

Preusmeritev v varovanje podnebja

Projekt cc.alps: zahteve CIPRE za področje prometa

Promet, zlasti še promet osebnih in tovornih vozil, je eden glavnih povzročiteljev podnebnih sprememb. Na območju Alp znaša delež prometa v strukturi izpustov toplogrednih plinov več kot 25 %. Od vseh udeleženi pri tej problematiki je prav promet področje, za katero je od leta 1990 dalje značilna najintenzivnejša rast izpustov toplogrednih plinov. Omenjeni razvoj gre v napačno smer in je v navzkrižju s političnim ciljem zmanjšanja toplogrednih plinov. Delež poti, opravljenih z osebnim avtomobilom, je v Alpah višji, kot je evropsko povprečje.

Se bo tako ravnanje nadaljevalo s polno paro tudi v prihodnje? Znanstvene napovedi izhajajo iz dejstva, da bodo izpušni plini prometa še intenzivneje obremenjevali podnebje kot danes, če ne bo prišlo do sprejetja ustreznih protiukrepov. Manj je več in to velja tudi za promet: kakovostnejši zrak, manj zastojev, višja vrednost prostega časa, razbremenitev podnebja.

CIPRA zato zahteva:

(1) Zvišati davek na mineralna olja, zaustaviti bencinski turizem

Bencin in zemeljski plin se morata občutno podražiti, če hočemo pospešiti preusmeritev sistema k obnovljivim virom energije: proizvajalci so začeli razvijati manjša, lažja in varčnejša vozila; povpraševanje po njih je večje, saj kupci v svoji denarnici občutijo vsak prevoženi kilometer in zato želijo imeti vozila, ki bodo zagotavljala varčno ravnanje z viri. Alpske države oz. EU se morajo v tem primeru sporazumeti glede skupne cenovne ravni za goriva, kar bi zaustavilo vedno bolj razširjen bencinski turizem.

(2) Javni promet, ki spodbuja regionalne krogotoke

Več zbranih davkov na mineralna olja bi bilo treba uporabljati tudi za kakovostnejšo dostopnost podeželskih obrobni območij s sredstvi javnega prometa. Le-ta bi obenem spodbujal in olajševal regionalne gospodarske krogotoke. Če se dobrine in blago proizvajajo, kupujejo in porabijo v domači regiji, to pomeni manj kilometrov v blagovnem prevozu in razbremenitev podnebja. Poskus preprečitve trenda odseljevanja s podeželja s pomočjo pavšalov za dnevne migrante in subvencij za bencin nima nobenega smisla, saj se s tem ne

odpravijo vzroki odseljavanja. Denar je racionalneje in bolj trajnostno investiran v regionalne krogotoke in nova, zanimiva delovna mesta, dolgoročno pa bo življenje na obrobni območjih postalo za mlado generacijo spet privlačnejše.

(3) Prednost kolesarjem in javnemu prevozu

Cestno omrežje je ustrezno razvito. Kot kažejo številne študije, nove ceste za regijsko gospodarstvo nimajo dodane vrednosti in pomenijo le obremenitev za podnebje in okolje. Proračunska sredstva, določena za prometno infrastrukturo, bo treba v prihodnje uporabiti predvsem za spodbujanje javnega in kolesarskega prometa.

(4) Uvedbo cestnine za tovorna vozila

Švica daje zgled: uvedba takse za tovorna vozila se je v praksi izkazala za uspešen ukrep. Ne gre za pavšalno plačilo – taksa se plačuje glede na prevožene kilometre. Kot je dokazano, tovrstni sistemi cestninjenja zmanjšujejo izpust toplogrednih plinov in druge negativne vplive težkega prometa, kot so nezgode, obolenja dihalnih poti in druge telesne poškodbe, hrup in zastoji, pri čemer ne prihaja do negativnih vplivov za gospodarstvo in potrošnike. Po švicarskem zgledu naj bi uvedli pristojbine za tovorna vozila na celotnem območju in za vse kategorije alpskih cest. Prihodki iz cestnine naj bi se med drugim porabili za izvajanje ukrepov preprečevanja podnebnih sprememb, preusmeritev tovornega prometa na železnico in varstvo pred hrupom.

(5) Težke tovornjake na borzo

Številni tovari, ki jih danes prek Alp prevažajo tovorna vozila, sodijo na železniške tire. Obseg prometa težkih vozil je treba zmanjšati. Za omejitev čezalpskih voženj tovornih vozil potrebujemo vsealpsko borzo izdajanja tranzitnih dovoljenj. Prednost njihovega izdajanja je v možnosti enakomerne porazdelitve voženj na različne prehode. S tovrstnim prometom v alpskem tranzitu je treba zaradi škodljivih posledic, ki jih ta povzroča v okolju, ravnati kot z redko dobrino: ceno določa povpraševanje. Da bi preusmerili tovorni promet s ceste na železnico, je treba uvesti sisteme za upravljanje prometa. Ta preusmeritev, pomembna tudi za varstvo podnebja, bo imela učinke daleč prek Alp, če se bo prevoz tovora po železnici na splošno uveljavil na dolgih progah.

(6) Omejitev hitrosti na 100 km/h

Dokazano je, da pomeni omejitev hitrosti vožnje razbremenitev za podnebje. Nižje hitrosti pomenijo kratkoročno zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov brez večjih stroškov ter zmanjšanje izpustov finega prahu, dušikovih dioksidov in hrupa. Spoštovanje omejitve hitrosti

na 100 km/h na avtomobilskih in 80 km/h na magistralnih cestah je treba dosledno vpeljati in nadzorovati, prekrške pa odločno kaznovati.

(7) Stop za biogoriva

Biogoriva niso trajnostna. Proizvajajo jih v intenzivnem in netrajnostnem kmetijstvu, pogosto so povezane s poseko gozdov in višjimi cenami živil v revnejših delih sveta. Marsikdaj je izpust toplogrednih plinov pri proizvodnji biogoriv večji, kot je obseg privarčevanih izpustov pri segrevanju, denimo v primerjavi z bencinom.

(8) Avtomobile na sončno energijo

Električna vozila naj se uporabljajo zgolj na območjih, kjer se potrebe po mobilnosti lahko zadovoljijo zgolj z avtomobili. Samo v takem omejenem obsegu bo mogoče za pogon električnih vozil potrebno energijo proizvajati neposredno iz sončne energije. Gradnja hidroelektrarn zaradi pospeševanja elektronske mobilnosti nikakor ni prava rešitev, saj je vodna energija v večjem obsegu na voljo le na omejenih območjih, poleg tega pa se izgradnja hidroelektrarn ne more izvesti brez negativnih vplivov na ekosisteme.

(9) Turistične pakete na podlagi trajnostne mobilnosti

Države, ki so podpisale Alpsko konvencijo, bodo morale okolju prijazen turizem spodbujati v večji meri kot doslej. Celo v odročnejših turističnih krajih sta prihod in bivanje možna s sredstvi javnega prevoza. Da okolju prijazna mobilnost deluje in da jo gostje sprejemajo z naklonjenostjo, kaže uspešno delovanje združenja Alpine Pearls/Alpski biseri, katerega cilj je oblikovati najmanj sto novih turističnih ekopaketo v naslednjih petih letih in zanje v začetni fazi zagotoviti finančno podporo.

Schaan, november 2009