



info

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  
Liechtenstein  
Nemčija  
Slovenija  
Švica

Št. 49 · julij 1998 · Slovenska izdaja



Brenerska blokada, junij 1998

# Alpe – Tranzit – Promet

# »Okoljevarstveniki so optimisti«

## Draga bralka, dragi bralec!

Včasih še največji optimist težko verjame v napredek na področju prometa. Preveč je bilo napačnih načrtov, preveč časa je bilo neizkoriščenega. Pa vendarle se včasih pojavijo znaki, ki v nas občasno spet vzbudijo upanje. 19. maja je deželni zbor treh dežel – gre za



skupno sejo deželnih zborov Tirolske, Južne Tirolske in Trentina – odobril predlog, v katerem se vse tri deželne vlade obvezujejo, da bodo pri svojih vladah ter pri Evropski uniji posredovale za uveljavitev naslednjih ukrepov:

- uvedba dajatve za težka tovorna vozila glede na njihovo nosilnost, ki bo veljala po celi Evropi in bo krila infrastrukturne ter ekološke stroške v cestnem prometu;
- okrepitev obstoječih železniških prog in vzpostavitev optimalne zaščite pred hrupom;
- uvedba prepovedi vožnje ponoči za vsa tovorna vozila, omejitev vožnje ob koncih tedna in praznikih kot tudi večji nadzor nad časom vožnje in počitka. Podobno je ta stran zahtevala že prej, vendar pa do sedaj te zahteve še niso bile tako jasno zastavljene. Čeprav je trajalo deset let in sam deželni zbor treh dežel za to zadevo ni pristojen, pa je vendarle lepo videti, da so prevzeli jezik CIPRE.

V Švici naj bi uvedli dajatev za težke tovornjake glede na nosilnost, vendar bo pred tem potrebno premaga-

ti še eno oviro – referendum. Tako naj bi 40-tonski tovornjak za kilometer plačal 0,7 ECU.

Če bi sedanjo cestnino za Brennerski prelaz spremenili v dajatev za težka tovorna vozila glede na nosilnost na celotni razdalji med Brennerjem in Kufsteinom, bi jo Evropska unija načeloma sprejela. Za kilometer bi moral v tem primeru 40-tonski tovornjak plačati 0,8 ECU.

Ni izključeno, da bosta to vrsto dajatve v bližnji prihodnosti prevzeli Italija in Francija. Zaenkrat se to zdi utopija, toda kdo bi si pred petimi leti upal pomisliti, da Italija ne bo več gradila avtocest preko Alp?

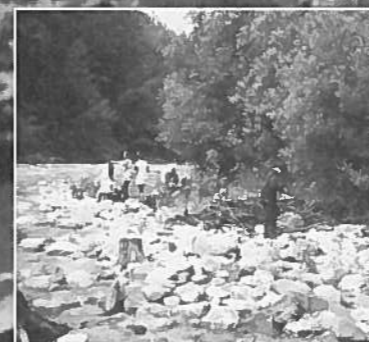
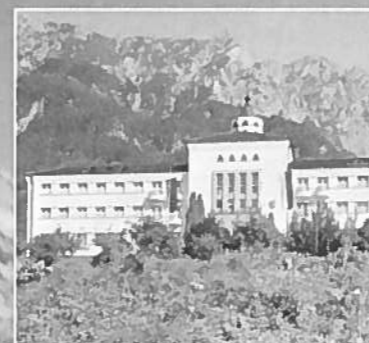
Kot je italijanski Cipri spročilo ministrstvo za javna dela, italijanska vlada trenutno ne namerava graditi avtoceste Alemagna niti avtoceste Cuneo – Nica.

Ali je to razlog za veselje prebivalstva, ki živi v alpskem prostoru? Še dolgo ne: v Alpah promet še naprej narašča, cestnoprometni lobi deluje intenzivneje kot kadarkoli prej, da bi omilil maloštevilne omejitve (prepoved vožnje ponoči, ob koncih tedna in praznikih za tovorna vozila). In v alpskem prostoru načrtujejo gradnjo novih cest višjega razreda...

Vendar pa pomenijo dogodki v zadnjih mesecih pomemben signal: smiselno je, da se borimo in upiramo, razkrivamo nesmiselnost transporta ter pokažemo druge možnosti. Morda je to znak, da se je na pravi plaz vozil mogoče odzvati in ga ni ravno treba sprejeti kot usodo Alp. Velika udeležba na zapori Brennerskega prelaza je pokazala, da prebivalci alpskega prostora vsega niso več pripravljene prenašati. Preveč optimistično? Tudi če bi trajalo stoletja, tudi če bi morali vedno znova prejemati udarce, tudi če ne želimo ničesar olepševati: okoljevarstveniki pač ostajamo optimisti in se borimo naprej. Druge možnosti nimamo ...

Helmuth Moroder  
1. podpredsednik CIPRA-International

## VSEBINA



### ● TRANZITNI PROMET V ALPAH

- 4 »En pogovor še ne prinese pomladi« Preglednica
- 5 Drastično povečanje v naslednjih letih
- 6 Promet v Renski dolini: Takoj uresničiti obveznosti iz Alpske konvencije!
- 7 Stališča CIPRE na področju prometa in tranzita
- 8 Tranzitni promet skozi francoske in italijanske Alpe: Ministri za promet so se izrekli za železnico
- 9 Dajatev za težka tovorna vozila glede na njihovo nosilnost: dolga in trnova pot do resnice o stroških Francoska družba za predor Fréjus: ali ji grozi stečaj?

### ● POROČILA

- 10 «Alpe – življenjski prostor med regionalnimi in globalnimi zahtevami» Simpozij v Sörenbergu (Luzern, Švica): prihodnost kulturnih krajin v Švici

### PROJEKTI CIPRE

- 11 Poletna akademija: še nekaj prostih mest!

### LETNA STROKOVNA KONFERENCA

- 12 Prosti trg električne energije in njegove posledice za gorske predele Program, prijava

### ALPSKA KONVENCIJA

- 14 Mednarodni simpozij o gorskih gozdovih v Innsbrucku Kdo bo predsedoval Alpski konvenciji, še ni jasno Prestavljeno

### ● BELA KNJIGA / ČRNA LISTA

- 15 «Siddharta» – odkrivanje dežele rek Chambéry – Torino: dežela pod visoko napetostjo

### ● NOVICE

- 16 Brkati ser: kronologija napovedane vrnitve Safari v Alpah Mercantour/Alpes Maritimes: »Gorovje brez meja« Zimski turizem: novi projekti na območju Brente (Trentino)

### PUBLIKACIJE

- 17 Mountains of the World – A Global Priority Ptiči Alp Prometna politika in varstvo okolja

### AGENDA

- 18 Agenda CIPRE v sodelovanju z »AlpInfor«

### NOVICE

- 20 CIPRA – Italija: Volitve Devet milijard lir za povezavo med dolinama Sesie in Aoste

## Predvidene avtoceste in avtoceste v gradnji

- 1 Grenoble-Sisteron-Marseille
- 2 ab Digne, jetzige RN 202
- 3 A43 Chambéry – Torino
- 4 A 98 Lörrach a. Rh. – Waldshut
- 5 Tunnel Mont Blanc
- 6 Nizza-Cuneo
- 7 Solothurn – Biel – Delle
- 8 A9 Sion – Sierre
- 9 Asti-Cuneo
- 10 Verbindung A1/A3
- 11 Arbon – Konstanz – Singen
- 12 Ausbau B31 Stockach – Ravensburg
- 13 A13 Lückenschluss St. Magarethen – Oberriet
- 14 Feldkirch: Ambergtunnel 2. Röhre
- 15 Ausbau Schnellstrasse Biberach – Ravensburg
- 16 Ausbau S18 Bodenseeufer-Schnellstrasse, Verbindung A13/A14
- 17 Ausbau Schnellstrasse Biberach – Ravensburg
- 18 A96 Lückenschluss Wangen – Leutkirch
- 19 Ausbau S16 Bludenz – Landeck
- 20 A 96 Lückenschluss Memmingen – Mindelheim
- 21 A96 Lückenschluss
- 22 A7 Weiterbau bis Grenze
- 23 Autobahn Valdastico
- 24 A31 Vicenza – Rovigo
- 25 Bundesstrasse B15 Regensburg – Rosenheim
- 26 A94 München – Passau
- 27 A8 Sechsspurriger Ausbau
- 28 Alemagna
- 29 A9 Pyhrn-Autobahn
- 30 Gorizia – Razdrto
- 31 Kozina – Rijeka und Pula
- 32 A2 Ausbau Klagenfurt – Völkermarkt
- 33 A10 Lubljana – Vransko
- 34 A12 Karlovac – Bavna Gora
- 35 S6 Semmering-Querung
- 36 A2 Ausbau
- 37 A11 Weiterbau Krapina – Maribor
- 38 Maribor – Murska



Ta prikaz kaže le projekte avtocest

© 1998 CIPRA

## »En pogovor še ne prinese pomladi«

### 1. srečanje strokovnjakov o prometnem protokolu 30. in 31. marca 1998 na Dunaju

30. in 31. marca 1998 je na Dunaju pod predsedstvom Avstrije potekalo srečanje strokovnjakov za okolje in promet iz držav pogodbenic Alpske konvencije. V skladu s sklepom Stalnega odbora, sprejetem na 10. zasedanju Stalnega odbora Alpske konference januarja 1998, naj bi tu razjasnili še vedno odprte definicije in izraze, predstavili velike cestne projekte v posameznih državah in našli probleme, ki se v zvezi s tem pojavljajo v sosednjih državah.

Prva kapljica pelina je bila odsotnost Italije, ki je bila napovedana šele tik pred zdajci, in dejstvo, da niso vse delegacije enako podrobno predstavile svojih cestnih projektov. So pa pri tem popolnoma potrdili že večkrat izražene pomisleke Avstrije in Liechtensteina proti cestam, ki jih gradijo vse bliže Alpam, in zapi-ranju vrzeli v omrežju cest višjega razreda. Druga kapljica pelina pa je posledica dejstva, da posamezne delegacije še vedno ne razumejo, da je Alpska konvencija orodje, ki presega državne meje in je primerno

za reševanje skupnih problemov. Še vedno ne znajo pogledati čez lastni plot in nočejo razpravljati o pomislekih pogodbenic, ujetih v prometnih kleščah. Tako razprave o problemih sosednjih držav zaradi cest, speljanih do njihovih meja, kratkoma ni bilo.

Dokler protokol o prometu ne bo prednostna zadeva, tudi v Avstriji, ki je na 4. Alpski konferenci na Brdu (Slovenija) leta 1996 napovedala ustrezne korake, prometnega vozla nikakor ne bodo mogli presekat. Stalno se je treba pogajati o tem in ne le vsake 2 do 3 mesece. Upam da se bo pri 2. srečanju strokovnjakov 22. in 23. junija 1998 na Dunaju kaj premaknilo!

Peter HaBlacher

2. podpredsednik CIPRE-International

## Drastično povečanje v naslednjih letih

Študija, ki jo je naročila komisija EU za promet, napoveduje, da se bo do leta 2010 drastično povečal tranzitni promet v celotnem alpskem loku: 75% pri tovornem prometu in 36% pri potniškem.

V posameznih regijah je položaj še bolj resen. Avtorji študije, ki so jo objavili Prognos AG iz Basla, Regionalconsulting z Dunaja in ISIS iz Pariza pod naslovom »Study of the Development of Transalpine Traffic (Goods and Passengers). Horizon 2010«, govorijo o zahodnem, osrednjem in vzhodnem koridorju. Na vzhodnem koridorju, kjer tečejo prometni tokovi med Italijo na eni strani in Srednjo in Vzhodno Evropo na drugi strani, računajo s povečanjem potniškega prometa za kar 320% in tovornega prometa za 160%. Celotni obseg prevoza v letu 2010 sicer izračunavajo, ne upoštevajo pa vpliva prometnopolitičnih ukrepov kot na primer dajatve za težka tovorna vozila glede na nosilnost. Taki ukrepi vplivajo, sodeč po delovni hipotezi avtorjev, le na porazdelitev prometa po različnih prometnih sredstvih. Pozabljajo tudi, da bi moral biti cilj prometne politike, da zmanjša promet skozi Alpe s pomočjo primerne podražitve prevoza ali da ga vsaj stabilizira.

Študija analizira posledice različnih scenarijev na porazdelitev tranzitnega prometa na cesto in na tire (modal split). Vsak scenarij predstavlja kombinacijo različnih stopenj realizacije obeh komponent: prometne politike in gradnje novih železniških infrastruktur. Pri tem se opira prometna politika na politiko EU na tem področju.

Rezultati analize zbujejo skrb. V najboljšem primeru bo železnica prevzela 41% prometa, v primerjavi s 35% danes. Avtorji poudarjajo, da veliki železniški projekti povečujejo železniške prevoze samo, če se to pospešuje s pomočjo ustrezne cenovne politike in korist železnic.

Spričo velikega povečanja tranzitnega prometa se postavlja vprašanje, kakšne prednosti lahko pričakujemo za lokalno prebivalstvo in naravo v Alpah v primerjavi z današnjo situacijo, če bo čez dvanajst let – v najboljšem primeru in pod pogojem, da bodo vsi načrtovani železniški predori res zgrajeni – po železnicah šlo še vedno samo 41% celotnega tranzitnega prometa.

Študija je najboljši dokaz za to, da stavi evropska prometna politika na napačne konje. S takimi scenariji izredno dragi projekti železniških predorov ne bodo kaj dosti koristili.

Tranzitni promet v Alpah je znosno mero že danes prekoračil. Zato se ne smemo zanašati le na nove železniške infrastrukture kot so NEAT ali Brennerski železniški predor, ki bodo zgrajeni kvečjemu čez kakšnih 15 ali 20 let. Ukrepi je treba zdaj. Strategije so znane:

1. cenovna politika, ki upošteva resnične stroške;
2. tehnična izboljšava sedanjih železniških prog; to bi v nekaj letih omogočilo potrojitev kapacitet;
3. zmanjševanje nepotrebnih prevozov: samo s pomočjo primerne podražitve prevoza je mogoče povečati učinkovitost;
4. prednost je treba dati regionalnemu gospodarstvu; kot potrošniki lahko prispevamo k zmanjševanju nepotrebnih prevozov, tako da kupujemo lokalne proizvode in trajno potrošniško blago.

# Takoj uresničiti obveznosti iz Alpske konvencije!

**Alpska konvencija, ki je začela veljati marca 1995, si v 2. členu (Splošne obveznosti) zastavlja za cilj, da bo na področju prometa zmanjševala »obremenitve in nevarnosti v prometu čez Alpe in znotraj njih do mere, ki je znosna človeku, živalim, rastlinam ter njihovim življenjskim prostorom...«. Toda ravno pogajanja o podrobnih izvedbenih določbah v tim. prometnem protokolu, ki tečejo od septembra 1990, zaradi različnih mnenj in pogledov doslej še vedno niso zaključena.**

V preteklih letih je v središču razprav vedno znova bil primer »Alemagne«. Po jasni odločitvi ministrskega sveta avstrijske zvezne vlade z dne 3.9.1996 proti načrtovani gradnji avtoceste Alemagna v smeri avstrijske meje in vsakršnemu nadaljevanju na lastnem državnem ozemlju se je zaenkrat polegel hrup okoli tega velikega cestnega projekta, ki zadeva Italijo in Avstrijo.

V zadnjih letih pa čedalje bolj prerašča alpska transverzala Ulm – Renska dolina – San Bernardino – Milano v preizkusni kamen in model za uresničevanje ciljev, določenih v Alpski konvenciji za področje prometa. Pri tej prometnici ne gre le za dvostranska pogajanja, temveč za odgovornost petih pogodbenic Alpske konvencije za alpsko regijo znotraj njenega območja veljavnosti: Avstrije, Liechtensteina in Švice v tesno povezani obmejni regiji Renske doline in Italije oz. Nemčije pri južnih oz. severnih pritokih.

Projekti, predstavljeni med srečanjem strokovnjakov na temo »Promet« na Dunaju 30. in 31. marca 1998 po naročilu Stalnega odbora Alpske konference, zbujaajo hude slutnje. Po eni strani bo hitro dograjeno

južnonemško avtocestno omrežje v smeri avstrijske meje (A 96, A7); v Avstriji (Predarlška) tečejo pospešene priprave za gradnjo hitre ceste ob obali Bodenskega jezera (S18), za predor Letze kot obvoznica za Feldkirch direktno ob liechtensteinski meji in gradnjo 2. cevi predora Amberg na A14; v Švici zapirajo vrzeli v povezavi preko San Bernardina. Celo najhujši nasprotniki protitransitnih pobud priznavajo, da se bo promet po podpisu tranzitnega sporazuma med Švico in EU, o katerem sedaj tečejo pogajanja, povečano odvijal po Renski dolini.

Študija »Study of the Development of Transalpine Traffic – Horizon 2010«, ki jo je v letu 1998 objavila Evropska komisija, predvideva, da se bo med leti 1992 in 2010 število potnikov in vozil na sanbernardinski smeri podvojilo.

Zaradi tega ogrožanja Renske doline in ker se nekaj časa ne bomo vedeli, kdaj se bo začel uporabljati protokol o prometu, je CIPRA International aprila 1998 nujno zaprosila pet pogodbenic, ki jih to zadeva, naj začnejo osrednje prometnopolitične vsebine Alpske konvencije v tej regiji uresničevati že zdaj, da ne bi že predhodno nastala nepovratna dejstva, ki bi onemogočila zmanjšanje obremenitve za mero, ki je znosna za človeka, živali in rastline ter njihove življenjske prostore.

Po mnenju CIPRE je takojšnje oblikovanje delovne skupine strokovnjakov za okolje in promet iz prizadetih držav, ki bi pripravili ministrsko srečanje, primeren korak.

Peter HaBlacher

2. podpredsednik CIPRE International

## Literatura:

Brandstetter, C. M. (ured.): Das Ried – verlorenes Juwel? – ein Naturraum von internationaler Bedeutung. Argumente gegen seine Zerstörung. (Ried – zgubljeni biser? – naravni prostor mednarodnega pomena. Argumenti proti njegovemu uničenju). Bürs/Vorarlberg: C. M. Brandstetter Verlag 1998 (s prispevkom P. HaBlacherja »Verkehr im Rheintal – Modellregion für die Umsetzung der Alpenkonventionsidee« (Promet v Renski dolini – regija, ki je model za uresničevanje zamisli Alpske konvencije) s povzetkom v angleškem, francoskem in italijanskem jeziku).



»San Bernardino je v zgodovini bil vedno alpski prelaz za osebni promet. Ni bil načrtovan za težki promet. Skorajda ni možnosti za prehitavanje, od 60 kilometrov tega odseka je predorov in galerij kar za 28 kilometrov, v katerih je prehitavanje prepovedano.

Povečan promet 28-toncevi ali dopustitev 40-toncevi ne prihaja v poštev. Posledica bi bili zastoji, plazeče se kolone tovornjakov in dodatna motivacija za tvegano prehitavanje.«

dr. Peter Aliesch, vladni svetnik kantona Graubünden



Z zapiranjem vrzeli na hitri cesti S18 ob Bodenskem jezeru bi presekali zadnje veliko močvirnato območje v naši Renski dolini. To bi hkrati pomenilo nepovratno izgubo dragocenega biotopa. Poleg tega bi ta smer postala najbolj direktna in privlačna povezava

med Hamburgom in Milanom. Promet se s tem ne bi le preusmeril, temveč tudi bistveno povečal.

Erwin Mohr, župan Wolfurta, Avstrija

# Prizadet

Avtocesta A13 je bila in je še vedno bistvenega pomena za gospodarski razvoj Misoxa. Še več prometa pa bi negativno vplivalo na že zdaj slabo kakovost zraka. To bi tudi v bodoče pomenilo obremenitev za zdravje in kakovost življenja prebivalstva.

Flavia in Luca Plozza, Roveredo, Švica



Liechtenstein je spodnji del lijaka. Če bo zgornji del lijaka v južni Nemčiji in Avstriji postal vse širši in sprejemal čedalje več prometa, bo spodaj pri lijaku v tesni Renski dolini teklo več prometa. Če se bomo oklepali cest, ne bomo našli rešitve, potrebne so alternative, ki bodo promet spravile s cest.

Dr. Felix Näscher,

Predstojnik vrada za gozd naravo in krajino kneževine Liechtenstein



## Stališča CIPRE na področju prometa in tranzita

**red – CIPRA se sklicuje na Alpsko konvencijo, v kateri v drugem odstavku 2. člena črki j piše: pogodbenice bodo sprejele ustrezne ukrepe na področju prometa »s ciljem zmanjševanja obremenitve in nevarnosti v prometu čez Alpe in znotraj njih do mere, ki je znosna človeku, živalim, rastlinam ter njihovim življenjskim prostorom...«**

■ 1992: Stališče CIPRE ob letni strokovni konferenci v Schwangau, kjer postavi konkretne zahteve na področju prometa, npr. naj se odpovedo nadaljnim tranzitnim cestam oz. se odločajo za ekološko sprejemljivo izgradnjo železniških povezav (CIPRA – Velika knjižna zbirka 10/93).

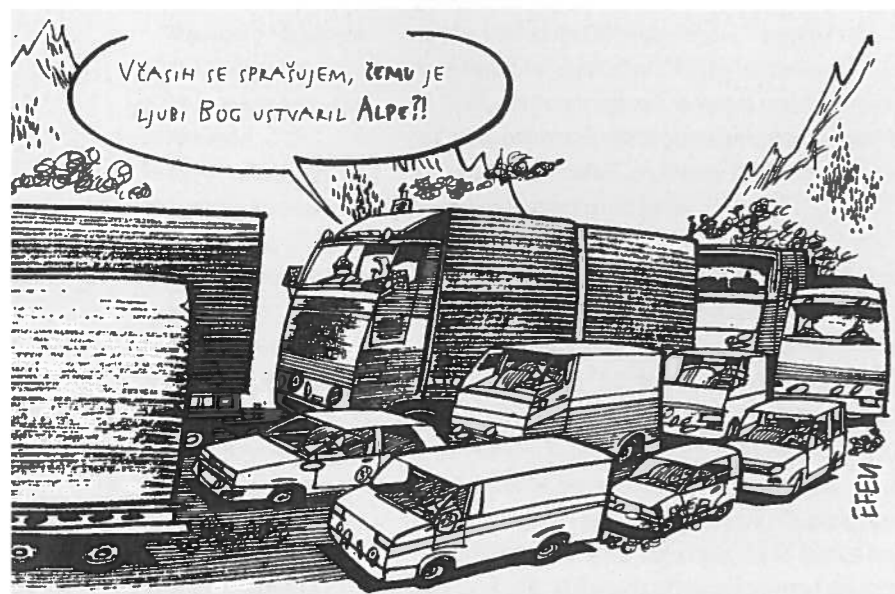
■ 1994: Deklaracija o zmanjševanju obremenitev zaradi prometa ob letni strokovni konferenci v Bellunu. Poziv prebivalstvu, naj se zavzema za zmanjševanje individualnega motoriziranega prometa, in organom, naj sprejmejo učinkovite ukrepe za zmanjševanje obremenitev zaradi prometa (CIPRA-Info 36).

■ 1996: CIPRA izdela popoln osnutek za prometni protokol, ki upošteva zahteve iz drugega odstavka 2. člena črke j okvirne konvencije. Države pogodbenice tega osnutka ne sprejmejo (CIPRA-Info 41).

■ 1996: Akcijski načrt CIPRE za uresničevanje Alpske konvencije: zmanjševanje avtomobilskega prometa v turističnih regijah, na primer z uvajanjem posebnih ugodnosti za javni promet (večdnevne vozovnice po polovični ceni, management parkirišč) (CIPRA-Info 42).

■ 1997: Resolucija francoski in italijanski vladi proti avtocestnemu projektu skozi Mercantour. CIPRA se izreče proti temu projektu, ki naj bi šel skozi zelo občutljivo in doslej nedotaknjeno območje (CIPRA-Info 45).

■ 1997: Resolucija o splošni prepovedi nočne vožnje za tovornjake v Alpah s ciljem izboljševanja življenjskih pogojev za prebivalstvo (CIPRA-Info 47).



Dajatev za težka tovorna vozila glede na nosilnost

## Dolga in trnova pot do resničnih stroškov

**Zdaj ko je v Evropski uniji zastala razprava o resničnih stroških na področju prometa, naj bi v Švici tovornjaki že od leta 1999 naprej plačevali del svojih zunanjih stroškov. V tem trenutku pa ostaja še odprto, ali bodo novi sistem dajatev za težka tovorna vozila glede na nosilnost sploh lahko uvedli.**

aw – V zeleni knjigi »Za pravične in učinkovite cene v prometu« z dne 20. februarja 1995 je komisija EU prvič ocenila nepokrite stroške prometa: promet v petnajstih državah članicah povzroča za 250 milijard ECU stroškov, ki jih ne plača sam, temveč jih naprti skupnosti. To ni le v nasprotju z načelom povzročitelja, temveč po mnenju Evropske komisije v največji meri kviri konkurenčne pogoje. Naj povemo: 90 odstotkov nepokritih stroškov povzroča cestni promet.

Med revizijo direktive EU o cestninah (»evrovinjeta«) se je kabinet komisarja za promet Kinnocka prvič poskušal vsaj za korak približati resničnim stroškom. Tovornjaki naj bi, po njegovem predlogu, za kritje zunanjih stroškov plačevali dajatev v višini 0,03 ECU na prevožen kilometer. Dodatna dajatev je bila pred-

**Promet ne pokriva stroškov, ki jih povzroča**

videna za uporabo tim. občutljivih koridorjev, zlasti v alpskem prostoru. Toda svet ministrov za promet EU kot tudi parlament EU sta mu zameštrala načrte. Edino za brennersko os bi prometni ministri EU eventualno sprejeli višjo dajatev. Pot do resničnih stroškov je v EU dolga in težavna.

V Švici so priprave za uvedbo pravične obdavčitve težkega prometa dobro napredovale: ustavnopravna podlaga je dana, naprave za pobiranje dajatev preizkušene in izvedbena zakonodaja sprejeta. Edino negativna odločitev prebivalstva na referendumu 27. septembra 1998 bi lahko preprečila ta projekt. Tovornjakarski lobi je namreč zahteval referendum proti izvedbenemu zakonu o dajatvi za težka tovorna vozila glede na nosilnost. Zdaj ima prebivalstvo zadnjo besedo.

Zakon od dajatvi za težka tovorna vozila namreč predvideva, da bodo vsi tovornjaki v Švici v bodoče plačevali dajatev za kritje zunanjih stroškov, in sicer v višini največ 0,03 CHF na kilometer in tono dovoljene teže. 28-tonec bi moral tako za vsak prevožen kilometer na švicarskih cestah odšteti do 0,84 CHF (preračunano pribl. 0,51 ECU), 40-tonec pa do 1,20 CHF (pribl. 0,73 ECU). Ta ureditev se nanaša na vse tovornjake, ki vozijo po švicarskih cestah, ne glede na to, ali gre za notranji promet, izvoz, uvoz ali tranzit. Vsako leto bi s to dajatvijo zbrali torej poldrugo milijardo frankov. Ta denar bi bil namenjen modernizaciji prometne infrastrukture, železnic in cest. Med drugim naj bi prihodki iz te dajatve bistveno prispevali k financiranju alpskega železniškega predora pri Letschbergu in pri Gotthardu (NEAT).

Ta poldruga milijarda frankov precej natančno ustreza letnim zunanjim stroškom prometa s tovornjaki, izračunanim za Švico, ki so posledica poškodb na stavbah, zdravstvenih težav, onesnaževanja zraka in hrupa. Če naj bi izračunali še druge zunanje stroške, npr. zaradi škode pri gozdovih in podnebnju, bi višino te dajatve v skladu z ustavo lahko še dvignili. Toda najprej mora dajatev za težka tovorna vozila glede na nosilnost 27. septembra uspešno prestat referendum.

Wolfgang Zehrig

Tranzitni promet skozi francoske in italijanske Alpe

## Ministri za promet so se izrekli za železnico

**Ob zaključku svojega srečanja v oktobru 1997 sta italijanski in francoski minister za promet, Gaysot in Burlando, »v soglasju s kolegi, pristojnimi za okolje, gospo Voynet in gospodom Ronchijem, izrazila željo, da bi velik del tovornega prometa v tranzitu skozi Alpe predstavili na tire«. Kot lahko ugotovimo, se ministra v svoji izjavi dobesedno sklicujeta na tisto alinejo Alpske konvencije, ki je posvečena prometu.**

red – Poleg železniške povezave, ki na jugu povezuje Marseille in Genovo in v katero bo potrebno vlagati, je pozornost pristojnih organov usmerjena tudi na dve drugi osi, ki sta bistvenega pomena za prihodnost tranzitnega prometa v francosko-italijanskih Alpah: Lyon-Torino in Nica-Ventimiglia-Cuneo. Tovornjakarski lobi ne bi ravno bil navdušen, če bi se na teh dveh oseh odločili za železnico.

### Lyon-Torino

Da bi konkretizirali svoje namene, obe vladi »še enkrat izražata svojo pripravljenost, da pospešita (nov) transalpski projekt železniškega predora« za potniški in tovorni promet med Lyonom in Torinom.

## Ali ji grozi stečaj?

**Dovolj bi bile tri milijarde francoskih frankov, da bi lahko Société française du tunnel sous le Fréjus (STFR) rešili pred stečajem. Kljub številnim opozorilom lokalnih združenj za traso avtoceste »De la Maurienne« niso opravili dovolj analiz. Težave, ki so se pojavile, so povzročile pravo eksplozijo stroškov, ki pa jih STFR ne zmore več kriti. Rezultat: družba mora plačati, da bi lahko zgradili zadnji odsek ceste ...**

red – Že pred nekaj leti je bilo v dolini Maurienne v zahodnem delu Chamberyja slišati svarila lokalnih združenj, STFR pa jih ni upoštevala in je ozko, vijugasto dolino prepredla z gradbišči za mauriennsko avtocesto, ki vodi k predoru Fréjus. V štirih letih so se stroški za avtocesto povečali s 6,5 na 8,5 milijard FF. Za to obstajajo številni vzroki, STFR pa išče izgovore.

### Tehnične težave in konkurenca

Kljub opozorilom združenj in dela lokalnega prebivalstva težave pri podlagi cestišča niso bile dovolj

### Nica-Cuneo

Vladi sta zaradi avtocestne povezave Nica-Cuneo podaljšali mandat medvladne komisije, ki je bila doslej pooblaščenca za projekt Mercantour, do leta 1999, da bi ji s tem dali možnost, »da zlasti dokonča preverjanje alternativne železniške povezave, ki bi se oprla na povezavo Nica/Ventimiglia-Breil sur Roya-Cuneo«.

Resno ponovno preverjanje vseh alpskih transverzal Poleg tega sta obe vladi odločili, da bosta ustanovili francosko-italijansko delovno skupino, katere »nalog bo, da okrepi razmišljanja o tranzitnih oseh v alpskem loku« glede »ponovne vzpostavitve ravnovesja med prometnimi sredstvi«.

Takojšnja odločitev v prid železnice

Ne da bi počakali na študijo, je italijanski minister napovedal, da namerava končati širitev kapacitet na liniji Ventimiglia-Genova, in sta obe vladi zaprosili svoje železnice, naj okrepijo sedanjo linijo skozi Fréjus in skrajšajo čas prevoza za tovorni promet.

Upajmo, da bo zaradi teh odločitev in ukrepov projekt cestnega predora skozi Mercantour in avtocestno omrežje (dve avtocesti v smeri sever-jug in dve vzhod-zahod samo na francoskem delu), ki le tega opravičuje, ponovno postavljen pod vprašaj.



**»Prestavitev tranzitnega prometa blaga na tire je zaželjena«**

raziskane in so povzročile ogromne dodatne stroške. Ocene so napovedovale, da bosta montblanski in fréjuški predor polno obremenjena leta 2010, vendar pa so zaradi razvoja prometa na brennerskem prelazu in predvidenega nadaljevanja gorskih tranzitnih osi v Švici postale brezpredmetne. V takem položaju ni nobenih možnosti, da bi bilo mogoče dobiti manjka-joče tri milijarde FF. Lokalne delniške skupnosti tega kapitala ne morejo zbrati. Le še francoska država lahko prepreči stečaj družbe STFR.

### Projekt preteklega časa

Avtocesta A43 ustreza cestnoprometni logiki iz časov, ki so že zdavnaj minili. Veliko je bilo takih, ki so se zavzemali za izboljšave in ustrezno vrednotenje železniške proge Chambery – Torino. Njihove glasove pa so zadušile drage in na lepem papirju natisnjene brošure, ki so jih razdelili vsem prebivalcem mauriennske doline, hvalile pa so prednosti »zelenih avtoceste A43«.

## Srečanje treh dežel Soroptimist International v Interlaknu »Alpe – življenjski prostor med regionalnimi in globalnimi zahtevami«

**Več kot 200 žena se je na srečanju treh dežel Soroptimist ukvarjalo s podobo Alp, z Alpami kot poljem napetosti med življenjskim in gospodarskim prostorom ter varstvom Alp, tranzitom v Alpah in njihovo prihodnostjo.**



**Varstvo Alp vključiti v akcijski načrt: Soroptimist International**

ri – Soroptimist International (SI) je največja storitvena organizacija zaposlenih žensk na svetu. Gre za strankarsko in religiozno neodvisno nevladno organizacijo, ki si je zadala cilje, kot so ohranitev visokih etičnih vrednot v poklicnem in poslovnem življenju kot tudi na drugih življenjskih področjih, zavzema pa se tudi za človekove pravice, predvsem za izboljšanje položaja ženske. Srečanje treh dežel prirejajo redno kot akcijo, ki naj bi pomagala doseči cilje SI.

Udeležence so opozorile, kako pomembno je premagati jezikovne meje, da bi bila omogočena enotna »alpska politika«. Poudarile so, da je potrebno razvoj v alpskem prostoru razumeti kot posledico zavestnih odločitev in ne kot »od boga željeni razvoj«. Kako

bomo npr. razvijali promet in tolerirali njegovo rast, so odločitve, na katere moramo v Evropi kot gospodarskem prostoru, ki do sedaj ni imel učinkovite protiteži na politični ravni, vplivati tudi z lokalnimi akcijami. Udeleženke so srečanje treh držav končale z namenom, da v primerni obliki izrazijo stališče do razvoja Alp.

### Resolucija

»Na srečanju treh držav nemškogovorečih Soroptimistov, ki je potekalo od 1. do 3.5.1998 v Interlaknu, so sklenili, da je v akcijski načrt Soroptimist International Evrope potrebno vključiti varstvo in trajen razvoj alpskega prostora.«

## Simpozij v Sörenbergu (Luzern, Švica) Prihodnost kulturnih krajin v Švici

**28. in 29. maja 1998 se je v Entlebuchu srečalo več kot 150 udeležencev simpozija, da bi razpravljali o prihodnosti kulturne krajine v Švici. Kraj srečanja ni bil izbran naključno, saj leži sredi Entlebucha, kjer se izvaja projekt biosferne rezervata. Prispevki na visoki ravni, ki so segali od (preveč) splošnih pa vse do zelo konkretnih tem, so bili zelo informativni in tu in tam celo nekoliko provokativni.**

Na kaj so mislili tisti, ki so želeli uresničiti Unescov program »Men and Biosphere« (MAB), ko so ustvarili splošni pojem »biosferni rezervat«? Ustanovitev takega »biosferne rezervata« v pokrajini, kot je Entlebuch, zahteva kar največjo vključitev lokalnega prebivalstva in lokalnih oblasti. Vendar pa nastane že pri sporazumevanju prva težava zaradi pojma »rezervat« – ta vzbuja predvsem pri prebivalcih obrobni regij negativni prizvok. Zato so se nekateri udeleženci konference temu izrazu pazljivo izogibali in namesto njega raje uporabljali besedo »biosferna regija«.

Udeleženci so razpravljali tudi o nujnosti vključitve Švice v Unescovo mrežo »biosfernih rezervatov«.

Področja, ki bi pri tem prišla v poštev, bodo analizirana na osnovi kriterijev, ki so svojevrstni za Švico, le-te pa je potrebno še izdelati. Nadzor in svetovanje bodo izvajale neodvisne inštitucije.

Po mnenju Raimunda Rodewalda (Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege SL, Švica) je »biosferni rezervat« eden od instrumentov pri stalnem razvoju kulturne krajine. Švica bi lahko odprla regionalne naravne parke, ki so danes v drugih sosednjih državah že zelo razširjeni, njihovih uspehov pa ni mogoče zanikati.

Transnacionalni značaj takih »rezervatov« ali »parkov« lahko zanimanje zanje le še poveča.

»Žarišče Alpe«: Labeling – priložnost za prihodnost

## Poletna akademija: še nekaj prostih mest!

**Poletna akademija »Žarišče Alpe« v Liechtensteinu (glej CIPRA-Info 48) bo potekala od 17. avgusta do 23. oktobra. Ob zaključku redakcije je bilo še nekaj prostih mest. Vodstvo projekta je sklenilo ne glede na prijavni rok sprejeti še nekaj prijav. Če tisti, ki želi sodelovati na poletni akademiji, ne more plačati stroškov tečaja, lahko zaprosi za popust ali celo brezplačno udeležbo.**

10-tedenski tečaj je zgrajen modularno in sestavljen iz osnovnega tečaja o Alpah in osrednjega tečaja (»Labeling – priložnost za prihodnost«). Podrobnosti v zvezi z vsebino in predavateljih/icah najdete na internetu ([www.cipra.org/akademie](http://www.cipra.org/akademie)).

### Temeljno razumevanje procesov, specifičnih za Alpe

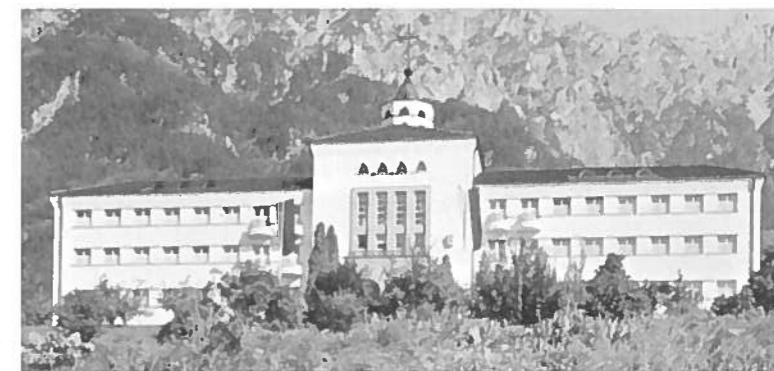
V prvih dveh tednih poletne akademije se bodo udeleženci ukvarjali v desetih učnih enotah z različnimi aktualnimi temami, ki nudijo pregled čez Alpe, in obravnavali odprta vprašanja ob upoštevanju najrazličnejših strokovnih področij. V ospredju je posredovanje osnovnega razumevanja o učinkovanju procesov, specifičnih za Alpe. Poseben pomen gre tesnemu povezovanju izbranih tem s praktičnimi problemi alpskega prostora in nadalje z Alpsko konvencijo.

Pri tem gre za teme kot: mit o Alpah in resničnost, geografsko in kulturno ozadje, problemi in faktorji, specifični za Alpe, obstoječi nacionalni in mednarodni pristopi k reševanju alpskih problemov, cilji razvoja v alpskem prostoru – značilnosti trajnostnega razvoja, prebivalstvo in naselitev, turizem in promet, kmetijstvo in gozdarstvo, energija, industrija, komunikacija, razvoj in varstvo narave in krajine.

### Osrednja tema: »Labeling – priložnost za prihodnost«

V okviru osrednjega tečaja se bodo udeleženci ukvarjali z osrednjo temo, ki je vsako leto druga. Prva poletna akademija bo posvečena temi »labeling – priložnost za prihodnost«.

Udeleženci bodo spoznavali obstoječe oznake in zvedeli, čemu so namenjene, kako delujejo, spoznali



bodo socialne, regionalne in ekonomske okvirne pogoje, ki jih je treba upoštevati pri njihovem uvajanju, na podlagi konkretnih projektov bodo spoznavali različne znamke in oznake za proizvode, storitve in krajine iz različnih alpskih regij ter videli, kako so te znamke in oznake povezane z drugimi vzvodi regionalne politike.

### Idilčni kraji tečaja in namestitve

Vsebinsko bodo obravnavana vsa vprašanja, ki se pojavljajo v različnih fazah labelinga (začetna faza, projektiranje, uvajanje in uporaba, ovrednotenje).

### Del projekta kot stičišče med teorijo in prakso

V uvodu bodo dobili udeleženci osnovna znanja o labelingu. Sledijo priprave za izvedbo projekta na to temo. Ta del tečaja je stičišče med teorijo in prakso in je namenjen pripravi projektne faze. Modul C je namenjen predvsem metodološki, strokovni in organizacijski pripravi dela na projektu.

V različnih regijah alpskega prostora bodo udeleženci delali v majhnih skupinah na različnih projektih, ki so povezani z osrednjo temo. Učitelji jih bodo vpeljali v delo, na terenu jim bodo strokovnjaki nudili pomoč. Na ta način bodo udeleženci na podlagi konkretnih problemov širili svojo socialno in strokovno kompetenco v zvezi z osrednjo temo in postali bolj suvereni pri svojem delu.

V sodelovanju s predavatelji bodo ocenili in predstavili rezultate projektne faze ter razpravljali o njih. Skupaj bodo pripravili sintezo, ki bo predstavljena v zaključnem poročilu poletne akademije. Rezultati raziskav bodo javno predstavljeni.

Letna strokovna konferenca Cipe v Locarnu, Grand Hotel, 22.–24. oktobra 1998

# Odprtje trga električne energije in njegove posledice za gorske predele

**Vrnitve ni: evropski trg električne energije se liberalizira. Glede na posamezno državo poteka ta proces počasneje ali hitreje, povsod pa vlada velika negotovost. To je še najbolj doletelo Alpe s svojim velikim potencialom vodne energije. Katere so za gorske predele socialno-ekonomske možnosti, katere so ekološke?**

red – Ciprina letna strokovna konferenca 1998, ki jo organizira Pro Natura, ponuja priložnost za razpravo in izmenjavo informacij o tej temi. Vodna energija je v Alpah izredno pomembna, vendar bi bilo potrebno raziskati, katere možnosti, prednosti in pomanjkljivo-

sti ponujata liberalizacija trga električne energije in presežek ponudb. Trg električne energije upošteva mednarodne predpise. Odpiranje proti vzhodu je povzročilo znižanje cen, svetovna konjunktura pa porabo. Na politični ravni igra Evropska unija odločilno vlogo. Za Alpe kot «proizvajalce» ni koherentne energetske politike, ne cenijo se njene prednosti – z različnih strani je vpletenih preveč različnih interesov. Kakšna prihodnost čaka Alpe glede na liberalizacijo? Mnenja so različna, scenariji za katastrofe stojijo nasproti optimističnim napovedim.

nja električne energije, drugo pa njen transport in distribucija. Besedo bodo imeli najrazličnejši govorniki, ki jih tema zanima: predstavniki državnih organov, varstva okolja, proizvajalcev. Predavatelji bodo razpravljali med seboj tudi na okroglih mizah, občinstvo pa bo lahko sodelovalo v razpravi. Poleg tega bodo organizirane delavnice in multimedijske predstavitve (internet, videoposnetki, posterji), ekskurzije pa bodo omogočile seznanitev z morebitnimi posledicami liberalizacije na proizvodnjo energije kot tudi na okolje na kraju samem.

Da bi bilo na letni strokovni konferenci Cipe mogoče to problematiko čim bolj obširno obravnavati, je tema razdeljena na dve področji: eno predstavlja proizvod-

## Energijska prihodnost Alp

Odprtje trga električne energije in njegove posledice za gorske predele

22. oktober 1998

18.00 Pozdrav in odprtje razstave posterjev  
19.00 Večerja

**Liberalizacija trga električne energije in proizvodnja električne energije (23. oktober 1998)**

9.00–9.30 **Politika trga električne energije v Evropski uniji**  
Evropski trg elektrike: razvoj, perspektive, smernice EU za odprtje trga električne energije

Christian Egenhofer, Centre for European Policy Studies, Bruselj

9.30–10.00 **Prihodnost vodne energije na prostem trgu**  
Povečevanje učinkovitosti obstoječih naprav, pospeševanje uporabe vodne energije, smisel investiranja v vodno energijo, stranded investments

Jacques Rognon, predsednik združenja švicarskih elektrarn (ponudba)

10.00–10.45 Vprašanja, odmor

10.45–11.10 **Vodna energija in regionalno pospeševanje**  
Socialno-ekonomske perspektive za gorske predele

Dr. Klaus Huber, vladni svetnik, Graubünden

11.10–11.35 **Ekološki okvirni pogoji za podpiranje/ zapostavljanje uporabe vodne energije**  
Količine preostale vode, varstvo krajine in vode

Dr. Suzanne Muhar, Uni für Bodenkultur Wien

11.35–12.00 **Pomen ekološke električne energije za gorske predele**  
Ekološki skupni izračun, green pricing, borza ekološke energije, ekološka energija in prosti trg

Jochen Markard, ökoinstitut, Freiburg i.B.

12.00–14.00 Vprašanja; kosilo

14.00–16.00 **Okrogla miza – razprava z dopoldanskimi predavatelji: Kako vpliva liberalizacija na trg električne energije na gorske predele?**  
Katere možnosti za trajen razvoj nudi izkoriščanje vodne energije v gorskih predelih?

Moderator: Hans-Peter Guggenbühl, svobodni novinar, Zürich

16.30–17.30 1. delavnica: Alpe in obnovljivi viri energije Viri energije: kateri in koliko?  
– decentralna oskrba z energijo in regionalni krogotoki: analiza stroškov in koristi, presežna vrednost, delovna mesta, ekonomska primerjava različnih produkcijskih metod  
2. delavnica: Instrumenti subvencij za obnovljive vire energije v alpskem prostoru – instrumenti za upravljanje – certificiranje  
3. delavnica: Simulacije za energetske politike

17.30–19.30 Razstava posterjev, Multivizija, Surfiranje po spletnih straneh na temo energije  
V gozdu raste toplota – Združenje za energijo lesa, Sončna energija  
Video: hidroenergija in liberalizacija trga električne energije, H.-P. Guggenbühl, Zürich  
Greina Video, «Environnement et bassins versants» (Vpliv malih hidroelektrarn na okolje), Jacques Blanquet, Alfortville

**Tranzit električne energije preko Alp (24. oktober 1998)**

9.00–9.20 **Tranzit električne energije na svobodnem trgu: težave z omrežjem**  
Različni modeli: monopolni položaj, državna rešitev, evropsko medmrežje, nadzor nad cenami

Antoine Bonduel Institut de prospective des marches en Europe, Francija  
predavatelj še ni določen

9.20–9.40 **Trgovina z električno energijo, ki poteka preko Alp**  
Zahteve elektrogospodarstva do omrežja

9.40–10.00 **Dostop do omrežja: pod kakšnimi pogoji?**  
Zahteve malih proizvajalcev in porabnikov

U. Näf, Zvezni urad za energijo

10.00–10.20 **Elektro-avtoceste in varstvo krajine**

10.20–11.00 Vprašanja, odmor

11.00–12.30 **Okrogla miza – razprava z dopoldanskimi predavatelji: Alpe kot evropsko stičišče električne energije?**

R. Rodewald, Švicarsko združenje za varstvo krajine  
Moderator: Hans-Peter Guggenbühl

13.00–17.00 **Ekskurzije**

1. Dolina Maggia, dolina Bavona: zaščita vodovja in travnikov, kulturna krajina, vodna energija  
2. Inovativni projekti za varčevanje z energijo v Ticinu

## Prijava

Prijavljam se na letno konferenco CIPRA 1998, ki bo v Locarnu. Kotizacija znaša 320.- SFR (200.- SFR za člane CIPRA), kar vključuje 2 večerji, 2 kosili, ekskurzijo in zbornik.

- Kotizacijo sem nakazal-a oz. vplačal-a (prilagam fotokopijo potrdila).  
 Kotizacijo bom plačal s priloženim virmanskim čekom.  
 Kotizacijo bom plačal v Locarnu.

Poštna zveza: Račun 40-331-0, Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel  
Opomba: CIPRA – Letna strokovna konferenca 98

### Rezervacija hotela

- Rad bi prenočil v \*\*\*\*Grand Hotelu Locarno, cena sobe je 65.– SFR na osebo za eno noč, vklj. z zajtrkom.  
 Raje bi prenočil v cenovno ugodnejšem hotelu nekje v bližini.  
 Rezerviral bi rad enoposteljno sobo (dodatek: 20.– SFR).  
 Rad bi dvoposteljno sobo (z gospo/ gospodom \_\_\_\_\_)  
 Prenosišče si bom organiziral sam.

Število sob v Grand Hotelu je omejeno. Če bomo zanj dobili preveč prijavitelj, boste sobo avtomatično dobili v drugem hotelu.

### Nočitve

21/22  22/23  23/24  24/25  Herr  Frau

Ime \_\_\_\_\_ Priimek \_\_\_\_\_

Funkcija/organizacija \_\_\_\_\_ Naslov \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ Faks \_\_\_\_\_

Prijavo do 5. oktobra

pošljite na:

Pro Natura

Postfach, CH-4020 Basel

Telefax

0041 (0) 61 317 92 66

### Ekskurzije

- V soboto se bom udeležil ekskurzije. (ekskurzijo si lahko izberete na konferenci)  
 V soboto se ne bom udeležil ekskurzije.

## Mednarodni simpozij o gorskih gozdovih v Innsbrucku

Avstrijsko zvezno ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo je konec aprila 1998 povabilo visoke predstavnike s področja gozdne uprave ter varstva narave, lastnikov gozdov in znanosti, da se udeležijo mednarodnega simpozija o gorskih gozdovih v Innsbrucku. Avstrija je tako želela ponuditi osnovo za uresničevanje in nadaljnji razvoj protokola o varstvu gorskih gozdov.



Ni čutiti »krize  
Alpske konvencije«  
Srečanje – protokol  
gorski gozd

ri – V prvem delu simpozija so analizirali pravni položaj na področju gozdarstva v posameznih državah pogodbenicah Alpske konvencije. To je omogočilo opredelitev problemov, ki kažejo na to, da se potrebe posameznih držav po tem, koliko zamujenega še morajo nadoknaditi, precej razlikujejo. To velja za okvirne pogoje, ki so »sprejemljivi za gorski gozd« in jih predvideva protokol (predvsem obremenitve zaradi škodljivih snovi v zraku in parkljaste divjadi), vendar pa je tudi obseg subvencij in nadomestil na področju kmetijstva v posameznih državah pogodbenicah zelo različno oddaljen od cilja, ki je postavljen v protokolu o varstvu gorskih gozdov.

### Potreba po dialogu

Lastniki gozdov do sedaj niso bili ustrezno vključeni v

razpravo o protokolu o varstvu gorskih gozdov. Na simpoziju v Innsbrucku je bilo mogoče ta dialog voditi kot pomemben prispevek k temu, da se protokol sprejme.

Simpozij pa je poskušal najti dialog tudi med predstavniki gozdnega gospodarstva in naravovarstveniki. S protokolom o varstvu goskih gozdov se niso strinjali le gozdni gospodarstveniki, temveč tudi naravovarstveniki – veliko več združuje, kot nas pri temi certifikacije večkrat ločuje.

To, kar danes predstavlja »krizo Alpske konvencije«, je deloma posledica različnih gospodarskih interesov, deloma pa tudi posledica manjkajočega osebnega približevanja ter pogajalske taktike, ki postaja vedno bolj neosebna in ni vedno posebej uspešna. Vsega tega na tem simpoziju ni bilo občutiti.

dr. Herbert Scheiring

## Prestavljeno

Sestanek Stalnega odbora, ki je bil predviden v maju 1998, je bil prestavljen na oktober. Dr. Milan Naprudnik, predsednik Stalnega odbora Alpske konvencije, je Omrežju medijev za Alpe povedal naslednje: »Razmišljali smo, da bi sklicali sestanek meseca maja z utemeljitvijo, da je potrebno pripraviti dokumente za Alpsko konferenco »brez živčnosti«. Po posvetovanju z vodji delegacij ... smo se vendarle odločili, da bi bilo najbolje rok za sestanek navezati z alpsko konferenco; zaradi tega je bila seja preložena na »vmesni termin« (14 dni pred alpsko konferenco), zaradi česar bo dokumente za Alpsko konferenco še vedno mogoče pripraviti pravočasno.»

## Prispelo po zaključku redakcije:

Na željo Nemčije je bila za 7. julij na hitro sklicana seja Stalnega odbora (osrednja točka: prometni protokol).

## Kdo bo predsedoval Alpski konvenciji, še ni jasno

red – Obdobje predsedovanja Alpski konferenci uradno traja dve leti. Že dobra štiri leta ji predseduje Slovenija, ki bo to funkcijo prenehala opravljati jeseni na Alpski konferenci.

Od vseh držav, ki so konvencijo do sedaj ratificirale, ji ni predsedoval le še Liechtenstein, zato so podpisnice Alpske konvencije pričakovale, da bo Kneževina Liechtenstein od Slovenije prevzela predsedovanje to jesen. Presenetljivo pa je liechtensteinska vlada sporočila, da tega ne namerava storiti. Meni, da ta naloga njeni državi trenutno ne bi dopustila primerne zastopanja svojih interesov v posameznih organih Alpske konvencije.

V taki situaciji je bilo mogoče izvedeti, da želi Italija konvencijo hitro ratificirati in naj bi bila kandidat za mesto predsedujočega. Zanimanje za to mesto so potrdili v italijanskem ministrstvu za okolje, vsekakor pa naj bi bilo letos za to še prezgodaj, saj naj bi bilo malo verjetno, da bi izpeljali ratifikacijo še pred naslednjo Alpsko konferenco.

Primer iz bele knjige

## »Siddharta« – odkrivanje dežele rek ...

V večkrat nagrajenem in nevsakdanjem, občudovanja vzbujajočem projektu strokovnjaka za okolje Hansruedija Bergerja naj bi prebivalci – predvsem otroci in mladina – doline Prättigau v švicarskem kantonu Graubünden spoznali vrednost dežele rek Landquart za človeka in naravo in se jo naučili spoštovati.



Z geslom »Mali projekt za vsako občino« naj bi razvili vizijo o pokrajini Landquart, ki bo z naravo še bolj povezana. Organizatorjem je bilo pri tem pomembno celostno doživljanje in razumevanje rečne krajine. Tako niso obravnavali le narave, temveč so udeleženci spoznali tudi kulturo in zgodovino.

Organizatorji pa se niso zadovoljili le z osveščanjem prebivalstva: konec projekta so oblikovala dejanja, s katerimi naj bi uresničili majhne, a občutne izboljšave v smislu ohranjanja biološke raznolikosti v vsaki občini. Tudi tukaj naj bi bile sprejete predvsem ideje prebivalcev. Eden od številnih pozitivnih rezultatov programa je učna pot ob reki, ki so jo uredili učenci.

»Siddharta« je primer ambicioznega projekta, ki je tako za organizatorje kot tudi za udeležence predstavljal pravi izziv in ne nazadnje zaradi aktivne udeležbe posameznikov, skupin, šolskih razredov in društev tudi uspel.

«Glede na cilje, ukrepe in izvajanje protokola spodbujajo pogodbenice stranke izobraževanje in nadaljnje usposabljanje kot tudi obveščanje javnosti.» ( 21. člen Protokola o varstvu narave in urejanju krajine Alpske konvencije)

Chambéry – Torino

## Dežela pod visoko napetostjo

Že več kot deset let želita Francija in Italija uresničiti načrt o postavitvi dvojnega visokonapetostnega daljnovoda po 400000 voltov, ki naj bi povezal Chambéry s Torinom preko gorovja Mont Cenis.

Vzdolž gorskih vasi, nad sprehajalnimi potmi, zgodovinskimi znamenitostmi, plezalnimi stenami, področji za letenje z zmaji in jadralnimi padali, območji biotopov ter celo preko nacionalnega parka Vanoise bi se razprostiralo morje žic, te bi bile daljše od 150 km, nosilo pa bi jih 300 stebrov, visokih od 30 do 80 metrov. Tako bi bilo popačeno vse bogastvo te alpske pokrajine.

Javne koristi tega projekta niso mogla dokazati ne elektropodjetja ne pristojna ministrstva. V poročilu, ki ga je objavil Greenpeace meseca maja 1996, je bilo ugotovljeno: »Čeprav transfer električne energije v omejenih količinah nedvomno predstavlja ugodnosti, pa pomeni njegov intenzivni razvoj s francoske strani

za prebivalce te dežele kot tudi drugih držav predstavlja strategijo, ki bo prinesla le izgubo.»

Zaradi posredovanja združenj, podpore prebivalstva in pomoči številnih francoskih ter italijanskih poslancev so pravni koraki, javne manifestacije in razprave privedle do tega, da so gradnjo te katastrofalne infrastrukture lahko odložili. Odložili, ne pa preprečili – Damoklejev meč nad to pokrajino visi še naprej...

Annie Collobet, *Vivre en Maurienne*,  
St. Michel de Maurienne.

V prvem odstavku 10. člena Protokola o varstvu narave in urejanju krajine Alpske konvencije so se države pogodbenice obvezale, da bodo posegle po »vseh ustreznih ukrepih, s katerimi bo mogoče ohraniti posebne naravne in naravi bližje strukturne elemente pokrajine, biotope, ekosisteme ter tradicionalne kulturne krajine.»

Spoznavanje Vrednosti rečne krajine

CIPRA zbira s pomočjo svojih članskih organizacij informacije o konkretnih dejavnostih in projektih: primeri ohranjanja naravne in kulturne pestrosti (bela knjiga) in njenega uničevanja (črna lista) ter pospeševanja ali oviranja trajnostnega razvoja. Formularje za opisovanje primerov lahko dobite v poslovalnicah CIPRE-International in nacionalnih odborov.





Brkati ser

## Kronologija napovedane vrnitve

red – Od leta 1986 je bilo na prostost izpuščenih 72 brkatih serov: v Mercantouru (F), Primorskih Alpah (I), Engadinu (CH) in v avstrijski pokrajini Rauris. Leta 1993 so v nacionalnem parku Ecrin našli ustreljenega brkatega sera, še enega so v letu 1995 ustrelili v nacionalnem parku Stelvio. Avgusta 1997 je v Visoki Savoji iz svojega gnezda prvokrat poletel brkati ser z imenom Phenix. Bil je prvi ser, ki se je izlegel v prostosti, odkar so v Alpah iztrebili to živalsko vrsto, in dosegel tako stopnjo razvoja.

4. novembra 1997 je bil ustreljen brkati ser v pokrajini Crans Montane v švicarskem kantonu Wallis. «Lovca» so izsledili, zagovarjati se bo moral pred sodiščem. Konec marca 1998 se je brkati ser izlegel

tudi v nacionalnem parku Stifser Joch v italijanski pokrajini Bormio.

V «igri», v kateri si drug drugemu nasproti stojita miroljubni ptič ter neumno početje nekaterih «lovcev», vodijo zadnji 3 proti 2, toda vrnitev brkatega sera je nezadržna ...

## Safari v Alpah

fp – 7. junija so v Karniji (Proga Furlanija) priredili pravi safari s terenskimi vozili. Parkur, dolga več deset kilometrov, je prečkala iglasti gozd, polja in korito rek Tagliamento in Lumiei. Med prireditelji dvomljive zabave sta med drugimi karnijsko turistično društvo in občina Tolmezzo.

Da pa bi imela stvar nekakšen okoljski pridih, so organizatorji omejili število udeležencev na 50. Kot da ekološka škoda in motnje, ki jih je povzročilo 50 vozil s pogonom na vsa štiri kolesa, ne bi pomenile dovolj težav!

Na prodnatih plitvinah reke Tagliamento ne teče več voda, temveč – ali je to tolažba? – promet s terenskimi vozili.

## Zimski turizem: novi projekti na območju Brente (Trentino)

fp – V zadnjem času se je govorilo o različno velikih projektih za izgradnjo smučarske infrastrukture v Trentinu, npr. o novih smučiščih s skupno 67 vlečnicami v dolini Rendene. Po projektu za vzpostavitev povezave med Pinzolim in Madonno di Campiglio sedaj poslanec Francesco Moser predlaga, da bi se Madonna di Campiglio povezala z Andalom preko gorske skupine Brenta, ki spada k Dolomitom. To je napad na naravni park «Adamello-Brenta», na zadnji življenjski prostor avtohtonih medvedov v Alpah! Ekološke organizacije iz Trenta, znane osebnosti in prebivalci so temu ogorčeno nasprotovali in napovedali proteste.



Jürg Paul Müller

Mladi ser v preletu

Mercantour/Alpes Maritimes

## »Gorovje brez meja«

ured – Po desetletnem sodelovanju sta se naravni park »Alpi Marittime« in narodni park »Mercantour« dogovorila o poglobljenem sodelovanju.

Obe varstveni območji sta od leta 1987 partnersko povezani in hočeta aktivno nadaljevati sodelovanje. Cilji sodelovanja so ohranjanje in širitev naravne in kulturne dediščine, izkoriščanje prednosti, ki jih nudi narava, ter sožitje med človekom in naravo. S tem naj bi ustvarili skupno identiteto: »gorovje brez meja«.

Partnerstvo je bilo zapečateno 6. junija 1998 v kraju Tende (Alpes Maritimes). Predvideno je oblikovanje skupnih struktur in pozneje združitve v eno celoto kot veliko varstveno območje, morda kot prvi evropski park. S tem je narejen pomemben korak v smeri alpske usmeritve upravljanja varstvenih območij. Doslej so vsa razmišljanja tekla prepogosto le na nacionalni ravni brez upoštevanja mednarodnega konteksta.

Predstavljena akcija konkretno pokaže, kaj bi lahko bila »Evropa regij«, in je s tem povsem tudi v kontekstu Alpske konvencije.

## Mountains of the World – A Global Priority

ured. Izdala Bruno Messerli in Jack D. Ives, ISBN 1-85070-781-2, junij 1997, Parthenon Publishing, 495 strani, 48£ ali 75\$ (v angleščini)

red – Ta knjiga, ki se sklicuje na 13. poglavje Agende 21, je nastala pod vodstvom Messerlija in Ivesa, ki sta igrala pomembno vlogo pri pripravi in upoštevanju Mountain Agende na vrhu v Riu. Vsebuje strokovne prispevke o razvoju v gorah in najnovejše stanje pri raziskavah o gorskih sistemih.

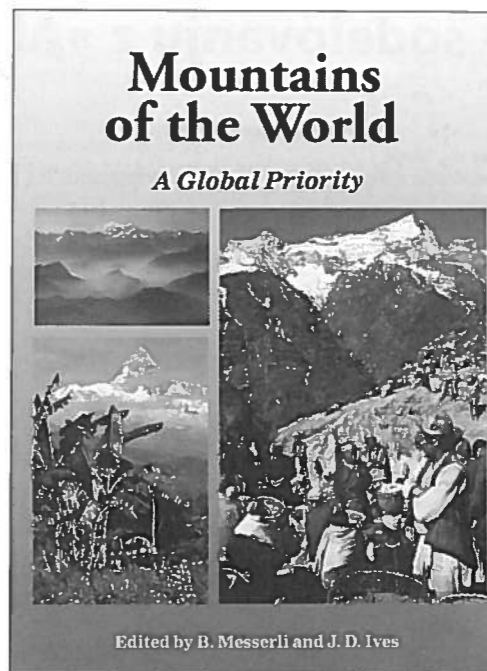
Prvi del se ukvarja s prebivalstvom in kulturo, posebnim značajem gorskega prostora in gospodarskimi ter političnimi vidiki trajnostnega razvoja v gorah. Drugi obravnava vodo, energijo in rudarstvo, biološko raznolikost, varstvo narave, turizem, kmetijstvo in gozdarstvo, tekoče vode, varstvo pred erozijo, rizike in nesreče ter spreminjanje podnebja.

Tretji del pa kaže možnosti za uresničevanje 13. poglavja Agende 21 – raziskave o trajnostnem razvoju.

## Prometna politika in varstvo okolja

»Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs« (Prometna politika in varstvo okolja v Evropski uniji. Vključitev ekoloških vidikov na področju cestnega in železniškega prometa), Astrid Epiney / Reto Gruber, Univeristätsverlag Freiburg, Švica, 1997, 235 strani.

Nedajavnost Evropske unije na področju prometne politike avtorja ne kritizirata – in to upravičeno – le na primeru gorskega prelaza Brenner. Pri tem pravne podlage za stalno prometno politiko vsekakor obstajajo, še več: skupna prometna politika, ki je v skladu s pravno podlago Evropske unije, mora biti brezpogojno stalna. Do takega zaključka niso prišli morda okoljevarstveniki, temveč dva pravnikarja, ki sta analizirala pravne podlage in dosedanje napredke (oz. zaostanke) Evropske unije na prometnem področju ter postavila konkretne zahteve za to, da se ekološki vidiki bolj upoštevajo. Knjiga, ki zelo dobro raziskuje to tematično in ne bi smela manjkati v nobeni »antitransitni« knjižnici.



## Vögel der Alpen

Brandel Ulrich, Ptiči v Alpah. Ptiči v svojem življenjskem prostoru, 1998, 275 strani, 24 barvnih fotografij, 87 slik ptičev, 57 črno-belih ilustracij, 78.- DEM/ 569.- ATS/ 71.- SFR, ISBN 3-8001-3502-7.

Knjiga je praktični vodnik za vse, ki želijo spoznati najpomembnejše vrste ptičev, živečih v Alpah, in njihov življenjski prostor. Po kratkem opisu alpskega okolja ter nekaterih nasvetih, kako opazovati ptice, so po vrstnem redu opisani in z barvnimi ilustracijami predstavljeni značilni ptiči alpskega področja. Navedeni pa so tudi podatki o populacijah v sedmih alpskih državah. V drugem delu so predstavljeni različni življenjski prostori, kot so skalnate stene, iglasti gozdovi ali planinski travniki, in pa pripadnost ptičjih jat določenemu življenjskemu prostoru.

V zadnjem delu knjige najdemo poglavje o ogroženih vrstah in njihovih življenjskih prostorih, o potrebnih zaščitnih ukrepih, pa tudi o varstvenih področjih ter drugih ptičjih »paradižih«.





## Devet milijard lir za povezavo med dolinama Sesie in Aoste

fp – Meseca maja je pokrajina Piemont sklenila, da bo financirala dvodelno žičnico (predvideni stroški so 9,3 mrd. lir, približno 4,8 mio. ECU), s katero bosta povezana kraja Alagna Valsesia in Gressoney. Tako bo ustvarjeno smučarsko področje, ki obsega celotno območje med Champolucum v dolini Aoste in Alagno v dolini Sesia. Smučati bo možno celo leto, kajti naprave vodijo na ledenik na nadmorski višini, ki sega preko 3000 metrov. Vendar pa zaradi tega projekta marsikje zmigujejo z glavo: smučarske naprave bodo namreč gradili na ledeniku, večji promet, ki bo nastal zaradi tega, pa bo presegal zmogljivosti doline Sesie.

## CIPRA-Italija: volitve

fp – Pred kratkim je bilo ponovno izvoljeno predsedstvo italijanske Cipse. Za predsednika je bil spet potrjen Helmuth Moroder (SOS Dolomites), novi podpredsednik je postal član centralnega odbora italijanskega planinskega kluba Annibale Salsa. Za tajnika je bil ponovno izvoljen Fabio Balocco (Pro Natura Torino), novi blagajnik pa je Gianni Cametti (Gruppo Ricerche Cultura Montana).

## Vas mika praksa pri CIPRI?

CIPRA-International stalno ponuja v svoji pisarni v Liechtensteinu delovna mesta za praktikante. Za šestmesečno prakso se izplačuje plača. Od kandidatov pričakujemo, da so

absolventi naravoslovnih smeri, eventualno tudi drugih študijskih smeri, ki se zanimajo za delo nevladnih organizacij na področju varstva okolja in govorijo vsaj dva «alpska jezika» (francosko, italijansko, nemško, slovensko).

CIPRA, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, tel. 0041 (0)75 237 40 - 30, faks -31  
e-mail: cipra@cipra.LOL.li



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

## IMPRESSUM

Obvestila CIPRE  
izhajajo 4krat letno

Redakcija (rd): Andreas Götz, Michel Revaz, Alma Sartoris, Hendrik Bernhard Pehlke, CIPRA-International – drugi avtorji: Peter Hasslacher (ph), Regula Imhof (ri), Jacques Molinar (jm), Helmuth Moroder, Francesco Pastorelli (fp), Herbert Scheiring, Andreas Weissen (aw), Renate Zauner (rz). – Prevodi: Hendrik Bernhard-Pehlke, Cristina Cocchi, Abdelaziz Gouali, Andreas Götz, Zdenka Hafner-Čelan, Michel Revaz, Alma Sartoris, Maša Valentincič – Ponatis za(elj)en z navedbo vira – Natisnjeno na recikliran papir – Nemška, francoska, italijanska in slovenska izdaja – Celotna naklada: 10 600 – Tisk: Gutenberg AG, Schaan/Liechtenstein

**CIPRA-International**, Im Bretscha 22, Postfach 328, FL-9494 Schaan  
Tel.: 0041-75-237 40 30, Fax: 0041-75-237 40 31, e-mail: cipra@cipra.LOL.li

**Nacionalni odbori:**  
**CIPRA-Österreich**, c/o ÖGNUM Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien  
Tel.: 0043-1-40 113-36, Fax: 0043-1-40 113-50,  
e-mail: Umweltdachverband@oegnu.or.at (pri «subject» prosim navedite: CIPRA)

**CIPRA-Schweiz**, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel  
Tel.: 0041-61 317 91 91 u. 61 317 92 42, Fax: 0041-61 317 92 66,  
e-mail: mailbox@pronatura.ch

**CIPRA-Deutschland**, Waltherstrasse 29, D-80337 München,  
Tel.: 0049-89 54 42 78 50, Fax: 0049-89 54 42 78 99

**CIPRA-France**, c/o CICM, Les Gandy, F-73670 Entremont-le-Vieux  
Tel.: 0033-479 65 87 27, Fax: 0033-479 65 87 27, e-mail: cicm@wanadoo.fr

**CIPRA-Liechtenstein**, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan  
Tel.: 0041-75-232 52 62, Fax: 0041-75 237 40 31, e-mail: lgu@lgu.LOL.li

**CIPRA-Italia**, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino  
Tel.: 0039-011-54 86 26, Fax: 0039-011-534 120, e-mail: pronto@arpnet.it

**CIPRA-Slovenija**, Regionalni center za okolje, Slovenska cesta 5, SI-1000 Ljubljana  
Tel.: 0038-61-125 70 65, Fax: 0038-61 125 70 65, e-mail: ursa.komac@guest.arnes.si

**Regionalni odbor:**  
**CIPRA-Südtirol**, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen  
Tel.: 0039-0471 97 37 00, Fax: 0039-0471 97 67 55, e-mail: natur@dnet.it

Adressberechnungen nach A1, Nr. 552, melden.  
Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient  
Pore una crocetta secondo il caso

Weggezogen: Nachbestelltes abgekauft: A démanté: Délai de réexpédition expiré Traslocato: Terminé et réexpédition scabito	Ur- adressę unangenehm insuffisante Inferno	Ur- bekannt Inconnu Sono- scuto	Nicht abgeholt Non ric- itato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto
--	---	---	--	---	---------------------------------