekta «Alp 2005» sta tudi «Alpe na svetovnem spletu», kjer je v ospredju baza podatkov, ki vsebuje relevantne informacije o posameznih turističnih ciljih, prenočiščih in dejavnostih v Alpah, ter «New Mobility International», ki naj bi ponudbo javnih prevoznih sredstev približal nizozemskim turistom. NAP nadaljuje tudi sodelovanje s potovalnimi agencijami pri pripravi t. i. zelenih aranžmajev in tako bosta dve večji nizozemski agenciji že prihodnje poletje uvrstili v svojo ponudbo tudi «zeleno počitniške aranžmaje v Alpah».

Joop Spijker

Predsednik Nizozemske okoljske skupine za Alpe (NMGA)

«Bodan-Rail 2020»: povezave v železniškem potniškem prometu na regionalni ravni

«Bodan-Rail 2020» je razvojna zasnova železniškega potniškega prometa, ki daje osnovo za načrtovanje mednarodnega prometa na širšem območju Bodenskega jezera s skupno 4,5 milijona prebivalcev. Poleg tega vsebuje zasnova podrobno razčlenitev ukrepov za izboljšanje prometne ponudbe na področju železniškega potniškega prometa. Projekt je bil izveden v okviru pobude Skupnosti INTERREG II.

V projektu je bilo širše območje Bodenskega jezera kot prostor enovitega načrtovanja prometnih projektov prvič opredeljeno na čezmejni ravni. Cilj projekta je bil izboljšati železniški potniški promet tako, da bo ta prostor v prihodnje razpolagal s prometno infrastrukturo, ki bo optimalno ustrezala zahtevam prebivalstva in gospodarstva.

Model načrtovanega omrežja «Bodan-Rail 2020» se odlikuje po sistemu hitrih vlakov, ki med seboj povezuje posamezna večja mesta, sistemu prestopnih točk oz. postaj, ki podeželska območja povezujejo z železniškimi progami na širšem območju mest, ter celovitem in natančnem voznem redu.

Če bo prišlo do posodobitve železniškega omrežja, bi se lahko čezmejne storitve železniškega prometa do leta 2020 skorajda podvojile na 820 milijonov potniških kilometrov, vozni čas pa občutno skrajšal. Obseg individualnega transporta bi se zaradi tega občutno povečal. Stroški v višini 2 do 2,5 milijona evrov so na sorazmerno nizki ravni, zato pa lahko toliko višje ocenimo njihov učinek pri zagotavljanju oskrbe na tem območju.

Več informacij na spletnem naslovu:

www.bodan-rail.net

Stefan Köhler

Direktor Regionalnega združenja za Bodensko jezero in Zgornjo Švabsko ter predsednik CIPRE-Nemčija

... na cilju pa mobilno z javnimi prevoznimi sredstvi!



© CIPRA

MOGOMA® – karta okolju prijaznega turizma, ki si utira pot v Franciji

Zaradi vedno večjega razmaha pristočasnih dejavnosti postajata za lokalne skupnosti prostorsko planiranje in usmerjanje turističnih tokov v naravnem okolju vedno pomembnejša. Vse te dejavnosti, ki izhajajo iz danosti posameznega območja, pa morajo pri tem doseči tri cilje: spodbuditi možnosti individualnega razvoja bližnjih turističnih območij, poskrbeti za dolgoročno varovanje naravnih virov, okolja in kulturne dediščine ter povečati učinkovitost turističnega sektorja v ekonomskem smislu.

Kartni listi MOGOMA® predstavljajo mrežo «okolju prijaznih» pohodniških poti, ki ponujajo nov način prikaza javne infrastrukture. Pri izdelavi kart so avtorji upoštevali smernice regionalnega načrta pohodniških in sprehajalnih poti v Franciji (PDIPR), ki so bile izdelane v posameznih departmajih, odgovornih tudi za urejanje pohodniških poti. Na kartnih listih MOGOMA® so tako v enem dokumentu poleg domoznan-

skih in kulturnih zakladov prikazane tudi turistične znamenitosti, razgledišča in kulturne značilnosti posameznega območja. Poleg tega vsebujejo karte praktične informacije in nasvete o uporabi vseh oblik okolju prijazne mobilnosti.

Program obsega karte za 11 francoskih departmajev, zasnovali pa so jih v podjetju ARCHITECTURE & TERRITOIRE iz Grenobla in grafičnem biroju CNOSSOS.

Več informacij na spletni strani Pierra Moreauja in Pascala Gobela:

at.grenoble@architecture-territoire.com

Pierre Moreau

ARCHITECTURE & TERRITOIRE, Grenoble (Francija)

© Architecture & Territoire



«Peš visoko med oblaki» – turistična mobilnost v Narodnem parku Gran Paradiso v Italiji

Z vodami in mokrišči prepletana visoka planota Nivolet leži v višinskem pasu med 2400 in 2600 m na območju Narodnega parka Gran Paradiso v Italiji. Vrsto bogat in občutljiv ekosistem privlači zlasti v poletnih mesecih številne obiskovalce, kar za tamkajšnji rastlinski in živalski svet povzroča velike obremenitve, ne nazadnje tudi zaradi asfaltirane ceste, po kateri je na piemontski strani parka že od petdesetih let dalje mogoče priti do planote.

V letošnjem poletju so na tem območju poskrbeli za prometno ureditev. Na zadnjih šestih kilometrih ceste velja ob nedeljah in praznikih od 9. do 18. ure popolna zapora za vsa motorna zasebna vozila. Uredili so tudi parkirišče, od koder je za obiskovalce organiziran javni prevoz. Avtobusi imajo 48 sedežev in vozijo vsakih dvajset minut. Povratna vozovnica stane 1,30 EUR. Pokazalo se je, da je javnost novo prometno ureditev v celoti sprejela. V sedmih dneh julija in avgusta letos, ko so poskusno prepeljali okrog 2800 obiskovalcev, se

je v anketi med uporabniki tovrstnih prevoznih storitev kar 95 odstotkov vprašanih strinjalo z novo prometno ureditvijo. Uprava narodnega parka sedaj v sodelovanju s pristojnimi organi na podlagi pridobljenih izkušenj pripravlja celostno razvojno zasnovo trajnostnega turizma na območju planote.

Več informacij na spletnem naslovu:

www.pngp.it/ital/Area/nivolet.htm

Francesco Pastorelli

CIPRA-Italija

© Parco Nazionale Gran Paradiso



Civilne pobude se zavzemajo za uresničevanje prometnega protokola

Na letni strokovni konferenci se je priložnost za predstavitev lastnih dejavnosti ponudila tudi trem civilnim pobudam, ki se na različnih ravneh zavzemajo za uresničevanje protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa.



© CIPRA

Ur. – V Avstriji se civilna pobuda **Tranzitni forum Avstrije (tFA)** zavzema za zmanjšanje obremenitev, ki jih za alpski prostor povzroča tranzitni promet. Prebivalce želi spodbuditi k dejavnemu sodelovanju pri ohranjanju njihovega življenjskega prostora in k izvajanju pritiska na politiko, organizira pa tudi kampanje za obveščanje javnosti, demonstracije in cestne blokade. Udeležence letne strokovne konference je na ekskurziji skupina njenih pripadnikov iz Zederhausu seznanila s hudimi obremenitvami za okolje, ki jih povzroča tamkajšnja turska avtocesta. Pritz Gurgiser, predsednik tFA, je na okrogli mizi izrazil zahtevo, da se mora problematika tranzitnega prometa reševati pri viru nastanka in ne tam, kjer povzroča nepopravljivo in dolgoročno škodo. Več informacij na spletnem naslovu: www.transitforum.at.

Alpska pobuda iz Švice, po zaslugi katere so leta 1994 v švicarsko zvezno ustavo zapisali člen o varstvu Alp, se bori za to, da bi švicarska država na politični ravni sprejela konkretne ukrepe za preusmeritev daljinskega tovornega prometa na železnico. Njen predsednik je na konferenci predstavil eno od pobud

društva – alpsko tranzitno borzo, na kateri bi prek interneta dražili vnaprej določeno število dovoljenj za vožnjo tovornih vozil prek Alp. To število bi se določalo z upoštevanjem razporejanja («doziranja») prometa s tehničnega vidika (stopnja varnosti pred prometnimi nezgodami) in z okoljskega vidika (varovanje alpskega ekosistema in stalnega prebivalstva). Poleg preprečevanja prometnih zastojev bi lahko tako z metodami tržnega gospodarstva zmanjšali obseg tovornega prometa. Več informacij na spletnem naslovu www.alpeninitiative.ch.

Medregijski forum za trajnostni razvoj **TRANSFORM** si prizadeva za čezmejno izvajanje Alpske konvencije na območju Alpskega Rena (Avstrija, Lihtenštajn, Švica). Predsednik Andreas Postner, doma iz Avstrije, je v svojem predavanju podal zahtevo, da bi morali v snovanje bodoče prometne politike v večji meri vključiti tudi ekonomske vidike. Tako je, recimo, pojasnil, da je pri projektih za gradnjo cestne infrastrukture, ki so načrtovani v dolini Rena in se financirajo dolžniško, pričakovati petdesetletni odplačilni rok. Po znanstvenih analizah pa naj bi bile do takrat izčrpane tudi zaloge fosilnih goriv. Izvedena bi bila torej investicija v prometno tehnologijo, ki sploh nima prihodnosti! Več informacij na elektronskem naslovu Andreasa Postnerja (archipost@aon.at).

«Odseljevanje ni rešitev»

Zaključna prireditev letne strokovne konference v Zederhausu

Ur. – V praktičnem delu letne strokovne konference so udeleženci obiskali tudi avstrijsko občino Zederhaus, ki leži tik ob turski avtocesti. V zaključni razpravi na okrogli mizi se je pokazalo, kako kritičen je pravzaprav tamkajšnji položaj. Ko se prebivalci pred davnimi leti še z navdušenjem pozdravljali prve avtomobile, ki so pripeljali po novem odseku avtoceste A 10, si niso mogli predstavljati, da se bodo morali nekega dne boriti s pravim, danes skorajda neukrotljivim «demonom». Obremenitve okolja s hrupom in onesnaževanjem zraka se odražajo v vedno večjem številu primerov rakavih obolenj in vedno nižjih cenah zemljišč. Kot se je izkazalo v zelo čustveno obarvani raz-

pravi, se prebivalci Zederhausu kljub temu ne pustijo pregnati s svojih domov, župan Alfred Pfeifenberger pa je od politično odgovornih zahteval, naj v zvezi s tem problemom vendarle zavzamejo jasno stališče in sprejmejo vse potrebne ukrepe varstva pred hrupom. Razprava med prizadetimi prebivalci in strokovnjaki je nedvoumno pokazala, da je skrajni čas za začetek uresničevanja prometnega protokola. Meje obremenitev ob avtocesti so namreč že davno prekoračene!



© Lungauer Nachrichten

Na okrogli mizi so predstavniki iz Avstrije, Francije in Nemčije odgovarjali na vprašanja občinstva.

Primer za belo knjigo

Werfenweng: «okolju prijazna mobilnost – turizem brez avtomobilov»

Ur. – Poglavitno vodilo občine Werfenweng je spodbujanje trajnostnega turizma, ki avtomobilskega prometa več ne pozna. V kraju, ki leži v nadmorski višini okoli 900 metrov na območju dežele Salzburg v Avstriji, živi danes 280 prebivalcev. Njihov glavni vir zaslužka sta turizem in kmetijstvo.

Počitniški gostje lahko v Werfenweng pripotujejo z vlakom ali pa svoje avtomobile pustijo na parkirišču izven kraja in avtomobilske ključe zamenjajo s t.i. ključi ekološke mobilnosti. Gre namreč za projekt okolju prijazne mobilnosti (SAMO), v okviru katerega lahko gostje izbirajo med ekološkimi prevoznimi sredstvi in jih tudi brezplačno uporabljajo: na območju občine Werfenweng se lahko brezplačno prevažajo z zasebno taksi službo, vozijo se lahko z električnim avtobusom, izposodijo si lahko tudi kolesa ali pa kočije s konjsko vprego. Poleg tega je za domačine in obiskovalce organizirana stalna prevozna

služba, ki počitniške goste brezplačno odpelje z železniške postaje.

Rezultati projekta

Leta 2000 so razdelili 1.123 ključev SAMO, dve leti kasneje je to število že preseglo 3.000, kar znaša okrog desetino vseh počitniških gostov v Werfenwengu. Zaradi ponudbe, kot jo zagotavlja projekt SAMO, se vedno več gostov odloča za prevoz z vlakom: medtem ko je leta 1999 z vlakom pripotovalo 12 odstotkov gostov, jih je bilo leta 2002 že 25 odstotkov.

Kraj z lastno energijo

V občini Werfenweng s pomočjo generatorja na veter in fotovoltaične napravo sami proizvajajo električno energijo. Pri vsem tem pazijo, da uporabljajo surovine, ki izvirajo, če je seveda to le mogoče, iz domačega kraja.

Več informacij na spletnem naslovu:

www.mobilto.at (de/en)



© Mobilto

Biga je bil nekdaj antični dvokolesni voz, ki sta ga vlekla dva konja, danes pa je to roler na električni pogon.

Protokol o prometu – drugi odstavek 3. člena: V skladu z veljavnimi nacionalnimi in mednarodnimi pravnimi predpisi na področju prometa se pogodbenice zavezujejo, da bodo razvijale nacionalne, regionalne in lokalne cilje, strategije in zasnove, ki bodo z ustreznimi prometopolitičnimi ukrepi upoštevale različne naravnoprostorske, gospodarske in socialnokulturne danosti kot tudi različne potrebe.

Primer za črno knjigo

Zederhaus: tranzitnemu prometu ni vedeti konca

Ur. – Avstrijska občina Zederhaus, ki šteje 1260 prebivalcev, leži v ozki dolini ob vznožju Nizkih Tur, v kateri so pred približno tremi desetletji zgradili tursko avtocesto, imenovano tudi A 10.

Na severni strani Zederhauske doline, ki leži nad 1000 m nadmorske višine, je videti turski predor, iz katerega se odpadni zrak odzračuje kar na območje, ki je sicer zavarovano kot krajinska posebnost. Zaradi poteka trase, pri izbiri katere so bili odločilni čim nižji stroški, je zdaj veliko stanovanjskih hiš v Zederhausu oddaljeno od avtoceste le nekaj metrov. Temu primerne so visoke obremenitve s hrupom in škodljivimi snovmi, ki vplivajo na kakovost življenja krajanov, zanemariti pa ne gre tudi negativnih vplivov na rastlinski in živalski svet ter tla, zrak in vodo.

Posledice za kraj, v katerem sta doma malostrukturirano kmetijstvo in turizem, so dramatične. Nezadost-

ne možnosti za zaposlitev so povzročile, da je približno 70 odstotkov zaposlenih dnevnih migrantov. Trend odseljevanja narašča. Obljube in pričakovanja, povezana z avtocesto, se niso izpolnila, ravno nasprotno: promet učinkuje na turistično gospodarstvo naravnost usodno.

Ob konicah prevozi Zederhausko dolino dnevno okrog 40.000 motornih vozil, pri čemer delež tovornih vozil skokovito narašča. Ker je brennerska avtocesta preobremenjena, naj bi promet v prihodnje večinoma preusmerili na tursko avtocesto. Položaj bo še v večji meri zaostri la načrtovana gradnja druge cevi turskega predora, saj se bo zaradi tega promet še povečal. Sploh pa so izgledi komajda spodbudni, saj naj bi po napovedih leta 2020 to cesto dnevno prevozilo do 15.000 tovornjakov oziroma vsakih šest sekund en tovornjak.



© CIPRA

Ali je gradnja druge cevi še mogoče preprečiti?

Protokol o prometu – 3. člen: (1): Da bi razvijale promet v okvirnih pogojih trajnosti, se pogodbenice zavezujejo, da bodo s primerno okoljsko in prometno politiko ter s skupnimi dogovori o zmanjšanju obremenitev in tveganj, ki jih povzroča promet (...) d) zaradi posebne topografije Alp sprejele okrepljene ukrepe za varstvo pred hrupom.

11. člen: Pogodbenice se odpovedujejo gradnji novih čezalpskih in znotrajalpskih cest višjega reda.

Prebivalstvo in kultura: sodelovanje vseh akterjev je nujno



Kakšno je sodobno upoštevanje kulturne identitete znotraj Alpske konvencije?

Področje prebivalstva in kulture ima v Alpski konvenciji poseben pomen. Z vprašanjem, v kakšni obliki bi bilo mogoče obravnavati to področje in katere vsebine so pri tem potrebne, se trenutno ukvarja posebna delovna skupina.

Ur. – Alpska konferenca je delovno skupino za prebivalstvo in kulturo pooblastila, da izdela osnutek zasnove modela in določi njegove možne vsebine, pri čemer naj bodo v modelu nakazani tudi politični in pravni instrumenti.

Odločilen je razvojni proces

CIPRA izraža veliko obžalovanje, ker se Evropska unija, Francija, Lihtenštajn in Monako niso udeležili zadnje seje delovne skupine, saj je prav pri razpravi o zelo občutljivih vprašanjih glede prebivalstva in kulture v kulturno tako raznoliki regiji, kot so Alpe, nepogrešljivo sodelovanje vseh partnerjev. Protokol o prebivalstvu in kulturi, ki ne bi upošteval vseh kulturnih regij in ne bi bil pripravljen v sodelovanju z vsemi državami članicami, bi vzbudil pomisleke glede verodostojnosti Alpske konvencije.

Nasprotno bi udeležba vseh držav članic pri razvojnem

procesu pozitivno vplivala na večjo prepoznavnost Alpske konvencije, s tem pa bi se akterji tudi lažje poistovetili z vsebinami omenjenega področja, kar je za kasnejše izvajanje protokola bistvenega pomena.

Poziv k aktivni udeležbi pri razvojnem procesu

Zaradi drugega srečanja članov delovne skupine so v italijanskemu predsedstvu pripravili preglednico, v kateri so navedeni ključna tematska področja, cilji in ukrepi, ki so jih doslej predlagali opazovalci in pogodbenice. CIPRA je preglednico objavila tudi na domači strani www.cipra.org. Da bi akterji lahko izrazili svoje stališče in dejansko sodelovali pri oblikovanju besedila bodočega protokola, je na spletnih straneh na voljo še poseben obrazec, v katerega lahko torej vsi, ki jih tema zanima, vpišejo svoje mnenje.

Pobude in predloge lahko zainteresirani pošljejo tudi na spletni naslov Urada za Alpsko konvencijo lebel.sekretariat@alpenkonvention.org.

Protokol o vodi odložen

Stalni odbor Alpske konference ni sprejel dokončne odločitve o tem, ali se bo Alpski konvenciji «pridružil» protokol o vodi. In tako tudi po dvanajstih letih, odkar obstaja Alpska konvencija, še vedno ostajamo brez protokola o vodi.

Ur. – Po intenzivnih predpripravih in v sodelovanju s članskimi organizacijami je CIPRA letos poleti pripravila osnutek protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju vode. Gre za dokončno besedilo v vseh štirih alpskih jezikih, v katerem so naštetih najnujnejši problemi, ki jih mora obravnavati Alpska konvencija: zadostna oskrba prebivalstva s pitno vodo visoke kakovosti, varovanje pitne vode pred onesnaženjem, ohranjanje vodnih habitatov in izboljšanje razmer v njih. Omenjena so seveda tudi vprašanja, ki so značilna samo za alpski prostor: varstvo ledenikov in problematika umetnega zasneževanja v sušnih obdobjih.

Nekatere pogodbenice so se na seji načeloma izrekle proti novemu protokolu, druge pa so izrazile dvom, ali bi protokol o vodi tozadevno problematiko dejansko urejal učinkoviteje kot že obstoječi pravni akti, npr. Okvirna direktiva Evropske unije o vodi. O vsem tem bo Stalni odbor Alpske konference ponovno razpravljal na naslednji seji, ki bo od 25. do 27. februarja 2004 v Innsbrucku. CIPRA namerava ob tej priložnosti še enkrat opozoriti na nujnost ureditve, ki bo upoštevala posebnosti alpskega prostora, ter zahtevati izdelavo ustreznega instrumenta.

Besedilo osnutka protokola, ki ga je pripravila CIPRA, je objavljeno v rubriki «Alpska konvencija – stališča CIPRE» na spletnem naslovu www.cipra.org



Resolucija CIPRE o svetovnem prvenstvu v alpskem smučanju 2005 v Valtellini/

Ur. – Skupščina delegatov Mednarodne komisije za varstvo Alp CIPRA je 23. oktobra 2003 v Salzburgu v Avstriji sprejela resolucijo o svetovnem prvenstvu v alpskem smučanju, ki bo leta 2005 v Valtellini/Veltlinu v Italiji. V resoluciji CIPRA od Mednarodne smučarske zveze (FIS) zahteva upoštevanje okoljskih smernic, ki si jih je FIS postavila sama.

Pobuda za nastanek resolucije izhaja iz priprav na svetovno prvenstvo v alpskem smučanju v italijanskih

krajih Bormio ter Santa Caterina Valfurva, saj bo ta prireditve imela uničujoče posledice tako za okolje kakor tudi krajino. CIPRA-International je prepričana, da bi posege znotraj območja Narodnega parka Stelvio/Stilfserjoch v Italiji morali oz. bilo mogoče preprečiti.

Besedilo resolucije je objavljeno v formatu PDF na spletnem naslovu: www.cipra.org («Stališča CIPRE»)

Zelena luč za Dynalp, projekt v okviru programa INTERREG IIIB

Ur. – Z uvodnim srečanjem, ki je potekalo 3. oktobra 2003 v italijanski občini Bobbio Pellice, se je začel izvajati projekt Dynalp – dynamic rural alpine space, katerega osrednja tema je vrednotenje kulture in krajine za trženje in turizem v alpskem prostoru. Pobuda za projekt, ki se izvaja v okviru programa INTERREG IIIB, je dala Omrežje občin «Povezanost v Alpah». Pri projektu sodeluje 54 alpskih občin, večina je tudi včlanjenih v omenjeno združenje. Projekt bo trajal tri leta in razpolagal s proračunom v višini 2,1 milijona

evrov. Partnerji projekta Dynalp bodo izvajali projekte, katerih cilj je uresničevanje enega ali več od štirih protokolov Alpske konvencije (turizem, varstvo narave in urejanje krajine, hribovsko kmetijstvo ter urejanje prostora in trajnostni razvoj). Učinkovita izmenjava znanja in izkušenj prek jezikovnih in kulturnih meja je torej eden od poglobitvenih namenov projekta Dynalp.

Več informacij na spletnem naslovu: www.dynalp.org



IS Alpsko mesto leta za poslovodenje zadolžilo CIPRO-International

Marca letos so se dosedanja alpska mesta leta združila v interesno skupnost (IS). Za poslovodenje IS je bila pooblaščenca CIPRA-International, ki podobno funkcijo že opravlja pri Omrežju občin Povezanost v Alpah.

Ur. – Naziv alpskega mesta leta prejmejo tista mesta z območja Alp, ki se odlikujejo po še posebej prizadevnem delovanju in zavzemanju za uresničevanje Alpske konvencije. Alpska mesta leta se morajo zavezati, da se bodo zavzemala zlasti za vzpostavitev alpske identitete, izboljšanje odnosov z okoljskimi kraji ter razvoj sodelovanja na celotnem območju Alp. Pri tem sta pomembna tako aktivna udeležba prebivalcev kot tudi vključevanje mladih v te procese.

Dosedanji nosilci naziva

Naziv alpskega mesta leta enkrat letno podeljuje mednarodna žirija, ki jo sestavljajo predstavniki organizacij, katerih delovanje se razteza po celotnem alpskem območju. Te organizacije so Delovna skupnost alpskih mest, Pro Vita Alpina in CIPRA-International. Od leta 1997 so naziv prejela naslednja alpska mesta (po vrst-

nem redu, kot jim je bil naziv podeljen): Beljak (Avstrija), Belluno (Italija), Maribor (Slovenija), Bad Reichenhall (Nemčija), Gap (Francija) in Herisau (Švica). 28. novembra 2003 je Herisau predal naziv italijanskemu Trentu, ki je tako postal «alpsko mesto leta 2004».

Alpska mesta na svetovnem spletu

CIPRA je izdelala tudi spletne strani združenja in te so sedaj v petih jezikih objavljene na spletnem naslovu www.alpskomesto.org. Poleg informacij o sami IS (oblika organiziranosti, cilji, pogodbeni ureditvi) ter nosilcih naziva in njihovih projektih se lahko obiskovalec spletnih strani seznaniti tudi z informacijami o prireditvah, novicah in publikacijah, ki se navezujejo na posamezno alpsko mesto. Velik del teh informacij izhaja iz baze podatkov, ki se redno obnavlja.



Zamenjava v vodstvu CIPRE-Južna Tirolska



© CIPRA

Novi predsednik CIPRE-Južna Tirolska je Roman Zanon.

Ur. – Od 4. septembra 2003 opravlja funkcijo predsednika južnotirolskega krovnega združenja za varstvo narave in okolja in s tem tudi CIPRE-Južna Tirolska 56-letni Roman Zanon iz Bressanona. Kot novi predsednik se bo Zanon zavzemal zlasti za iskanje ustreznih rešitev na področju prometa, ki preobremenjuje alpske doline, za večji pomen in vlogo Zveze za podnebje, podporo pa bo nudil tudi vsem tistim, ki si bodo za varstvo okolja prizadevali na lokalni ravni.

Zanon je po enoletnem prehodnem obdobju zamenjal Kuna Schraffla, ki je krovnemu združenju predsedoval v letih od 1984 do 1989, nato pa še od 1995 do 2002. CIPRA se ob tej priložnosti Kunu Schrafflu zahvaljuje za njegovo dragoceno delovanje, hkrati pa Romanu Zanonu izreka prisrčno dobrodošlico v Ciprino družino.

Poletna akademija CIPRE 2004: večja usmerjenost v prakso

Ur. – 7. poletna akademija CIPRE «Žarišče Alpe» bo potekala od 16. avgusta do 3. septembra 2004 v prostorih Visoke strokovne tehnične šole Kneževine Lihtenštajn v Vaduzu. V treh tednih, kolikor bo trajala akademija, bodo udeleženci lahko vsebine obravnavali tako s teoretičnega kot tudi praktičnega vidika. Že uveljavljeni interdisciplinarni in mednarodni pristop dela bo dopolnjen še s projektним delom akademije, kjer bodo lahko udeleženci novopridobljeno znanje tudi neposredno preizkusili. Določeno je bilo, da bo del projekta potekal v vzorčni regiji v dolini Rena. Udeležence bodo pri praktičnem delu spremljali strokovnjaki. Poletno akademijo 2004 bo CIPRA organizirala v sodelovanju s strokovnim oddelkom za arhitekturo lihtenštajnske visoke šole. Podroben program bo objavljen januarja prihodnje leto na domači spletni strani www.cipra.org.



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

KOLOFON

Oblasti CIPRE
izhajajo 4-krat letno

Uredništvo (Ur.): A. Götz, M. Revaz, A. Ullrich, N. Sperzel, M. Hausmaninger - CIPRA-International - drugi avtorji: A. Weissen, N. Weixlbaumer, E. Kastberger, G. Glantschnig, H. Moroder, P. Hasslacher, W. Schröder, N. Lebel, M.-L. Meaux, U. Balmer, E. Coslado, E. Galle, E. A. Marburger, J. Spijker, S. Köhler, P. Moreau, F. Pastorelli - Prevodi: F. Juillard, C. Gubetti, N. Leskovic Uršič - Pri ponatisu zaželjena navedba vira - Natisnjeno na recikliran papir - Nemška, francoska, italijanska in slovenska izdaja - Layout: P. Beyrer, N. Sperzel, S. Kah - Celotna naklada: 12.000 - Tisk: Gutenberg AG, Schaan/Liechtenstein.

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

Nacionalni odbori:

CIPRA-Avstrija, 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-Francija, 36, rue Nicolas Chorie, F-38000 Grenoble
Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, cipra-france@wanadoo.fr

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

CIPRA-Lihtenštajn, 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-Nemčija, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu
Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, info@cipra.de, www.cipra.de

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

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

Regionalni odbor:

CIPRA- Južna Tirolska, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 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), Keucheniushof 15, NL-5631, NG Eindhoven
tel.: 0031 40 281 47 84, nmga@bergsport.com, www.nmga.bergsport.com

Adressberechtigungen nach A1, Nr. 552, melden.

Zutreffendes durchkreuzen - Marquer ce qui convient

Porre una crocette secondo il caso

Weggezeigt: Nicht abgelesen A. deminag. Deli de réexpédition expiré Traslocato: Termine di ripedizione scaduto	Adresse Nicht insuffiziente indirizzo insufficiente	Wohnort Nicht insuffiziente Indirizzo Scono- ritrato	Annahme Nicht Respekt Respiro	Gestorben Deceduto Deceduto
---	---	---	--	-----------------------------------