



CIPRA

SLOVENSKA IZDAJA ISSN 2305-9850

# ALPENAODRU

TEMATSKO GLASILO CIPRE

ŠT. 110/2023

## Alpe – kraj srečanja

Raznolikost mobilnosti v gorah in dolinah

Uvodnik stran 3

## Obrazi Alp

Andrea Szabadi-Heine stran 4

## Alpe – kraj srečanja

### Prometni kolaps lahko preprečimo le s skupnim sodelovanjem

Politična spoznanja in obeti stran 5

### »Na prvem mestu je zdravje!«

V pogovoru z Lucie Verchere stran 8

### Uživanje v naravi namesto požiranja prahu

Usmerjanje prostočasnega prometa na visokogorskih cestah stran 9

## Esej

Korak za korakom stran 10

### Kolesarjenje koristi tudi voznikom avtomobilov

V pogovoru z Leo Rikato Ružič stran 11

## Panorama

Narava v gibanju stran 12

### »Preobrazba prometa je več kot le prehod na alternativne pogone!«

V pogovoru s Helen Lückge stran 14

### Kaj spodbuja mlade

Vozovnica za vsa javna prevozna sredstva na območju Alp stran 17

### Pionirji in pionirke mobilnosti

Primeri dobrih praks na področju mobilnosti in prometa stran 18

### Pogled s strani Živa voda kot priložnost

Zakaj moramo ohraniti zadnje divje reke stran 20

Drobtinice stran 22 Pika na I stran 23 Iz naslednje številke stran 24



Schaan, maj 2023

## Drage bralke, dragi bralci,

Ob šestih zjutraj zazvoni budilka. Vstanem. Spijem skodelico črne čaja, preverim aplikacijo za vremensko napoved, pogledam skozi balkonsko okno – vreme je primerno za vožnjo s kolesom. Gibanje resda krepi telo in duha, a vožnja z vlakom je udobnejša. Ena od možnosti bi bila tudi vožnja z avtomobilom. V dolini Alpskega Rena, v Schaanu v Lihtenštajnu, kjer ima CIPRA International svoj sedež, je javni prevoz dobro urejen: cene so sprejemljive, povezave dobre, lepe, varne, predvsem pa so poti, ki so namenjene prometu koles, položne. Imamo tudi kar nekaj cest, zaradi katerih postane vožnja z avtomobilom precej atraktivna.

Fotografije: Fabian Mühleider (naslovna, str. 2 zgoraj), osebni arhiv (str. 2 spodaj), Cristian Castelnovo (str. 3)

Zavedamo se, da sta potniški in tovorni promet na območju Alp odgovorna za tretjino izpustov CO2. Na to, da bi moral tovorni promet biti podnebno nevtralen, sami nimamo vpliva, saj je to naloga politikov; a zmanjšanje izpustov med vsakodnevnimi vožnjami na delo, k prijateljem ali v trgovino je v naših rokah in zato tudi naša odgovornost. Da je trajnostna in aktivna mobilnost koristna za duha in telo, smo znanstveno dokazali z našim projektom AMIGO, katerega namen je bil spodbujanje trajnostne mobilnosti dnevnik migracij: po dvanajstih tednih vožnje na delo s kolesom, vlakom ali peš so udeleženci v projektu imeli manj težav pri opravljanju napornih gospodinj-skih opravil, bili so bolj sproščeni in srečnejši. Kot odločilno in izredno pomembno se je tudi pokazalo, da so ljudje v procesu spreminjanja potovalnih navad deležni podpore, denimo s strani delodajalca ali



organizacij, v katere so včlanjeni. Za to ne potrebujemo milijonskih naložb v infrastrukturo in dolgotrajnih načrtovanj – s preprostimi poskusi spreminjanja potovalnih navad lahko namreč hitro in enostavno ugotovimo, kaj nam ustreza in kaj ne, proces spreminjanja družbe in navad v smeri aktivne trajnostne mobilnosti pa postane koristen tako za nas kot za podnebje.

Ko boste jutri zjutraj spet morali vstati, si vzemite trenutek za razmislek, kaj vam v resnici preprečuje, da bi se od doma na delo namesto z avtomobilom odpravili raje s kolesom, avtobusom, vlakom ali pa preprosto peš? Želim vam zanimivo branje – vidimo se torej na poti, morda celo na kolesarski!

### Jakob Dietachmair

Namestnik direktorja CIPRE International

## CIPRA – RAZNOLIKA IN PESTRA ORGANIZACIJA

Mednarodna komisija za varstvo Alp (CIPRA) je nevladna krovna organizacija z nacionalnimi odbori v vseh alpskih državah in predstavlja več kot sto društev in organizacij iz sedmih alpskih držav. Zavzema se za trajnostni razvoj na območju Alp, ohranjanje naravne in kulturne dediščine ter regionalne raznovrstnosti kot tudi za reševanje skupnih problemov v alpskem prostoru.

## KOLOFON

Založnik: CIPRA International

Uredništvo: Caroline Begle, Michael Gams (odgovorni), Maya Mathias

Sodelavci: Caroline Begle, Julien Defois, Jakob Dietachmair, Michael Gams, Elena Heinzmann, Maya Mathias, Anna Mehrmann, Francesco Pastorelli, Andreas Radin, Kaspar Schuler, Salome Steiner, Katarina Žakelj **Prevodi:** Marie Bilet, Reinhold Ferrari, Nataša Leskovic Uršič, Marianne Maier **Lektoriranje:** Caroline Begle, Inês Hubert, Francesco Pastorelli, Nina Pirc **Postavitve in oblikovanje:** Jenni Kuck **Tisk:** Vorarlberger Verlagsanstalt GmbH/A **Celotna naklada:** 13.000 izvodov

Izhaja periodično v slovenščini, nemščini, italijanščini in francoščini. Ponatis prispevkov je mogoč s predhodnim dovoljenjem in z navedbo vira. Zaželeno je, da nam pošljete avtorski izvod.

**Naročilo:** Alpe na odru lahko brezplačno naročite pri CIPRA International: [www.cipra.org/alpenaodru](http://www.cipra.org/alpenaodru), [international@cipra.org](mailto:international@cipra.org)

Alpe na odru CIPRA International izdaja s podporo Zveznega ministrstva za okolje, varstvo narave in varnost reaktorjev ter sklada Aage V. Jensen Charity Foundation.



## CIPRA INTERNATIONAL

Kirchstrasse 5, LI-9494 Schaan

tel.: +423 237 53 53 e-naslov: [international@cipra.org](mailto:international@cipra.org)

spletna stran: [www.cipra.org](http://www.cipra.org)

## NACIONALNI ODBORI

### CIPRA Avstrija

c/o Umweltdachverband, Strozzigasse 10/8–9, A-1080 Wien

tel.: +43 1 401 13 21 e-naslov: [oesterreich@cipra.org](mailto:oesterreich@cipra.org)

spletna stran: [www.cipra.org/at](http://www.cipra.org/at)

### CIPRA Švica

Birkenweg 61, CH-3013 Bern

tel.: +41 078 267 53 90 e-naslov: [schweiz@cipra.org](mailto:schweiz@cipra.org)

spletna stran: [www.cipra.ch](http://www.cipra.ch)

### CIPRA Nemčija

Am Rindermarkt 3–4, D-80331 München

tel.: +49 89 23 23 98 40 e-naslov: [deutschland@cipra.org](mailto:deutschland@cipra.org)

spletna stran: [www.cipra.de](http://www.cipra.de)

### CIPRA Francija

5, Place Bir Hakeim, F-3800 Grenoble

tel.: +33 476 42 87 06 e-naslov: [france@cipra.org](mailto:france@cipra.org)

spletna stran: [www.cipra.org/fr](http://www.cipra.org/fr)

### CIPRA Lihtenštajn

c/o LGU, Kirchstrasse 5, LI-9494 Schaan

tel.: +423 232 52 62 e-naslov: [liechtenstein@cipra.org](mailto:liechtenstein@cipra.org)

spletna stran: [www.cipra.org/li](http://www.cipra.org/li)

### CIPRA Italija

c/o Pro Natura, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino

tel.: +39 011 54 86 26 e-naslov: [italia@cipra.org](mailto:italia@cipra.org)

spletna stran: [www.cipra.org/it](http://www.cipra.org/it)

### CIPRA Slovenija

Društvo za varstvo Alp, Trubarjeva cesta 50, SI-1000 Ljubljana

tel.: +386 59 071 322 e-naslov: [slovenija@cipra.org](mailto:slovenija@cipra.org)

spletna stran: [www.cipra.org/sl](http://www.cipra.org/sl)

## REGIONALNI ODBOR

### CIPRA Južna Tirolska

c/o Dachv. für Natur- und Umweltschutz,

Kornplatz 10, I-39100 Bozen

tel.: +39 0471 97 37 00 e-naslov: [info@umwelt.bz.it](mailto:info@umwelt.bz.it)

spletna stran: [www.umwelt.bz.it](http://www.umwelt.bz.it)

### Podporni član

Nizozemsko kraljevo združenje alpinistov

in gorskih športov (NKBV)

Houttuinlaan 16A, NL-3447 GM Woerden

tel.: +31 34 84 09 521 e-naslov: [info@nkbv.nl](mailto:info@nkbv.nl)

spletna stran: <https://nkbv.nl>



Doživljajska pedagoginja Andrea Szabadi-Heine navdušuje ljudi za šport in gibanje.

»Vse je v glavi, tudi gibanje,« se je prav poznavalsko zasmejala Andrea. »Kar seveda ni, zato ker sem na invalidskem vozičku, omejeno le na telo. Zame je pomembno zlasti, da sprejemam različnost tako ljudi kot tudi sebe.« Najin pogovor je potekal po spletu, a njena energija je bila nalezljiva, ko je pripovedovala o plezanju, turnem smučanju in alpinizmu. V poznih dvajsetih je osvojila Aconcagua, najvišji vrh Južne Amerike. »Ko me ljudje sprašujejo, kako mi uspeva premagovati krize, se vedno spomnim te gore in vprašanja, ki sem si ga takrat postavila: boš zmogla nadaljevati pot?«

Pri 31 letih je bila v vrhunski formi, ukvarjala se je z različnimi športi in bila tudi poklicno zelo aktivna. Vodila je usposabljanja na področju doživljajske pedagogike na snegu. In nekega dne je kar tako, za hec, skupaj s sodelavko naredila dvojni preval po hribu navzdol in pristala z glavo v snegu. Takoj je začutila, da si je zlomila hrbtenico. S helikopterjem so jo odpeljali v bolnišnico, operirali so jo in postavili diagnozo popolne paraplegije. Sprva je objokovala svoje prejšnje življenje, nato pa si je postavila cilj, da bo iz bolnišnice odkorakala na lastnih nogah, kar ji je tudi uspelo. Odločilno vlogo je pri tem imel njen mož, »Če sem naredila nekaj korakov in nato padla, me je pustil, da sem se pobrala sama,« se spominja.

V vsakdanjem življenju Andrea uporablja invalidski voziček. Biti prilagodljiva in spontana, še naprej hoditi v hribe, vedno višje in vedno hitreje – tega ne zmore več. »V nekem trenutku pa sem se bila sposobna razveseliti vsake malenkosti in počutila sem se kot takrat, ko sem osvojila osemtisočaka. Zame je bilo naravnost razodetje, ko sem ugotovila, da se gibanje dogaja tudi v glavi in da bi bilo dobro spremeniti stari pogled na svet.« Usposobila se je za učiteljico

## Motivatorka v stalnem gibanju

Andrea Szabadi-Heine se je včasih povzpela na vrh Aconcague v Andih, danes pa se razveseli vsake stopnice, ki jo uspe premagati. Zaradi nesreče se je njeno življenje nekega dne v trenutku obrnilo na glavo, a Andrea je še vedno telesno dejavna – prečkala je celo Alpe!

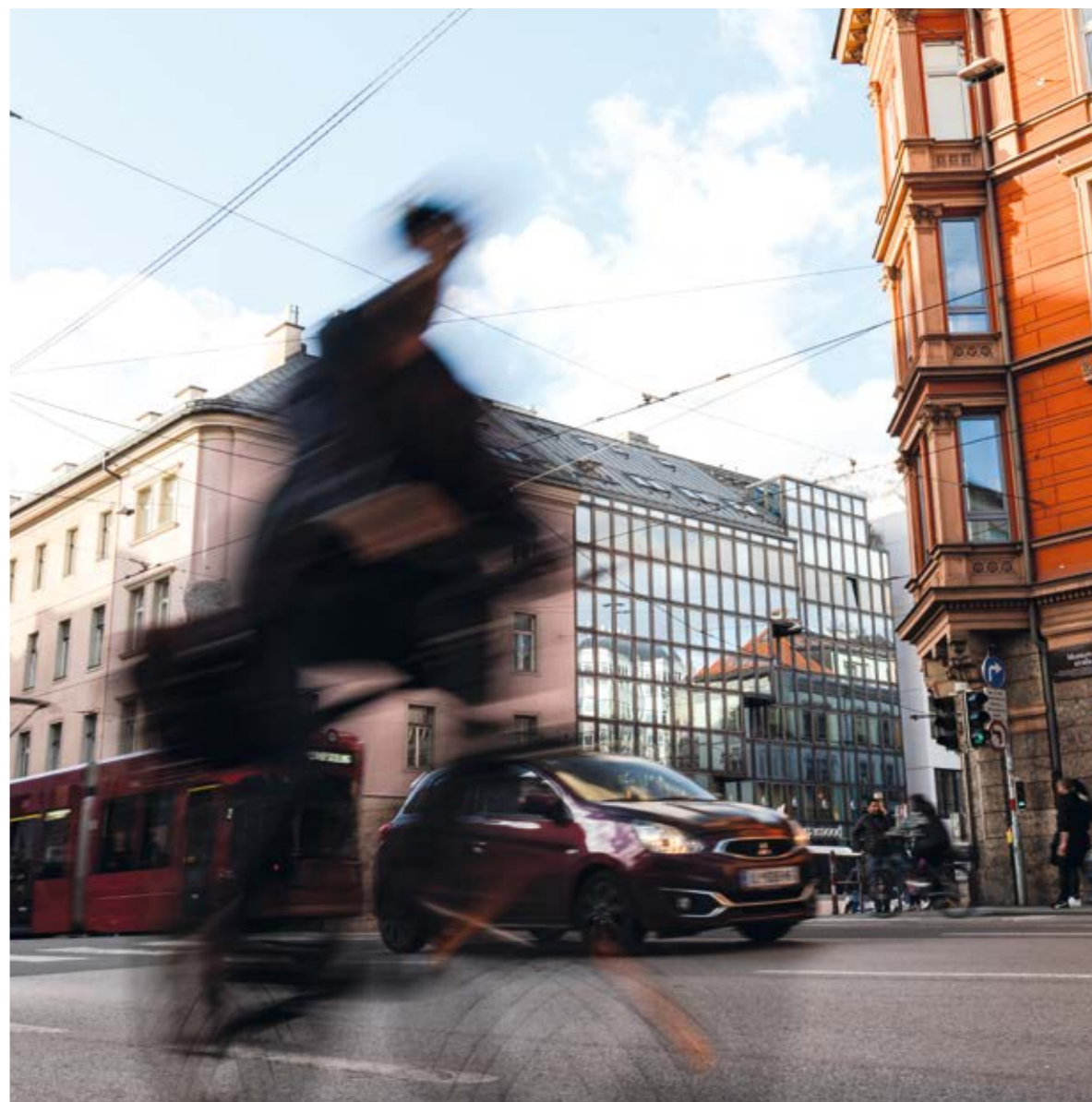
lja. Naj si bo nakupovanje, obiskovanje terapij ali plavanje: Andrea opravi številne vsakdanje poti na vozičku z električnim priklopom. Na tečaje monoski smučanja se sicer vozi z avtomobilom, saj takrat ostane teden ali dva v kraju, kjer poteka tečaj, na športnih izletih pa uporablja ročno kolo ob pomoči motorja – na šesttedenskem potovanju s kolesom po Španiji je prevozila več kot 2000 kilometrov! Redkeje potuje z letalom. Turo Inklusive TRANSALP do Gardskega jezera je njena skupina opravila kljub snežnim metežem in prekinjeni etapi. »Naš največji uspeh je bil to, da smo težave preživeli in jih skupaj premagali.« ▲

Michael Gams  
CIPRA International

Fotografija: Markus Emprechtinger

# Prometni kolaps lahko preprečimo le s skupnim sodelovanjem

Reševanja problematike naraščajočega prometa osebnih vozil in tranzitnega prometa se ni mogoče lotiti z regionalnimi ali nacionalnimi pristopi. Rešitve je treba poiskati skupaj, saj Alpe ležijo sredi Evrope, in prav ta geografska banalnost je ključnega pomena za razumevanje prometnopolitične problematike v Alpah – če res želimo preprečiti prometni kolaps.



Možnosti za izboljšave obstajajo – velik potencial glede varstva podnebja se skriva predvsem v cestnem prometu.

Fotografija: Fabian Mühleder



Še vse do osemdesetih let prejšnjega stoletja je v alpskem prometu veljala preprosta diferenciacija na potnike in domačine. V ospredju so bili makroekonomski učinki njihovega ravnanja. Domačini so od potnikov imeli koristi, sprejeli so naraščajoči turistični in tranzitni promet. S tem je bilo vse v redu, dokler ni prišlo do kritičnega

povečanja obremenitev s hrupom in onesnaževanja zraka, večja pa je postala tudi okoljska ozaveščenost. Ekološke omejitve so postale vidne. Danes potujejo v oddaljene dežele tudi prebivalci alpskega prostora, številni se v službo vsakodnevno vozijo z avtomobilom (str. 8) in polnijo ceste v glavnih dolinah, kjer brez prestanka hrumi tudi tranzitni promet. Posledica takih razmer so vedno glasnejše zahteve po gradnji novih avtomobilskih in hitrih cest. V visoki turistični sezoni (str. 9) postanejo prometne razmere naravnost obupne: prihaja do zastojev v cestnem prometu, tako na avtocestah kot tudi na vzporednih regionalnih cestah. Za razliko od ravninskih predelov tu zmogljivosti, ki zahtevajo več prostora, ni mogoče povečati – Alpe so, kakršne so: s strmimi pobočji in ozkimi dolinami. Martin Alber, župan južnotirolske občine Brenner, je v začetku leta 2023 povzel bistvo problema z naslednjimi besedami: »Iz naše ozke doline v obliki črke V ne uhajajo izpušni plini, niti hrup ali trdni delci.« To potrjuje tudi 8. Poročilo o stanju Alp na področju kakovosti zraka v Alpah (2021), ko ugotavlja, da je »izmerjena koncentracija finih delcev s premerom, večjim od 2,5 µm, na splošno previsoka v primerjavi z vrednostmi, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija.«

### DOLGA JE POT S CESTE NA ŽELEZNICO

Učinkovit instrument, ki bi lahko odpravil težave, je preusmeritev prometa. Treba je zmanjšati osebni in tovorni promet, pogosteje

### Tovorni vlak na brennerskem prelazu v Avstriji – s preusmeritvijo tovora s ceste na železnico postanejo prevozi prijaznejši do podnebja.

ta podnebne vozovnice v Avstriji ali vozovnice deutschlandticket za 49 EUR v Nemčiji (str. 18). V težkem tovornem prometu sicer velja, da se prevoz tovora opravlja po železnici, a prevozniki tega ne bodo počeli sami od sebe, vsaj dokler bodo ceste predstavljale ugodnejši način prevoza blaga čez Alpe. Potrebujemo spremljevalne ukrepe. Revidirana direktiva o zaračunavanju cestnih pristojbin (direktiva o evrovijetih) iz leta 2022 predvideva nov sistem zaračunavanja višjih stroškov, ki jih povzročajo tudi promet težkih tovornih vozil, kot so npr. stroški za nastalo okoljsko škodo ali pa infrastrukturni in zdravstveni stroški. Tako daleč, kot je šel švicarski model – ta je uvedel obdavčitev težkega tovornega prometa (t. i. LSVA), zaradi česar je prevoz po železnici postal zanimivejši – direktiva žal ni šla skozi. V številnih državah članicah EU bodo za tovorna vozila še nekaj časa v uporabi letne vinjete, namesto da bi se jim zaračunavala cestnina na podlagi prevožene razdalje, razredi tovornih vozil, ki v zrak spustijo manj škodljivih snovi, pa bodo deležni neupravičene prednosti. Vpliv cestnega lobija na ravni Evropske unije je imel občutno večji vpliv od javnega prometa in to je za alpski prostor in njegovo prebivalstvo naravnost tragično. V zvezi s tem so bile že leta 2019 predstavljene celovitejšie inovacijske rešitve v okviru projekta AlplnnoCT, v katerem so tri leta sodelovali strokovnjaki in ključni akterji s področja kombiniranega transporta ter predstavniki nevladnih organizacij in upravnih organov. Na sedmih medsektorskih dialogih z deležniki, ki jih je organizirala CIPRA, sta

uporabljati javni prevoz, kolo ali hoditi peš (str. 11) ali pa uporabljati železnico za prevoz tovora ali potnikov v počitniškem času. Prostovoljno to počnejo le maloštevilni – posamezniki in tudi podjetja potrebujejo pač spodbude ali predpise. V potniškem prometu so se tako uveljavile zelo ugodne oblike ponudbe, kot sta uspešna projek-

bila izdelana zbirka ukrepov, rešitev in pristopov za kombinirani transport v alpskem prostoru (toolbox of action) ter večjezični priročnik s tehničnimi in političnimi rešitvami.

### ZAVEZNIŠTVO SIMPLON – MEJNIK KLJUB NASPROTOVANJEM

Toliko bolj razveseljivo je, da je švicarsko predsedstvo Alpske konvencije prevzelo pobudo in da mu je leta 2022 prvič uspelo zediniti glede skupnega programa tako okoljske kot prometne ministre in ministrice osmih alpskih držav. Ti so sončnega 27. oktobra 2022 v Brigu, alpskem mestu leta podpisali akcijski načrt za Alpe Zavezništvo Simplon in se tako odločili za pot, ki vodi v doseganje podnebne nevtralnosti oz. ničelne stopnje neto emisij do leta 2050. Cilj s tem povezanega akcijskega načrta je doseči preusmeritev in razogljičenje celotnega prometa na območju Alp, v tovornem prometu in čezmejnem potniškem prometu, turizmu in lokalni pristočasni mobilnosti. Svoje soglasje je v Brigu sicer podala tudi italijanska delegacija, a ni podpisala nobenega dokumenta – italijanska vlada se je namreč tik pred tem zamenjala, novi italijanski prometni minister Matteo Salvini pa se je spotaknil ob eno od izjav Zavezništva Simplon, na podlagi katere bi na podlagi multilateralne dialoga dosegli učinkovitejšo uskladitev cestnin in s tem preusmeritev tovora s ceste na železnico. Salvini je to zavrnil, se povezal s cestnimi prevozniki in od Tirolske/A zahteval odpravo prepovedi vožnje za tovorna vozila v nočnem času in ob koncih tedna – če bo potrebno, tudi z vložitvijo pritožbe pri Evropski komisiji, pa čeprav bi tudi taki ukrepi za njegove sodržavljanke in sodržavljanke marsikaj poenostavili. Uvodoma omenjeni južnotirolski župan povedal, da so Salviniju pojasnili, da so povsem naklonjeni tirolski prepovedi vožnje, saj naj bi se tako vsaj nekaj zgodilo, nekaj koristi od tega pa bodo

Fotografija: Alpen-Initiative



### Aktivisti in aktivistke so politiko pozvali k omejitvi prometa in varovanju alpskega prostora.

imeli tudi sami. Južnotirolski deželni glavar Arno Kompatscher na srečo ne podpira prometnega ministra, ki je zagrozil s posledicami. Tudi na Tirolskem se deželni svetnik za področje prometa René Zumtobel z bogatimi izkušnjami v železniški politiki zavzema za iskanje skupnih rešitev. Mreža alpskih regij iMonitra!, ki so izpostavljene negativnim vplivom tranzitnega prometa, predlaga pragmatično rešitev: postopno preusmeritev tovornega prometa na železnico do leta 2030. Na brennerskem prelazu bi se do leta 2030 število voženj s tovornimi vozili z današnjih 2,6 mio. zmanjšalo na sicer še vedno 2,05 mio., medtem ko bi se do leta 2050 delež železniškega tovornega prometa z današnjih 27 odstotkov povečal na 50 odstotkov. Podobne cilje glede preusmeritve na železnico bi bilo mogoče določiti tudi za vse druge tranzitne koridorje in si tudi usklajeno prizadevati za njihovo uresničitev. Pionirsko vlogo pri iMonitra! ima strokovnjakinja za promet Helen Lückge (str. 14).

### PROMETNA ZMOGLJIVOST OSTAJA OMEJENA

Vsi zastavljeni cilji temeljijo na ključnem spoznanju: maksimalne zmogljivosti čezalpskih prometnih povezav so omejene in pri tem bo ostalo, tudi z novimi železniškimi progami in predoroma Brenner in Mont Cenis, ki naj bi začela obratovati do leta 2030 (str. 23). Vse to velja tudi za ceste. Da bi našli najboljše rešitve, je treba te zmogljivosti obravnavati kot »cevi, ki med seboj komunicirajo«. Prometne tokove lahko preusmerimo, ne moremo pa povečati skupne zmogljivosti. Potrebujemo torej skupno, vsealpsko upravljanje prometa, v katero bo vključena tudi Švica. Zaščititi je treba prebivalstvo v Alpah in zunaj njih, ne pa tudi kratkoročnih dobičkov – ker so promet ljudje ustvarili za ljudi. ▲

**Kaspar Schuler**, direktor CIPRE International

# Na prvem mestu je zdravje!

Pustite avto v garaži, pot v službo pa izkoristite za več telesne dejavnosti, je bilo osnovno vodilo eksperimenta v francoskem Lyonu, ki je znova dokazal, kako koristna je telesna dejavnost za naše zdravje. V pogovoru z vodjo projekta **Lucie Verchère** smo izvedeli, kateri so dejavniki, ki spodbujajo telesno dejavnost za krepitev zdravje.



**Lucie Verchère**, po izobrazbi psihologinja, je bila v Mestni občini Lyon odgovorna za projekt *Čas in inovativne storitve*, predvsem za področje časa in mobilnosti. Danes je zaposlena v mreži Tempo territorial, kjer spremlja izvajanje ukrepov politike upravljanja s časom

[www.tempoterritorial.fr](http://www.tempoterritorial.fr)

Eksperiment **1000 Bornes** je na območju Lyona potekal več kot devet mesecev (v letih 2020 in 2021) v okviru evropskega programa Melinda, ki ga je Mestna občina Lyon spremljala v sodelovanju z regionalnim združenjem AURA-EE in še petimi državami iz alpskega prostora. Da sta telesna aktivnost in opustitev vožnje z avtomobilom koristna za zdravje, je ključno spoznanje, ki ga je potrdil projekt.

[www.millenaire3.com/ressources/bilan-du-projet-melinda-1000-bornes](http://www.millenaire3.com/ressources/bilan-du-projet-melinda-1000-bornes) (fr)

## Kako težko je bilo najti prostovoljce in prostovoljke, ki so bili pripravljeni sodelovati v poskusu?

Najprej smo izmed uslužbencev Mestne občine Lyon morali najti 50 prostovoljcev in prostovoljk, ki so bili pripravljeni pustiti avtomobile v garaži in se v službo pogosteje pripeljati s kolesom ali hoditi peš. Na srečo to ni predstavljalo kakšne posebne težave, saj smo število kandidatov in kandidatke zelo hitro celo presegle. Vsi prostovoljci so tudi prejeli pametno zapestnico, ki je beležila dnevno število prehojenih korakov.

## Kateri razlogi so bili odločilni za sodelovanje pri projektu?

Na prvem mestu je seveda zdravje. Anketiranci in anketiranke so navedli več razlogov, zakaj so se odločili za sodelovanje, najpomembnejši razlog pa je bil, kot rečeno, zdravje. Obiske pri zdravniku v okviru projekta so ocenili kot pomembne, saj pogovori z zdravnikom niso zagotavljali le objektivne zdravstvene ocene, temveč so omogočili, da so sodelujoči tudi sami ocenili svoje zdravje ali telesno pripravljenost. Na drugem mestu pa sta bila želja po spremembi osebnih mobilnostnih navad in zanimanje za mobilnost in ekologijo.

## Kako pa ste jih spodbudili k sodelovanju?

Eden od dejavnikov, ki je vplival na uspeh poskusa in pripravljenost ljudi, da ga sprejmejo, je bil koncept igrifikacije, s pomočjo katerega smo želeli potisniti v ozadje eksperimentalno naravo projekta, pri udeležencih in udeleženkah pa ohraniti visoko raven motivacije. Kljub večmesečni zdravstveni krizi, ki jo je povzročila epidemija covid-19, je večina vendarle ostala in sodelovala tudi pri končnem ocenjevanju. Sredi projekta smo organizirali tekmovanje, na katerem je bilo mogoče osvojiti nagrade, imeli smo tudi družabni dan na stadionu Groupama, kjer smo predstavili rezultate. A kot so že pokazale številne študije o vedenjskih spremembah, spodbude in tehnični pristopi sami po sebi še zdaleč niso dovolj za uspeh. Projekt je treba spremljati, da bi prepričali udeležence in udeleženke ter jih postavili v središče izvajanja ukrepov.

## Kakšen je bil izid poskusa?

Poskus je bil uspešen. V anketi, ki smo jo opravili v zaključni fazi poskusa, so udeleženci in udeleženke poročali o rahlem zmanjšanju zasoplosti in utrujenosti ter izboljšanju kakovosti spanja, niso pa imeli občutka, da so shujšali. Drugi pozitivni učinki so bili tudi večja sproščenost, manj stresa in več energije. ▲

**Maya Mathias**, CIPRA International

Fotografija: osebni arhiv



Via del Sale – urejanje prstočasnega motornega prometa je postalo nujno potrebno.

# Uživanje v naravi namesto požiranja prahu

Davno tega so po Solni cesti – Via del Sale – potovali vojaki, trgovci in tihotapci, danes pa se na njej kolesarji in popotniki prebijajo med vse večjim številom motornih koles in terenskih vozil. Pot do zmanjšanja emisij hrupa in izpušnih plinov je načrtovana, treba jo bo le še prehoditi.

Med Ligurijo in Piemontom se vije kakšnih 2.000 kilometrov vojaških cest, ki so jih gradili od leta 1700 pa vse do tridesetih let prejšnjega stoletja – skupaj s številnimi obrambnimi objekti obsegajo visokogorske ceste tako imenovani zahodni Alpski zid. S prenehanjem vojaške funkcije je ta zgodovinska in kulturna dediščina sčasoma propadla in šele kasneje so se neutrjene ceste, ki deloma potekajo na več kot 2.000 m. n. v., začele nadzorovano uporabljati v turistične namene. Prevozne so skoraj izključno poleti, vodijo pa skozi neokrnjeno naravo mimo visokih planot in alpskih travnikov, gorskih masivov in vzdolž visoko se dvigajočih skalnih sten. Eden najbolj poznanih odsekov visokogorske ceste je Alta Via del Sale. Ta prek Ligurijskih Alp povezuje Piemont z Ligurijo, od tam pa vodi vse do morja, pri čemer na nekaterih odsekih poteka čez francosko ozemlje.

## MANJ PROSTORA ZA MOTORNA KOLESNA IN TERENSKA VOZILA

Konec devetdesetih let je bilo na tem občutljivem območju vsako poletje kot na divjem zahodu, saj pravil in nadzora ni bilo. Bil pa je pravi raj za terenska vozila na dveh ali štirih kolesih, tudi iz držav, kjer tovrstni izleti po razpotjih nikoli niso bili dovoljeni. Končno se je Naravni park Marguareis vendarle odločil ukrepati in poskusil omejiti parkirne površine, francoske in italijanske občine pa spodbuditi k omejitvi motoriziranega prometa. Hiter razvoj kolesarskega

turizma in zlasti razmah električnih gorskih koles sta pokazala, da ne obstajajo le motorna kolesa in terenska vozila – cesta bi lahko postala pomemben adut za razvoj turizma v regiji.

Že nekaj let gnečo omejujeta cestnina in predvsem omejitev števila vozil na 80 avtomobilov in 140 motornih koles dnevno. Poleg tega lahko cesto dva dni v tednu uporabljajo izključno popotniki in kolesarji, ki takrat resnično uživajo v naravi brez hrupa, oblakov prahu in nevarnosti, da jih bo kdo povozil. V prihodnje bi si želeli, da bi število dni, ko je cesta zaprta za motorizirani promet, povečali in da bi začeli tudi nadzorovati upoštevanje dovoljene omejitve hitrosti. Bi se zaradi manjšega števila avtomobilov in motornih koles zmanjšali tudi prilivi, potrebni za vzdrževanje cest? Menim, da bi bili kolesarji pripravljeni plačati pristojbino za dostop do ceste, če bi jim le bilo omogočeno uživanje v vedno redkejših naravnih lepotah, seveda pod pogojem, da si tega ne bi morali deliti z avtomobili in pri tem požirati oblake prahu, ki ga ti dvigujejo. Seveda pa bi s tem največ pridobila tudi občutljiva narava. ▲

**Francesco Pastorelli**  
direktor CIPRE Italija

Fotografija: Francesco Pastorelli

# Korak za korakom

Via Alpina, katere trasa poteka po osmih alpskih državah, prinaša vrhunsko pohodniška doživetja.

Daljinske pohodniške pešpoti nas lahko navdihujejo in nam dajejo novih moči. Temu pritrjuje tudi **Julien Defois** v esejskem razmišljanju, v katerem slikovito opisuje svoja čustva in občutke, kot jih je doživljal med hojo po rdeči poti Vie Alpine.

Sredozemsko morje je še toplo, jaz pa v njem namakam noge. 8. oktober 2022. Dan, ko sem zaključil svoj pohod po Via Alpini, drugič zapored. Tokratno prečkanje Alp me je neizmerno obogatilo in pri tem seveda ne mislim na evre ali dolarje. Prečkanje gorskih masivov od človeka zahteva, da se odpove materialnemu, a zato ga zasujejo duhovni zakladi – če le bo široko odprl svoje srce in če bo pripravljen to nevidno bogastvo tudi sprejeti.

Najprej moramo biti pripravljeni na sprostitev. Da za seboj pustimo svoje prenatrpano življenje, svojo identiteto, ki jo nosimo kot očetje, matere, sodelavci in sodelavke, zaposleni v podjetjih, da odložimo skrbi prepogosto nepomembnih vsakdanjnikov. Gore nas bodo same odvedle nazaj k bistvenemu. Piti. Jesti. Spati. Postavljati eno nogo pred drugo. Vedno znova graditi iz nič. Življenje postane zelo enostavno, naš odnos do živega se spremeni. Korak za korakom se naučimo ceniti lepoto drevesa, ki ga upogiba veter, razveselimo se zvoka žuboreče vode v gorskem potoku, strmimo nad barvami neba v večernem mraku. Življenje je polno lepote in prav ta lepota mi je odprla oči, predvsem pa srce. V zaznavanju lepote živega sem občutil močno, spokojno in globoko veselje. Opazovati lepoto živega pomeni vrniti se v sedanji trenutek.

Lepota živega nas ne bo zapustila. Ostaja tukaj, v vidnem dosegu, in čaka, da jo prepoznamo. V tem vidim znamenje upanja – celo v najtežjih trenutkih imamo še vedno možnost, da se s to lepoto povežemo, doživimo občutek navzočnosti in si vzamemo predah, da pozabimo na skrbi.

Gore so zelo velikodušne. Podarile so mi veselje, navzočnost, zaupanje in upanje, to pa so dragoceni darovi v tem negotovem svetu. Prehoditi Alpe zame nikoli ni bilo vprašanje telesne zmogljivosti in cilj mojega pohoda ni bil doseči morsko obalo. Hotel sem si vzeti čas in se naučiti živeti drugače, v soglasju z življenjem v meni in okoli mene.

Občutim neizmerno globoko hvaležnost za živost, ki mi je na dolgem pohodu v Alpah stala ob strani. Naredila me je notranje močnejšega, samozavestnejšega, tudi svoje sreče se bolje zavedam. Taka lepota nič ne stane. Ko jo opazujem, postaja moje srce vse večje in vse bolj ljubeče. Življenje skrbi za nas in nič ne zahteva v zameno. In vendarle je toliko vsega. Z Via Alpine sem se vrnil z željo, da bom skrbel za živo, ki nas obdaja, in tako izrazil hvaležnost za vse, kar mi je podarilo, da bomo tudi v prihodnje lahko dobro živeli na tem planetu, predvsem pa zato, ker življenje, odkar sem se vrnil s pohoda po Alpah, ljubim še bolj. Zahvala gre goram. Naučile so me, kaj pomeni ekologija. ▲

→ Projekt *Via Alpina Youth – walking the change* (str. 22), bo vzdolž poti širil znanje, ideje in priložnosti za trajnostni način življenja, inkluzijo, varstvo okolja in pogovor o podnebnih spremembah.

**Julien Defois**, gorski vodnik iz francoskega kraja Seyne, je poleti 2022 prehodil obnovljeno rdečo pot Vie Alpine kot eden od osmih raziskovalcev in raziskovalk, ki jim je bila v ta namen tudi podeljena pohodniška štipendija. Znamenito daljinsko pohodniško pot je prehodil že drugič, tokrat pa se je svojemu »notranjemu potovanju« med hojo posvetil z literarnega vidika.

[www.experience-outdoor.com/author/julien-defois](http://www.experience-outdoor.com/author/julien-defois) (fr)

Fotografija: Julien Defois

## »Kolesarjenje koristi tudi voznikom avtomobilov«



**Lea Rikato Ružič** je načrtovalka prometa z 12 leti izkušenj na področju trajnostne mobilnosti. V prostem času je tudi predsednica Ljubljanske kolesarske mreže, ki si prizadeva za izboljšanje pogojev za kolesarje v mestu. V intervjuju za Alpe na Odru pojasnjuje, zakaj so kolesarjem prijazna mesta koristna tudi za zagrizene voznike avtomobilov.

### Kako kolesarjem prijazna je Ljubljana v primerjavi z drugimi alpskimi mesti?

Smo nekje v povprečju. Imamo relativno visok delež kolesarjenja in dokaj obsežno infrastrukturo, vendar je potencial še dosti večji, predvsem v sklenjenosti in udobnosti omrežja. To kaže tudi lestvica Global Bicycle Index, kjer je večina alpskih mest uvrščena višje kot Ljubljana. Menim, da se Ljubljana od mest v alpskem območju lahko uči predvsem učinkovitega multimodalnega povezovanja z železniškim prometom ter umeščanja privlačnih in urejenih medkrajevnih/regionalnih kolesarskih povezav za rekreacijo, turizem in tudi dnevne migracije.

### Katere spremembe za kolesarje opaziš v Ljubljani v zadnjih letih?

V zadnjih letih se je povečalo kolesarsko omrežje, odpravilo nekaj pe-rečih lukenj v njem, poenostavilo kolesarjenje skozi središče mesta, več je kolesarskih stojal po mestu. BicikeLJ je precej priljubljen, na voljo so tudi e-kolesa za izposajo. Počasi narašča tudi število kolesarjev. Vseeno se pri preureditvah včasih načrtuje bolj pretočnost motor-nega prometa kot kolesarjev, uvajanje možnosti zavijanja desno za motorni promet skozi rdečo luč, kar je nevarno za kolesarje in pešce, občasno neprimerno označevanje kolesarskih pasov (preblizu parkirnih mest, s kovinskimi čepi). Še več je stvari, ki bi morale biti izvedene ali vsaj v načrtovanju, a (še) ni volje za to.

### Po tvojih izkušnjah, katere parametre je smiselno upoštevati pri načrtovanju kolesarske infrastrukture?

Radi poudarjamo, da je treba načrtovati po načelu 8–80, to je tako za osemletnike kot osemdesetletnike. Če bo za njih dobro, bo dobro za vse.

Fotografija: osebni arhiv

Zelo pomembno je, da imajo tako odločevalci kot načrtovalci tudi sami uporabniško izkušnjo, da lahko razumejo potrebe in specifične kolesarjenja. Zelo koristno je celostno izboljševanje pogojev za kolesarjenje. Ni zadosti le širiti kolesarsko omrežje, ampak so (včasih še bolj) pomembni ukrepi, kot so omejevanje in umirjanje motornega prometa, ozelenjevanje ulic, integracija z JPP, nadzor nad nepravilnim parkiranjem na kolesarskih površinah, bolj direktne poti za kolesarje kot tudi motorni promet itd. Pomembno je zagotavljati kakovostno uporabniško izkušnjo od izhodišča do cilja, to pomeni tudi varno in udobno parkiranje koles na obeh koncih.

### Kdo vse ima koristi od kolesarjem prijaznega kraja/mesta?

Čisto vsi. Največje koristi imajo prebivalci, ki lahko ne glede na svojo starost, socialni status, zdravstvene omejitve itd. uporabljajo poceni, vključujoče prevozno sredstvo, ki jim zagotavlja dostopnost od vrat do vrat. Varnost prometa se izboljša, otroci so lahko bolj samostojni, starši manj pod stresom, starejši si podaljšajo samostojno mobilnost. Izboljša se kakovost zraka, manj je hrupa. Občine imajo koristi, ker kolo zaseda dosti manj prostora kot avto, javni prostori se lahko sprostijo za bolj smiselne in tudi ekonomsko bolj privlačne vsebine. Še najbolj zagrizeni avtomobilisti imajo od kolesarjenja korist, saj je manj zastojev. Skratka, kakovost bivanja se izboljša za vse, negativnih stranskih učinkov praktično ni. Gre za res preprosto in poceni rešitev za mnoge težave v mestih in včasih ne moremo verjeti, da mesta ne razumejo tega in ne želijo izkoristiti kolesa v svojo prid. ▲

Intervju: **Katarina Žakelj**, CIPRA Slovenija

# NARAVA V GIBANJU

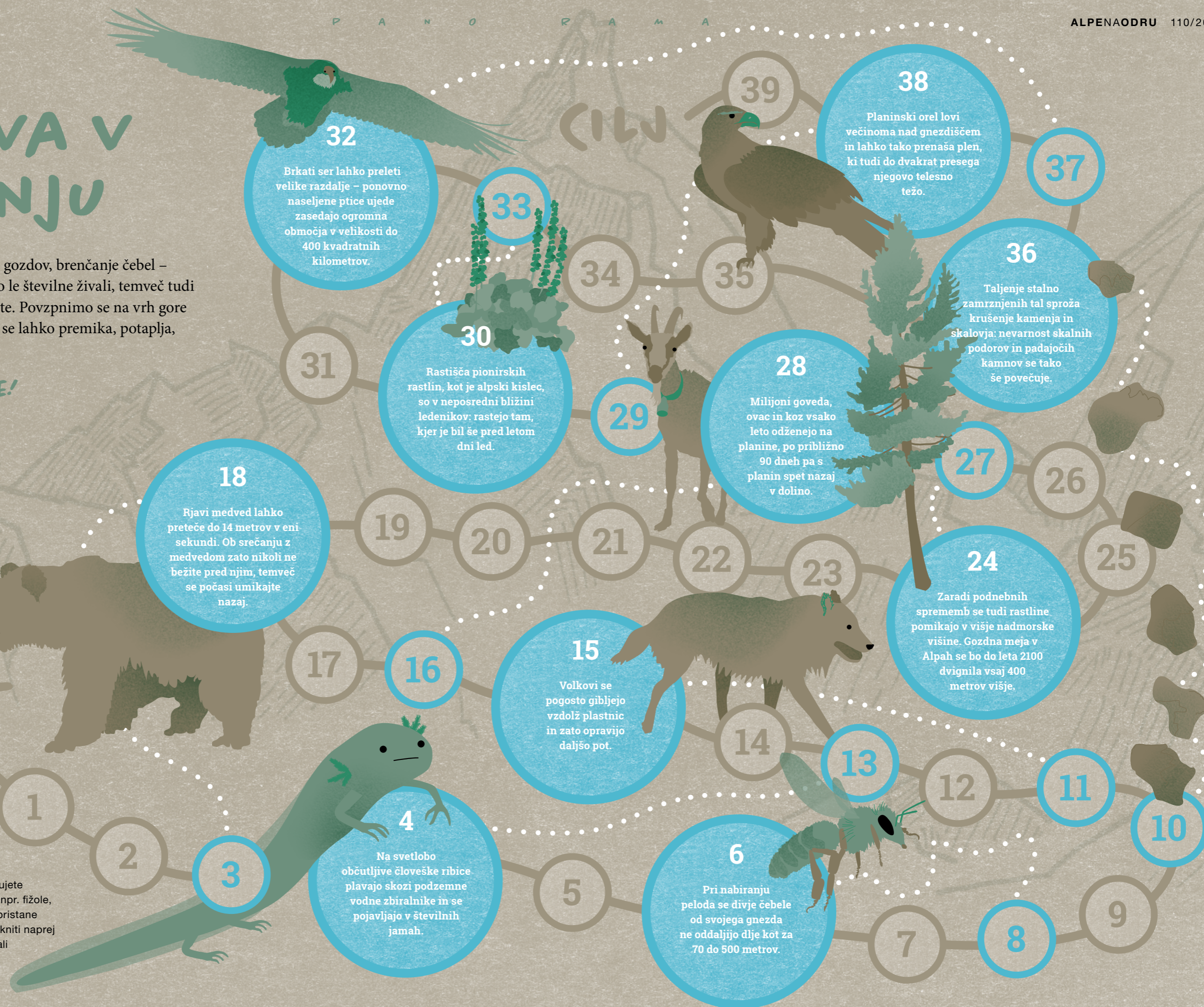
Kotaljenje kamenja, šumenje gozdov, brenčanje čebel – v gorskem svetu se ne gibljejo le številne živali, temveč tudi rastline in celo skalnate gmote. Povzpni se na vrh gore in odkrijmo, kaj vse v Alpah se lahko premika, potaplja, pada ali leti!

**PA VELIKO ZABAVE!**

Andreas Radin,  
CIPRA International

START

Alpska družabna igra: Za igro potrebujete kocko in poljubne igralne kamenčke, npr. fižole, sponke za papir ali legokocke. Kdor pristane na polju z besedilom, se mora premakniti naprej ali nazaj. Zmaga tisti, ki prvi doseže ali prekorači cilj.



Helen Lückge poziva k spremembi načina razmišljanja o vprašanjih mobilnosti in prometa.



»Preobrazba prometa je več kot le prehod na alternativne pogone!«

Do leta 2050 naj bi ves promet na območju Evropske unije in Alp postal podnebno nevtralen. A za doseg tega cilja bomo potrebovali več kot le alternativno gnane avtomobile, saj se mora prehod na brez- in nizkoemisijško mobilnost začeti v naših glavah, opozarja Helen Lückge, strokovnjakinja za mobilnost.

#### Ga. Lückge, kako se kaj gibljete v vsakdanjem življenju?

Od nekdanj sem bila navdušena ljubiteljica kolesarjenja, že v šoli, pa tudi med študijem v Tübingenu in pozneje v ZDA. Na svoji poklicni poti, ko sem delala v Berlinu in Zürichu, sem za odkrivanje novega okolja najraje uporabila kolo. Kolo je tudi najboljši in najhitrejši način gibanja in to ne le v urbani okolju. Da vsakodnevne poti opravljam s kolesom, mi pomaga zbistriti glavo in si vzeti čas za razmislek. Najboljših idej se tako domislim kar med kolesarjenjem. Če v pisarni opazim, da mi zmanjkuje energije, se usedem na kolo – v glavi nato pogosto naredi klik in ideja je tu. Avto smo doma sicer imeli, a ne dolgo, samo ko so bili otroci še majhni, smo pa z njim imeli le stroške, saj ga skorajda nismo uporabljali. Zamenjali smo ga z družinam prijaznim tovornim kolesom, za vožnje, ki jih ne moremo opraviti s kolesom ali vlakom, pa izkoristimo storitev souporabe avtomobila. Službeno potujem z vlakom.

#### Kaj vas navdušuje pri temah, kot sta mobilnost in tranzitni promet?

Nobeno drugo področje za doseg podnebnih ciljev ni tako pomembno kot prav ti dve, hkrati pa obremenjeno s čustvi, navdami in strahovi. Ravno na področju prometa se bo pokazalo, ali mislimo resno, ko govorimo o varstvu podnebja in ciljih, ki smo si jih postavili. Mislim, da je položaj tranzitnega prometa zelo kompleksen, vse je med seboj tesno povezano. Kar naprej se pojavljajo novi trendi, nove ideje in rešitve, ob katerih si je mogoče analitično pošteno dati duška.

**Na drugih področjih se emisije CO<sub>2</sub> zmanjšujejo, medtem ko v prometnem sektorju celo naraščajo. Kaj je šlo narobe?**

Delež tovornega prometa po krajšem upadu, povezanim s pandemijo koronavirusne bolezni, sedaj spet nebrzdano raste in bo še naraščal, če si ogledamo napovedi na ravni EU. Rast tovornega prometa je napovedana za vse tranzitne koridorje in to danes v glavnem še vedno velja za cestni promet. Poleg tega je bil doslej prav v tovornem prometu delež alternativno gnanih tovornih vozil zelo majhen, večina voznega parka pa je še vedno na dizelski pogon. Tudi v potniškem prometu ima promet osebnih vozil največjo vlogo. Razdalje, ki jih prevozimo, se niso skrajšale in tudi avtomobili se niso zmanjšali, temveč se je njihova masa celo povečala. Zato te številke niso presenetljive. Kot kaže, so za izboljšanje razmer na področju mobilnosti nujna številna dodatna prizadevanja.

#### Vendar pa večina alpskega prebivalstva živi na podeželju in je pogosto odvisna od avtomobila?

Da, dejansko je podnebno nevtralno mobilnost na podeželju občutno težje uveljaviti kot v urbanih območjih. A glede na obstoječe tehnologije in rešitve sem prepričana, da so tudi za podeželje na področju trajnostne mobilnosti na voljo ustrezne rešitve. Na podeželju so prevožene razdalje pogosto mnogo krajše, kot si predstavljamo. Povprečna stopnja zasedenosti avtomobila je danes zelo nizka, npr. v Avstriji znaša le 1,1 osebe. Tu so seveda še velike možnosti za povečanje učinkovitosti. Trenutne razmere, zlasti na področju dnevnih migracij, bi lahko občutno izboljšale že samo digitalne rešitve za uporabo storitve ride sharinga, tj. skupne vožnje več ljudi v enem avtomobilu. Tudi car sharing, souporaba avtomobila, in rešitve za večmodalno mobilnost bi zmanjšali odvisnost od lastniškega avtomobila in tako družine ne bi več potrebovale dveh družinskih avtomobilov. Če se želimo od-

reči lastniškemu avtomobilu, bo treba seveda izboljšati in spodbujati javni potniški promet.

#### Kaj za našo mobilnost pomeni koncept storitve večmodalne mobilnosti?

To pomeni, da so na razpolago različna vozila in različne tehnologije, ne le majhni avtomobili, namenjeni souporabi, temveč tudi večja vozila, s katerimi bi lahko prevažali blago. Ali možnost izposoje tovornega kolesa ali pa elegantnega e-kolesa, s katerim bi se poleti ob določenih dneh želeli voziti v službo, ne pa ga kupiti. Tako bi imeli za večmodalna potovanja na voljo raznolik vozni park.

#### Čeprav je že danes na razpolago marsikaj od navedenega, emisije nismo zmanjšali. Kako naj bi se to spremenilo do leta 2050?

V mnogih primerih je to predvsem stvar miselnosti. Rešitve obstajajo že danes in res ne smemo več izgubljati časa. Ne smemo več čakati novih tehnologij, ki bi prinesle rešitve in končno poskrbele za preobrazbo naše mobilnosti. Žal je pritisk z nasprotne strani zelo močan. Prav v Nemčiji lahko jasno vidimo, da je avtomobilska industrija še vedno ključnega pomena za gospodarski razvoj in gospodarski uspeh. Številni akterji še vedno niso povsem naklonjeni novim poslovnim modelom. A postati mora jasno, da je preobrazba prometa mnogo več kot le prehod z vozil z motorjem z notranjim izgorevanjem na električne avtomobile. Prepričana sem, da ne bo linearnega razvoja. Alternativne rešitve na področju mobilnosti bodo vedno bolj privlačne in v nekem trenutku bo prišlo do točke preloma: takrat ne bo več privlačen status quo – velik avto, s katerim potujemo od točke A

»Na podeželju so prevožene razdalje pogosto mnogo krajše, kot si predstavljamo.«



## STROKOVNJAKINJA ZA MOBILNOST

**Helen Lückge** je samostojna svetovalka za podnebno, okoljsko in prometno politiko, med drugim deluje tudi za posvetovalni odbor za alpsko podnebje. Sodelovala je tako pri pripravi alpskega sistema podnebnih ciljev v okviru Alpske konvencije kot 9. Poročila o stanju Alp na področju alpskih mest, ki je izšlo leta 2022. Pri svojem delu se osredotoča na ekonomske ocene scenarijev, operativne ukrepe in instrumente ter oblikovanje strategij na področju varstva podnebja, prilaganje na podnebne spremembe in trajnostno mobilnost. Sodelovala je pri izdelavi okvirnih političnih pogojev za vzpostavitev sistema trgovanja s pravicami do emisij toplogrednih plinov na območju Evropske unije (ETS). Od leta 2007 spremlja vsealpsko mrežo iMonitraf!, ki se zavzema za udeležanje trajnostnega transporta in tranzita.

[www.climonomics.de](http://www.climonomics.de)

do točke B, temveč ravno obratno. Dosegli bomo novo ravnovesje. Zato bo temeljnega pomena razvoj nove, pozitivne zgodbe. Namesto da govorimo o strahu in odpovedovanju, moramo priti do spoznanja, da je to sprememba, ki jo lahko sami oblikujemo in vsebuje veliko pozitivnih vidikov. Naš sedanjí sistem mobilnosti, ki je osredotočen na avtomobil, je za marsikoga diskriminatoren. Vsi nimajo avtomobila, številni nimajo vozniškega dovoljenja ali ga ne morejo pridobiti in tako ne dosežejo svojih ciljev. Prikrasani so predvsem otroci v urbanem okolju, saj

imajo zase le malo odprtega prostora, ki ga že zdaj v preveliki meri zasedajo avtomobili. Če bi ta prostor osvobodili avtomobilov, bi imeli na voljo zanimiv, nov prostor za oblikovanje ustvarjalnih rešitev.

### Ali so nas torej zaslepile utopije o mestih brez avtomobila in taka prihodnost v vsakdanjem življenju sploh ni uresničljiva?

Utopije in scenariji za prihodnji razvoj prihodnosti nam pomagajo, da si ustvarimo nov zorni kot in da si razširimo svoj horizont delovanja. Pogosto se zdijo utopije v vsakdanjem življenju neuresničljive le na prvi pogled, a poznamo primere, ko je mesto svojo jasno vizijo, za mnoge utopijo, tudi uresničilo. Poglejmo primer Köbenhavna ali Barcelone. Izraz *copenhagenize* je postal pojem, ki lepo ponazarja, kako se je vse začelo z utopijo, ki je postala resničnost.

### Vlade alpskih držav so se s podpisom Akcijskega načrta za Alpe – Zavezništvom Simplon – zavezale, da si bodo skupaj prizadevale, da bo mobilnost na območju Alp do leta 2050 postala podnebno nevtralna. Kako ocenjujete ta akcijski načrt?

Ocenila bi ga kot mali uspeh. To je bilo prvič, da so se okoljski in prometni ministri in ministrice zedinili glede nekega akcijskega načrta. Skupaj so se zavezali, da bodo načrt tudi uresničili. Seveda ta vsebuje številne pristope, ki smo jih zajeli že v Akcijskem načrtu za podnebje, vendar je z zavezo, ki jo je sprejela tudi prometna politika, pridobil novo dimenzijo.

### Zavezništvo ni pravno zavezujoč dokument.

Pa je kljub temu pomemben in to zato, ker omogoča več prepoznavnosti vodilnim projektom in boljšo izmenjavo uspešnih modelov na čezmejni ravni, poleg tega pa nadalje spodbuja sodelovanje prav med prometom in okoljem. Akcijski načrt tudi že omenja nekatere teme, kot je na primer širjenje uporabe avstrijske podnebne vozovnice tudi v druge države. Če bo to uspelo, smo dosegli pomemben mejnik.

### Eden najbolj zaskrbljujočih problemov je čezalpski tovorni promet. Kako bi bilo mogoče to spremeniti?

Skupaj z omrežjem iMonitraf! že od leta 2005 pripravljamo skupno strategijo upravljanja tranzitnega prometa, v kateri ima seveda osrednjo vlogo preusmeritev tovora s cest na železnico. Dober zgled za to, kako lahko deluje tak model, je dala Švica. Potrebujemo učinkovit sistem cenovnih spodbud, kot so to uredili v Švici z uvedbo pristojbine za učinkovitost prometa težkih tovornih vozil in visokokakovostno železniško infrastrukturo. Na Brennerju nadgradnja infrastrukture še zaostaja, vendar pa dela potekajo. Za učinkovite cenovne ukrepe potrebuje Avstrija podporo vzdolž celotnega brennerskega koridorja, saj je avstrijski odsek na brennerski osi kratek. Kot drugi pomemben element pa že opažamo pospešen prehod na nove alternativne pogone, kar bo tudi prispevalo k zmanjšanju količine emisij na čezalpskih koridorjih. Seveda ne bo mogoče preusmeriti vsega tovora na železnico, to lahko že zdaj vidimo na primeru Švice. V cestnem prometu bo seveda še vedno ostal del voženj, ki jih ne bo mogoče preusmeriti, a te se morajo odvijati na ekološko čim prijaznejši način. Tukaj se alpskemu prostoru ponuja priložnost, da deluje kot zgled.

### Od pandemije novega koronavirusa dalje beležimo hitro rast spletnih naročil. Kako to vpliva na tovorni promet?

Uporabljamo izdelke, ki se prevažajo tudi v čezalpskem tovornem prometu, in tako nanj s svojim povpraševanjem močno vplivamo. Načeloma je jasno: pogosteje bomo kupovali in uporabljali lokalne in regionalne izdelke, krajše bodo transportne razdalje, s tem pa bomo spodbujali tudi regionalne vrednostne verige. K prehodu na področju mobilnosti ne prispevamo le s svojo mobilnostjo, ampak tudi s svojim potrošniškim vedenjem. ▲

**Michael Gams**  
CIPRA International (intervju)

# Kaj spodbuja mlade?

**Louise Drompt** in **Marc Stannartz** se v Mladinskem svetu CIPRE aktivno zavzemata za čezmejno mobilnost v Alpah, ki je cenovno dostopna in prijazna za podnebje.

»Ni mi treba ravno preleteti oceana, da bi pridobila izkušnje, ki mi bodo spremenile življenje,« je prepričana mlada Švicarka Louise Drompt, ki je poleti 2018 prepotovala Alpe z vlakom in avtobusom in to po zaslugi projekta CIPRE Youth Alpine Interrail. Bilo je prvič, da je potovala sama, prav tako sama je odhajala na pohodniške ture, na poti pa sklenila številna nova poznanstva. 24-letna študentka politologije se od takrat dalje prav zaradi izkušnje, ki je spremenila njeno predstavo o potovanjih, v Mladinskem svetu CIPRE aktivno zavzema za trajnostno mobilnost.

## POTOVANJA Z VLAKOM – ENOSTAVNA IN TRAJNOSTNA

Vizija Mladinskega sveta je uvedba cenovno ugodne vozovnice za javni prevoz na celotnem območju Alp – AlpTick, s katero bi mladim omogočili enostavnejša, bolj trajnostna in sploh privlačnejša potovanja, obenem pa jim približali kulturno in naravno raznolikost alpskega sveta. Da bi se ideja mladih v javnosti čim bolj razširila in utrdila, se je članstvo sveta odločilo, da bo treba o smiselnosti ideje najprej prepričati različne inštitucije, kot sta Alpska konvencija in Strategija EU za alpsko regijo (EUSALP). Leta 2020 je zato organiziralo spletno razpravo, v kateri je sodelovalo približno 40 predstavnikov in predstavnic politike in javnega prometa. Kako zapleten je lahko javni promet, je na lastni koži izkusil 30-letni Marc Stannartz. V okviru projekta #GönnDirÖffis, ki ga je izvajal nemški forum za mlade Junges Forum Deutschland, je za sto kilometrov dolgo pot potreboval približno dva dni, saj povezav ni bilo. So oblikovati alpski prostor tako, da bo v njem vredno živeti, je njegovo vodilo pri zavzemanju za podnebju prijazna potovanja v Mladinskem svetu. Kot največjo težavo pri uvajanju alpske vozovnice ocenjuje pomanjkljivo sodelovanje med odločevalci in odgovornimi za mobilnost v regijah, ki so vpete v projekt. »Zato je sodelovanje na ravni Evrope ali Alpske konvencije nujno potrebno,« je povzel Stannartz.

## OSTAJAMO NEOMAJNI

Oktober 2022 je Mladinski svet CIPRE zabeležil dva pomembna uspeha: na Alpski konferenci v švicarskem Brigu so alpske države združile moči in ustanovile Zavezništvo Simplon, v okviru katerega



so se zavezale, da bo prometni sektor do leta 2050 postal podnebno nevtralen. V akcijski načrt pa je bil vključen tudi koncept alpske vozovnice, kar je Alpska konvencija vnesla v alpski sistem podnebnih ciljev 2050. »To pomeni, da so alpske države projekt potrdile in da ga želijo razvijati naprej, kar je za nas zagotovo izjemen mejnik,« je bila zadovoljna Louise. Tudi Marc je prepričan, da politična volja obstaja, a še vedno sta pomanjkljiva tako sodelovanje kot izvedba – potrebna je država ali regija, ki bo prevzela odgovornost in vodilno vlogo. Louise in Marc zatrjujeta, da si bosta v Mladinskem svetu CIPRE za to seveda še naprej prizadevala: »V svoji viziji ostajamo neomajni – da ministri ne bi pozabili, kaj so podpisali!« ▲

**Maya Mathias**, CIPRA International

## 10 LET MLADINSKEGA SVETA (CYC)

Kaj je tisto, zaradi česar je življenje v Alpah kakovostno? V Mladinskem svetu CIPRE, ki si že deset let aktivno prizadeva za večjo trajnostnost in okrepljeno sodelovanje mladih na območju Alp, so se ob svoji obletnici odločili, da se bodo posvetili vprašanju kakovosti življenja. Leta 2016 so se mladi iz različnih alpskih držav na Alpski teden v nemški Grassau odpravili z javnim prevozom in ugotovili, da je čezmejna mobilnost presenetljivo zapletena in prav nič poceni. Kmalu je iz te izkušnje nastal projekt CIPRE Youth Alpine Interrail, ki mladim od leta 2018 v poletni sezoni omogoča podnebju prijazna in cenovno ugodna potovanja po Alpah, s projektom AlpTick pa si Mladinski svet prizadeva, da bi tovrstna ponudba veljala celo leto.

[www.cipra.org/sl/cyc](http://www.cipra.org/sl/cyc)

# Pionirji in pionirke mobilnosti

Pogostejše odločanje za hojo, usmerjanje tokov obiskovalcev in obiskovalk, deljena in sodelovalna mobilnost, učinkovitejši prevozi – različne spodbude, projekti in politične odločitve s celotnega območja Alp spodbujajo prehod na podnebju in okolju prijaznejšo mobilnost.

## Učinkovitejše načrtovanje hodljivosti

Široke ceste, prekratki intervali zelene luči na prehodih za pešce, manjkajoče klančine za invalidske vozičke, hrup in emisije finega prahu so razlogi, zakaj je hoja pogosto prepoznana kot nepriljubljena oblika mobilnosti. Kot je pokazala slovenska raziskava o pripravi lokalnih načrtov hodljivosti (walkability plans), so težava predvsem parkirana vozila. Leta 2022 je CIPRA Slovenija v sodelovanju s strokovnjaki za to področje in s številnimi lokalnimi akterji pripravila načrt hodljivosti za Velenje in Piran. Na podlagi načrtov bosta lahko sodelujoči občini bolje upoštevali potrebe ljudi, ki se odločajo za hojo. V središče prizadevanj za spremembo mobilnostnega vedenja prebivalcev je bilo smiselno postaviti šole, zato je bilo eno od težišč projekta uvedba tako imenovanih pešbusov: otroci se ob določeni uri zberejo na stalnih postajališčih in se pod nadzorom odraslih spremljevalcev po vnaprej načrtovani poti odpravijo peš v šolo.

## Souporaba vozil

V Avstriji sedi v vsakem vozečem se avtomobilu povprečno le 1,1 osebe, v Italiji 1,6 in v Franciji 1,7. Kot ugotavlja študija Evropske agencije za okolje, se vozila v povprečju uporabljajo le 48 minut na dan. Te številke ponazarjajo, zakaj – ne glede na vse razprave okoli alternativnih pogonov – sploh gre: vozila bi morala biti boljše izkoriščena. Pri profesionalnih ponudnikih storitev souporabe, kot je avstrijski Caruso, lahko stranke vozila rezervirajo prek mobilne aplikacije, imetniki letne vozovnice za javni promet pa imajo še dodaten popust. Poleg tega obstaja zasebno deljenje vozil med znanci ali prijatelji. Težavo, ki jo povzročajo premalo uporabljena vozila, bi lahko rešil t. i. ridesharing, deljenje vozila npr. prek platform za skupne prevoze, kot sta francoski BlaBlaCar ali avstrijski Ummadum. Pri njih je namreč učinek enak kot pri klasičnem sopotništvu ali potovanju z avtoštopom: pomembno je, da vsak zaseden sedež v avtomobilu pomeni avtomobil manj na cesti.

Ponudba storitev souporabe vozil se je izjemno razširila.



## Ugodne letne vozovnice

Politika pa zna prehod na brezemisijsko mobilnost oblikovati tudi aktivno in ne prelagi vedno odgovornosti na ljudi. V Švici je tako mogoče ugodno kupiti letno splošno abonentsko vozovnico za potovanja z javnim prevozom; prav tako je bila poseben mejnik podnebna vozovnica, ki so jo v Avstriji uvedli leta 2022 in katere imetniki se lahko za 3 evre na dan vozijo z vsemi javnimi prevoznimi sredstvi in to po celotni državi. V Nemčiji so leta 2022 kar 52 milijonkrat prodali t. i. vozovnico za 9 evrov na mesec – ta je junija, julija in avgusta veljala za vožnjo z vozili vseh mestnih javnih prevoznikov ter vseh primestnih in regionalnih vlakov in avtobusov, ponudba tovrstne vozovnice pa je leta 2023 postala trajna. A letne vozovnice ne potrebujejo vsi. Ponudniki, kot sta avstrijski SimplyGo! ali švicarski FAIRTIQ, sta postopek nakupa vozovnic za posamezno vožnjo poenostavila, tako da se lahko uporabniki za vožnjo z vlakom ali avtobusom prijavijo ali odjavijo kar prek mobilne aplikacije za pametne telefone, ki uporablja podatke o lokaciji.

## Dostava pošiljk s tovornimi kolesom

Da lahko z nekaj kliki opravite naročilo na spletu in vam naročeno dostavijo na dom, je trend, ki ga je epidemija covid-19 le še pospešila. Predvsem storitev »zadnje milje« pogosto opravlja več storitev dostave istočasno in lahko se celo zgodi, da tri različna vozila dostavijo tri pošiljke na isti naslov v enem dnevu. Temu bi se lahko izognili z izboljšanjem logistike in uporabo električnih avtomobilov ali tovornih koles. Pilotni projekt innsbruške univerze Inns'paket je skupaj s ponudniki paketnih storitev in drugimi raziskovalnimi partnerji leta 2021 več kot mesec dni preizkušal dostavo pošiljk s tovornimi kolesom. »Tudi nas je presenetila učinkovitost take oblike dostave,« je pojasnil vodja projekta Stephan Tischler, ki načrtuje dolgoročni medregijski projekt.

Fotografija: Carsharing

Fotografija: Innspaket, Alpine Pearis, Dietmar Dengler, peters462002/flickr.com

## Obiskovanje počitniških destinacij na okolju prijazen način

Tu so še alpske občine Zermatt, Saas Fee, Serfaus in Chamois, v katerih velja prepoved osebnih avtomobilov. Švicarska turistična občina Zermatt avtomobilov ne pozna več od leta 1988, izjema so le električna vozila in konjske vprege, ki imajo za vožnjo posebno dovoljenja. Tudi prevoz prtljage gostov v drugi švicarski občini, Saas-Feju, opravijo z manjšimi avtomobili. Ekskluzivni počitniški kraj Serfaus v Avstriji je za promet z avtomobili zaprt le v zimski sezoni, od leta 1986 pa imajo v kraju podzemno železnico, ki goste pripelje na štiri postaje. Le z vzpenjačo je dosegljiva vasica Chamois v italijanski dolini Aosta. Chamois je tudi član Alpskih biserov, vsealpske mreže počitniških krajev, ki podpirajo okolju prijazen turizem in trajnostno mobilnost: gostje in obiskovalci se v kraj udobno pripeljejo z avtobusom ali železnico, nato pa se tudi znotraj kraja gibljejo okolju prijazno z mobilnostnimi karticami, e-kolesi ali e-vozili.

Andreas Radin in Michael Gams, CIPRA International

Tovorna kolesa – del optimizirane logistike



Na počitnice brez stresa in brez avtomobila – številni kraji v Alpah imajo na tem področju pionirsko vlogo.

## AKTIVNO NA DELO V RENSKO DOLINO

Prihranek 350 ton CO<sub>2</sub> in za 6 odstotkov manjša uporaba avtomobila za vožnjo na delo: to je rezultat ankete, opravljene med približno 1.500 zaposlenimi v avstrijskih in lihtenštajnskih podjetjih, ki so sodelovala v projektu AMIGO. Ukrepe za spodbujanje mobilnosti je približno 40 odstotkov vprašanih ocenilo kot priložnost, da so se pogosteje odločali za vožnjo s kolesom, sredstvi javnega prevoza ali za skupinske prevoze. Kneževina Lihtenštajn, avstrijska zvezna dežela Vorarlberg in švicarski kanton Sankt Gallen so v letih 2019 in 2022 v okviru triletnega čezmejnega Interregovega projekta AMIGO z izvajanjem širokega nabora ukrepov dejavno spodbujali zdrav, podnebju prijazen in gibalno aktiven način prevoza na delo in z dela. V sodelovanju s CIPRO International, vorarlberškim inštitutom za energijo (Energieinstitut Vorarlberg) in podjetjem aks Gesundheit so med drugim razvili pilotni program beWEGt, preizkusili iz programa izhajajoče in številne druge ukrepe, namenjene spodbujanju gibalne mobilnosti v podjetjih, na to temo organizirali različne dogodke in prireditve v širši regiji, ljudi spodbujali h gibalni aktivnosti in jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti, ugotovitve, pridobljene pri izvajanju projekta, pa delili znotraj vseh treh sodelujočih držav.

[www.cipra.org/sl/amigo](http://www.cipra.org/sl/amigo)

# Živa voda kot priložnost

Številne velike reke, kot sta Rona in Ren, izvirajo v švicarskih Alpah. Za mnoge so simbol neokrnjene narave. A v Alpah je le še ena desetina naravnih vodotokov in tudi te divje reke z vrstno bogato, sonaravno obrečno pokrajino, v katerih je ohranjena njihova naravna dinamika, so danes ogrožene. V luči prehoda na obnovljive vire energije pozabljamo, da vodna energija biotsko raznovrstnost ogroža, pojasnjuje [Salome Steiner](#).



Fotografija: Katharina von Steiger (str. 20), Marta Corra (str. 21)

**Novo nastajajoča predpolja ledenika in visokogorske poplavne ravnice, kot tukaj pod ledenikom Triftgletscher, imajo velik potencial za varovanje in spodbujanje biotske raznovrstnosti, potrebujejo pa najstrožje varstvo pred vplivi energetske infrastrukture.**

Upadanje pestrosti naših živalskih in rastlinskih vrst je eden najbolj perečih problemov sodobnega časa, močno prizadeta je tudi pestrost voda. Več kot petina vrst, ki jim grozi izumrtje ali so na območju Švice že izumrle, je povezana z vodotoki, druga petina pa z brežinami in mokrišči, kar je nenazadnje tudi posledica drobitve in uničevanja njihovega življenjskega prostora. V Švici je, denimo, od leta 1850 izginilo več kot 90 odstotkov aluvialnih območij, medtem ko za okoli 19 odstotkov švicarskega ozemlja še vedno velja, da gre za neokrnjen naravni prostor. Ta območja so večinoma v visokogorju in na območjih poledenitve.

## VROČA TOČKA BIOTSKE RAZNOVRSTNOSTI, NE PA KAMNITA PUŠČAVA

Ledeniki, ki se žal talijo, razkrivajo površine, te pa dajejo prostor razvoju narave, na katerega lahko ljudje le minimalno vplivamo. V depresijah lahko nastanejo jezera, dolgoročno tudi nizka barja. Ob vtokih v jezera se ustvarjajo delte, na plitvih poplavnih območjih pa predeli, ki imajo značilnosti poplavnih ravnin. Tako kot vsa poplavna območja imajo tudi takšne aluvialne ravnice ogromen potencial za razvoj bogate biotske raznovrstnosti. Kar je včasih na prvi pogled videti kot kamnita puščava, je habitat živalskih in rastlinskih vrst. Navedimo primer: leta 2012 se je na območju Furke v Švici zbralo okoli 50 švicarskih in tujih strokovnjakov in strokovnjakinj za biotsko raznovrstnost in opravilo različne meritve v tamkajšnji edinstveni naravni pokrajini. Namesto »kamnite puščave« so odkrili 2.098 vrst – območje je torej prava vroča točka biotske raznovrstnosti in to na 2.500 metrih nadmorske višine! Da bi razumeli, kako se narava razvija brez antropogenih vplivov, potrebujemo divjino, ta pa je v Švici velika redkost. Dopustimo rečno dinamiko in ne začnimo takoj spet izkoriščati in uničevati te edinstvene in impresivne pokrajine. Z novo nastalimi aluvialnimi ravninami imamo edinstveno priložnost, da naravi vrnemo vsaj nekaj, kar je njeno.

## ALPSKI VODOTOKI POD PRITISKOM

A kljub takim priložnostim so razmere zaskrbljujoče: CIPRA je že leta 1992 ocenila, da le še 9,6 odstotka vodotokov v Alpah ohranja svoje naravne lastnosti, leta 2014 pa je WWF temu pritrnil v študiji Save the Alpine Rivers. 89 odstotkov rek je že močno prizadetih. Uravnavanje alpskih rek se je začelo v začetku 19. stoletja, ko je bilo treba najprej izboljšati razmere za rečno plovbo, zaščititi naselja pred poplavami in pridobiti obdelovalno zemljo. Konec 19. stoletja so v Alpah zgradili prve velike hidroelektrarne, razvoj hidroenergetskih virov pa se sistematično nadaljuje, vse do danes. V 20. stoletju so bili zgrajeni številni dolinski pregradni objekti, namenjeni za uravnavanje odtekanja vode oz. poplavno varnost in proizvodnjo električne energije. Struge nešteto alpskih rek so bile izravnane, regulirane, pozidane, zajezene ali preusmerjene. Neustrezni minimalni vodostaji, umetna nihanja vodne gladine in pretokov ter prečne pregrade negativno vplivajo na odtočne razmere in vzdolžno povezljivost glavnega toka reke s stranskimi pritoki ter povzročajo motnje v prenašanju plavin v vodotokih. Stanje flore in favne se je posledično močno poslabšalo. Vodilne vrste, značilne za naravno ohranjene alpske reke, kot je nemški strojavec (*Myricaria germanica*), so zdaj ogrožene. Enako resno grožnjo predstavlja tudi obsežna mreža podzemnih zbiralnikov, ki spodkopava Alpe. Kljub zakonsko določenim predpisom o preostalih količinah vode danes

še vedno v več kot 100 zajetjih vodnih virov deloma vsa voda naših alpskih potokov izginja v podzemne tunele, kar za seboj pušča mrtva, izsušena korita.

Soočiti se moramo z velikimi in v prihodnost usmerjenimi izzivi: z varstvom naravnih habitatov in povečanjem njihove vrednosti, da bi zajezili ogromen upad biotske raznovrstnosti, ter zmanjšanjem emisij CO<sub>2</sub>, da bi upočasnili podnebne spremembe. Oba izziva sta medsebojno povezana, zato v kontekstu energetskega prehoda ne smemo pozabiti na pestrost vrst in habitatov. V Švici je izkoriščenih 99,5 odstotka hidroenergetskega potenciala, vodotoki pa so posledično najbolj ogroženi habitat. Danes je le okoli 5 odstotkov naših vodotokov bolj ali manj neokrnjenih, kar je občutno premalo. Sonaravni vodni habitat morajo kot ekološka infrastruktura obsegati znatno večji delež državnega ozemlja. Čeprav je vodna energija obnovljiv vir za proizvodnjo električne energije, pa njena raba močno obremenjuje vodotoke in pokrajino. Da bi preprečili nadaljnjo izgubo dinamičnih vodotokov, pa je nujno potreben holističen pogled na dane razmere, ki bo upošteval že obstoječa uničenja in škodljive učinke. ▲



**Salome Steiner** je direktorica podjetja Aqua Viva. Na Univerzi v Bernu je študirala biologijo s poudarkom na ekologiji.

## BIOTOP IZPOSTAVLJENI VSE VEČJIM PRITISKOM

EU je konec leta 2022 sprejela uredbo o vzpostavitvi začasnega okvira za pospešitev uvajanja energije iz obnovljivih virov, ki pa je v veliki meri zaobšla zahteve za izvedbo presoje postopka izdajanja dovoljenj za projekte na področju obnovljivih virov energije z vidika varstva pokrajine in biotske raznovrstnosti. Tudi v švicarskem parlamentu tečejo pogajanja o deregulaciji zakonodaje na področju voda, varstva narave in prostorskega načrtovanja. Minulo zimo do pomanjkanja energentov sicer ni prišlo, a ta tema še vedno prevladuje v politični razpravi. Ogroženi so tudi biotopi, zavarovani na nacionalni ravni, čeprav obsegajo le 2,2 odstotka površine države. CIPRA Švica je zato v Bernu marca 2023 skupaj s članskimi organizacijami organizirala protestni shod pred zgradbo parlamenta. Sočasno je avstrijska vlada sprejela zakon, ki omogoča pospešitev izvedbe postopka presoje vplivov na okolje pri energetske projektih. Avstrijsko Krovno združenje za okolje je že vnaprej opozorilo, da gradnja novih objektov za proizvodnjo električne energije ne sme voditi v uničevanje narave.

[www.cipra.org/staliska-vodna-energija](http://www.cipra.org/staliska-vodna-energija)



Ob začetku projekta Bon Appetit! so dijaki in dijakinja Gimnazije Vaduz/LI pripravili zdrave in podnebju prijazne obroke.

## Dober tek!

Z njive na krožnik – tako se glasi geslo projekta Bon Appetit!, v sklopu katerega mladi obdelujejo zemljo, pridelujejo oz. predelujejo in preizkušajo lokalne kmetijske pridelke in izdelke ter obiskujejo kmetije v domači regiji. Današnji svetovni prehranski sistem je odgovoren za približno 37 odstotkov globalnih emisij CO<sub>2</sub>. Da bi okrepili varovanje okolja in podnebja, samo zagotavljanje bolj trajnostne pridelave hrane in rabe kmetijskih zemljišč ne bo dovolj, zato je treba poskrbeti predvsem za to, da bo v večji meri trajnostno naravnana tudi naša potrošnja. To želi doseči projekt Bon Appetit!, v okviru katerega se predstavniki in predstavnice mlade generacije, ki živijo na območju

Alp, seznanjajo z vplivi potrošnje na okolje, podnebje in družbo. Na treh mednarodnih srečanjih, ki so predvidena v letu 2023, se bodo mladi iz Francije in Lihtenštajna soočili prav s to problematiko, že zdaj pa sami pridelujejo zelenjavo, iz katere skupaj pripravljajo okusne jedi in jih pokušajo. Pri tem iščejo ustrezne trajnostne rešitve in ideje, ki jih uresničujejo na lokalni ravni. CIPRA izvaja projekt v sodelovanju z društvoma Ackerschaf in Feldfreunde, Gimnazijo Vaduz ter združenjem Association Au Maquis. Izvajanje projekta je finančno podprl program Evropske unije Erasmus+.

[www.cipra.org/socialne-inovacije](http://www.cipra.org/socialne-inovacije)

## Krepitev alpske mreže pastirjev

Paša v Alpah je ključna kmetijska praksa, ki ohranja edinstveno kulturno pokrajino in biotsko raznovrstnost alpskega prostora. Pojavljanje in ponekod tudi vračanje volka v ta prostor je le eden od številnih izzivov, s katerimi se soočajo pastirice in pastirji. Ti poleg oskrbe živali in nege alpskih pašnikov na območjih z omejenimi možnostmi za kmetijsko dejavnost izvajajo tudi ukrepe za zaščito črede, spodbujanje biotske raznovrstnosti in ozaveščanje prebivalstva z namenom preprečevanja konfliktov z drugimi uporabniki alpskega prostora. Za obvladovanje takih izzivov je lahko koristen prenos znanja med pastirji in pastircami iz vseh alpskih držav. CIPRA izmenjavo pastirskega znanja spodbuja s projektom Dialog o volku – krepitev pastirskih mrež v Alpah. Projektna skupina v sodelovanju s strokovnjaki med drugim v praksi preizkuša model usposabljanja pastirjev in pastirc, pripravljala pa tudi glosar, v katerem bo popisano najpomembnejše izraze s področja pastirstva v štirih alpskih jezikih, tj. francoščini, italijanščini, nemščini in slovenščini. Sredstva za izvajanje projekta so zagotovili Zvezno ministrstvo za okolje, varstvo narave, jedrsko varnost in varstvo potrošnikov ter fundaciji UnaTerra in Temperatio.

[www.cipra.org/narava-clovek](http://www.cipra.org/narava-clovek)

## Via Alpina za vse!

Daljinska pohodniška pot Via Alpina povezuje vse države znotraj alpskega loka, spodbuja alpski duh, poudarja raznolikost alpskega sveta in opozarja na trajnostne pobude, ki jih pohodniki in pohodnice lahko spoznajo na poti. Ena od njih je novi projekt Via Alpina Youth – walking the change, ki je namenjen širjenju znanja, idej in možnosti za udeležanje trajnostnega načina življenja ter varstva okolja in podnebja vzdolž znamenite poti. Dostopnost in socialna pravičnost sta v alpskem svetu ključna izziva za aktivnosti na prostem in v gorskem okolju. CIPRA International se bo tej problematiki skupaj s partnerskimi organizacijami posvetila na treh mednarodnih dogodkih ter si pri tem izmenjala znanje in izkušnje ter iskala možnosti za spodbujanje vključevanja in raznolikosti na pohodniških poteh. Mladi iz različnih družbenih okolij, vključno s tistimi, ki imajo različne oblike gibalne oviranosti, bodo lahko Vio Alpino spoznavali na pohodniških izletih in turah, ob prenočevanju na prostem, in tudi na ekskurzijah, kjer bodo imeli priložnost iz prve roke spoznavati primere dobre prakse. Izvajanje projekta je finančno omogočil program Evropske unije Erasmus+.

[www.cipra.org/socialne-inovacije](http://www.cipra.org/socialne-inovacije)

## Spremenimo potovalne navade

V poslovno-industrijski coni Trata pri Ljubljani dela več kot 5.000 ljudi in skoraj vsi se na delo pripeljejo z osebnim avtomobilom. To povzroča prometne zastoje, izgubo tal, ki jih prekrijejo velike parkirne površine, hrup in izpuste toplogrednih plinov. Kako se učinkovito spopasti s tovrstnimi izzivi in dnevne migrante spodbuditi k pogostejši uporabi bolj trajnostnih oblik mobilnosti, je ključno vprašanje, na katero išče odgovore projekt CIPRE Slovenija in CIPRE International Trata 2.1. Na temelju izkušenj, pridobljenih v predhodnih projektih na temo mobilnosti, so predstavniki in predstavnice slovenskih podjetij in občin marca 2023 obiskali območje tromeje med Avstrijo, Lihtenštajnom in Švico, kjer so jih seznanili z dobro prakso na področju uporabe trajnostnih in zdravju koristnih oblik mobilnosti dnevnih migracij. Projektni partnerji bodo do leta 2024 izvedli različne aktivnosti, kot so gradnja kolesarske steze, usposabljanje mobilnostnih menedžerjev in izdelava mobilnostnih načrtov za sodelujoča podjetja, ki svoje zaposlene aktivno spodbujajo k uporabi javnega prevoza in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti. Projekt sofinancirajo Islandija, Lihtenštajn in Norveška s sredstvi Finančnega mehanizma EGP.

[www.cipra.org/gospodarstvo-preobratu](http://www.cipra.org/gospodarstvo-preobratu)

Fotografija: Maya Mathias

## Tabori za podnebje

Na tisoče mladih se na območju Alp že vrsto let udeležuje protestnih shodov za učinkovitejše varstvo podnebja in življenja vredno prihodnost, a politika, gospodarstvo in družba se spreminjajo prepočasi in ne dovolj odločno. Številni aktivisti so medtem že obupali, marsikoga je zajelo malodušje, po drugi strani pa je vse več ljubiteljev gora, ki občutijo in doživljajo posledice podnebne krize v Alpah. Za mnoge je samoumevno, da želijo zaščititi ta edinstveni naravni prostor, a kako? Na tej točki nastopi projekt CIPRE Alpine Climate Camps, ki združuje mlade aktiviste in aktivistke, ki si prizadevajo za varstvo podnebja, ter ljubitelje in ljubiteljice gorskih športov. Prve dni maja 2023 so se na taboru na Tschengli pri Bludenzu v Avstriji že srečali mladi iz obeh svetov ter nabirali novo energijo in iskali navdih za nadaljnje delovanje, septembra 2023 pa jih čaka kolesarska tura za podnebje, ki bo potekala od nemškega Lindaua ob Bodenskem jezeru do ledenika Ochsentel v Avstriji in obenem pokazala, kako je mogoče gorske športe izvajati prijazneje do podnebja. Projekt financira program Evropske unije Erasmus+.

[www.cipra.org/socialne-inovacije](http://www.cipra.org/socialne-inovacije)

## Upravljanje podnebnih tveganj

Suše, poplave in druge naravne nesreče so zaradi podnebnih sprememb vse pogostejše in včasih nastopijo celo sočasno. A kako se kot družba spopasti z njimi in krepiti odpornost proti njim? Kakšno vlogo imajo lahko pri tem biosferni rezervati na območju Alp in zunaj njega? Ta in številna druga vprašanja obravnava novi raziskovalni projekt biosferna območja, pri katerem sodeluje tudi CIPRA in ki obravnava prekrivanje podnebnih tveganj, kot so vročinski valovi, suše in poplave. Pri projektu sodelujeta tudi Inštitut za socialno ekologijo Univerze za naravne vire in uporabne življenjske vede (BOKU) na Dunaju ter Mednarodni inštitut za uporabne systemske analize (IIASA) v Laxenburgu v Avstriji, ki tudi koordinira projekt.

[www.cipra.org/gospodarstvo-preobratu](http://www.cipra.org/gospodarstvo-preobratu)

Ilustracija: Jenni Kueck



## Pod goro, skozi goro

Po temni in ozki predorski cevi drvi vlak s hitrostjo 200 kilometrov na uro. Najdaljši železniški predor na svetu pod gorskim masivom Gotthard v osrčju švicarskih Alp prevozi v 17 minutah. Sokol selec bi za tako pot potreboval manj kot 10 minut, pohodnik pa okoli 14 ur. Bazni železniški predor Gotthard je eden od več kot sto predorov, s katerimi je človek Alpe preluknjel kot švicarski sir, zato da bi bila njegova potovanja z vlakom ali avtomobilom čim krajša. Dolge cestne vijuge z izjemnimi nakloni so zdaj zanimive le še za motoristične podvige in nedeljske izlete ali pa za res ambiciozne kolesarje. V Alpah so predori simbol napredka in mobilnosti. Medtem ko se v svetovnih vele mestih nebotičniki vzpenjajo vse bližje nebu, si v Alpah hubris sodobnega človeka, njegov napuh in nezmernost, utira pot skozi kamnino vodoravno in neizprosno. Alpska zagledanost v predore ne pozna meja, zato velja, da je v goro treba še dlje, širše in globlje! Zaradi hitrejše železniške povezave med Avstrijo in Italijo bo Brennerski bazni predor pogoltnil vsaj 10 milijard evrov. V avstrijskem Vorarlbergu bo v prihodnosti pod mestom razpeta prava mreža cestnih predorov za dobrih 300 milijonov evrov, verjetno pa bo številka še višja. Prav tako v Švici sanjajo o gradnji neverjetnih 500 kilometrov dolgega sistema predorov za tovorni promet, za katerega so stroški ocenjeni na 35 milijard CHF, ki pa naj bi jih – enkrat za spremembo – krili zasebni vlagatelji ...

Prometni zastoje, hrup, izpušni plini? Skrito pod goro. Jedrski odpadki? Zakopano v tla. Premalo snega? Umetno zasnežene podzemne tekaške proge omogočajo tek na smučeh tudi poleti. Marsikdo je prepričan, da težave zaradi predorov selimo le pod zemljo, pri tem pa je popolnoma prezrl, da se v tem skriva velik potencial, tako rekoč luč na koncu predora: če bodo predori pod gorami vse daljši, bodo Alpe z našega vidnega polja izginile. Pravzaprav je že danes tako: vstopite v Milano, izstopite v Zürichu in videli ne boste nič kaj takega, kar bi spominjalo na gorski svet, ta pa gre počasi v pozabo. Daleč od oči, daleč od srca. Ni kaj, varstvo Alp v pravem pomenu besede!

**Caroline Begle**  
CIPRA International

# IZ NASLEDNJE ŠTEVILKE **ALPENAODRU** ŠT. NR. 111 / 2024

Fotografija: Tim Nöhner / Pixabay



## Zdrave Alpe, zdravo prebivalstvo

Vročinski valovi, skalnati podori, bolezni. Učinki podnebne krize prinašajo vse večja tveganja tudi za naše zdravje in ta vključujejo različne bolezni, od srčno-žilnih obolenj, alergij, s podnebjem povezanih nalezljivih bolezni do anksioznosti in depresij. Segrevanje podnebja je še posebno prizadelo območje Alp, a ravno alpski prostor ima s svojo edinstveno naravno pokrajino na različnih nadmorskih višinah izjemen potencial za zdravje ljudi. Tudi med spodbujanjem zdravja in varstvom podnebja obstaja veliko sinergij, ki jih velja izkoristiti. Katera so tveganja, kateri so stranski učinki podnebne krize na zdravje in dobro počutje ljudi v Alpah? Kako lahko najučinkoviteje zdravimo simptome? Na ta in številna druga vprašanja se bomo osredotočili v naslednji, 111. številki revije Alpe na odru, ki bo izšla **jeseni 2024**.

