

POTI DO NOVE KULTURE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Stališče CIPRE o mobilnosti ljudi in blaga na območju Alp

ZAHTEVE CIPRE

Oblikovanje trajnostnega prometa je skupen izziv za vse alpske države. Zahteva skupen pristop pri iskanju odločitev, na podlagi katerih bi bilo mogoče porazdeliti prometne tokove na vse države ter upoštevati učinke naložbenih prednostnih nalog in ciljev na prometno infrastrukturo kot tudi alpsko prometno politiko. V številnih primerih obstaja očitno nasprotje med splošnimi strategijami trajnostnega razvoja in varstva podnebja na eni in odločitvami na področju prometne politike na drugi strani. V Alpah so v razvoj mobilnosti vključeni različni udeleženci. Predstavniki politike, uprave, gospodarstva in civilne družbe bodo morali poglobiti medsebojni dialog in še bolj okrepiti medsebojno sodelovanje, da bi dosegli zmanjšanje negativnih učinkov prometa v Alpah.

Na Evropsko unijo ter alpske države, regije in občine v nadaljevanju naslavljammo naslednje zahteve, v nekaterih primerih pa k ukrepanju pozivamo tudi druge udeležence, npr. turistična in prevozna podjetja.

CIPRA zahteva, da se v prometno načrtovanje uvede koncept prometne samozadostnosti, kar pomeni, da se na podlagi skupnih meril za zagotavljanje visoke kakovosti življenja potrebe po prevozu določijo in prilagodijo prometnim zmogljivostim alpskih regij.

CIPRA zahteva, da se sprejmejo smiselni ukrepi, ki bodo vodili v novo, bolj trajnostno kulturo mobilnosti:

- krepitev ozaveščenosti o negativnih učinkih prometa (npr. onesnaževanje zraka in njegove posledice za zdravje);
- spodbujanje in podpiranje privlačnih alternativ trajnostne mobilnosti z namenom zmanjšanja prometa osebnih motornih vozil;
- podpora okolju prijazne mobilnosti tudi v obrobni regijah, med drugim na podlagi celostnega in v prihodnost usmerjenega prostorskega in prometnega načrtovanja ter integriranih sistemov mobilnosti;
- krepitev regionalnih vrednostnih verig in lokalnih storitvenih ponudb v Alpah, da bi se tako zmanjšala prepotovana razdalja oseb in blaga;
- učinkovitejše izkoriščanje potenciala novih informacijskih in komunikacijskih tehnologij (IKT), da bi zmanjšali promet, obenem pa povečali privlačnost odročnejših regij za podjetja predvsem v storitvenem sektorju. To pomeni, da je treba zmanjšati digitalni razkorak, gospodarske družbe pa spodbujati k rabi tovrstnih rešitev na področju IKT z namenom



izbire svojega sedeža in izvajanja poslovne dejavnosti v odročnejših alpskih dolinah. Istočasno je treba razvijati IKT, ki bodo usmerjene v učinkovito rabo virov;

- krepitev ozaveščenosti o tem, da nadomeščanje fosilnih goriv z električno energijo ali gorivi iz obnovljivih virov energije zagotavlja določene priložnosti, vendar še zdaleč ne zadošča za pomembno in odgovorno zmanjšanje negativnih učinkov prometa; v primeru vseh oblik prometa osebnih in tovornih vozil, ki se mu ni mogoče izogniti, se morajo v celotnem življenjskem ciklu vozil (od izdelave do odstranitve) uporabljati najučinkovitejše tehnologije.

CIPRA zahteva, da se v Alpah sprejmejo integrirani ukrepi za preusmeritev prometa na sredstva javnega prevoza (predvsem na železnico):

- taka preusmeritev zahteva jasne in dolgoročne politične in pravne okvirne pogoje. CIPRA zahteva predvsem uresničevanje veljavnih predpisov in akcijskih načrtov za področje kakovosti zraka in varstva pred hrupom, zahteva pa tudi uvedbo alpske tranzitne borze kot instrumenta, ki bi pospešil preusmeritev prometa v okviru obstoječe železniške infrastrukture;
- poštena konkurenca in usmerjanje v okviru realnih stroškov sta pogoja za primerjavo med različnimi prometnimi sredstvi in večjo uporabo prevoznih sredstev železniškega prometa kot nadomestila za letalski promet in promet osebnih motornih vozil tako s strani alpskih prebivalcev kot obiskovalcev;
- na realnih izračunih stroškov morajo temeljiti tudi infrastrukturni projekti, vključno z železniško infrastrukturo. Če so potrebne dodatne zmogljivosti železnice, je treba izboljšati in razširiti predvsem obstoječo infrastrukturo;
- kot pomembno storitev je treba vzdrževati javni prevoz. V času krčenja javnih sredstev so potrebne rešitve, ki bodo zagotavljale učinkovito, inovativno in stroškovno učinkovito oblikovanje javnega prevoza, ne pa omejevanje ali celo ukinjanje ponudbe javnega prevoza;
- izboljšati je treba kakovost ponudbe javnega prevoza, zlasti železniškega prometa, kar bo spodbudilo potnike, da bi se na krajših razdaljah odpovedali osebnemu avtomobilu ali letalu in za potovanja čez Alpe in mobilnost v domačem kraju uporabljali sredstva javnega prevoza;
- načrtovana je gradnja več novih glavnih prometnic (predvsem predori skozi Gotthard, Fréjus, Tendo, Feldkirch in Karavanke, pa tudi avtocesta skozi dolino Val d'Astico in avtocesta Alemagna) ali pa se njihova gradnja že izvaja, vse pa so v nasprotju s cilji Alpske konvencije in načeli preusmeritve prometa, saj ustvarjajo nove zmogljivosti cestnega prometa. CIPRA zato zahteva, da se upoštevajo načela Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa in ustavitev gradnje novih tranzitnih cest v Alpah.

Dokument o stališču – CIPRA International, 15. 11. 2015



OZADJE

Promet, zlasti še promet osebnih in tovornih vozil, je eden glavnih povzročiteljev podnebnih sprememb ter eden največjih virov onesnaževanja okolja in s tem povezanih tveganj za zdravje. Delež prometa v strukturi izpustov toplogrednih plinov znaša v alpskih državah več kot 25% (CIPRA Compact 2010). Od vseh dejavnikov, ki prispevajo k podnebnim spremembam, je prav promet tisto področje, za katero je od leta 1990 značilen največji porast toplogrednih plinov, s tem pa tudi glavni krivec za stagniranje zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov v EU (Evropska komisija 2015). Vse napovedi kažejo, da se bodo, če na tem področju ne bo ustreznega ukrepanja, količine izpustov CO₂, ki jih povzroča promet, povečevale tudi v prihodnje.

Z več kot 93% so na področju prometa za izpuste toplogrednih plinov najbolj odgovorna motorna vozila v cestnem prometu, od tega zavzamejo osebna motorna vozila 60%, tovorna vozila pa 40% (UBA 2008).

Posebnost alpske regije se kaže v visoki gostoti pristočasnega in počitniškega prometa, ki v glavni počitniški sezoni stalno povzroča preobremenitve prometa in zastoje. Alpe spadajo k evropskim regijam, kjer je delež počitniškega prometa največji. V Alpah se v povprečju 84 % počitniških potovanj opravi z osebnim avtomobilom, seveda pa med posameznimi alpskimi državami obstajajo velike razlike (Alpska konvencija 2009). Od sedemdesetih let dalje v Alpah ni bilo še nikoli toliko projektov za gradnjo oz. širjenje cest, kot jih je danes. Vsa prizadevanja iz devetdesetih letih, da bi spodbudili proces preusmeritve prometa s ceste na železnico, so s tem izničena.

Alpske doline in tranzitne točke so izpostavljene nesorazmerno visoki ravni hrupa in onesnaženosti zraka ter velikim posegom v pokrajino zaradi gradnje infrastrukture. Vse to negativno vpliva na kakovost življenja ljudi ter življenje rastlin in živali vzdolž tranzitnih poti in v turističnih regijah.

Nekateri trendi ravnanja prebivalcev in obiskovalcev Alp pa vendarle kažejo na to, da se interes za trajnostne mobilnostne rešitve povečuje. Tako je v letu 2015 v Avstriji potovalo z vlakom denimo 55% potnikov, ki so pred tem uporabljali avtomobil (VCÖ Bahntest 2015). Veliko število starejših, katerih število se v alpskih državah povečuje, se ne vozi več z avtomobilom in uporabljajo javna prevozna sredstva. Število mlajših odraslih, ki so pridobili vozniško dovoljenje, skoraj povsod upada, povečuje pa se povpraševanje po javnem potniškem prometu. Prav tako postajajo vedno bolj priljubljena oblika v skoraj vseh alpskih državah mobilnostne rešitve, usmerjene v uporabnika (npr. deljenje avtomobila).

Da bi EU ter alpske države in regije tovrstne trende še okrepile, bodo morale spremeniti svojo politiko, ki bo prednost dala novi kulturi trajnostne mobilnosti, ter ponuditi ustrezno infrastrukturo in storitve.



VIZIJA CIPRE

Infrastrukturni ukrepi za preusmeritev ali učinkovitejše usmerjanje prometnih tokov ne bodo rešili velikih izzivov, saj vsaka nova infrastruktura povzroči rast prometa. Zadovoljivega odgovora na negativne učinke sedanjega in prihodnjega obsega prometa ne bodo dala tudi goriva iz obnovljivih virov energije. Da bi zmanjšali negativne učinke, ki jih ima promet na človeka in naravo, bo treba zmanjšati potrebe po prevozu in obenem zagotoviti učinkovitejše upravljanje prometa, novo mobilnostno kulturo in omejevanje gostote prometa v vseh alpskih regijah.

- **Zmanjšanje potreb po prevozu**

Ena od možnosti za reševanje prometne problematike je krepitev lokalnih in regionalnih proizvodnih in storitvenih verig v Alpah in njihovi okolici, s tem pa skrajšati prevozne poti blaga in zmanjšati obseg prevoza zaposlenih v službo. Pomembno pri tem je čim bolj zmanjšati obseg prometa in tako izboljšati kakovost zraka, zmanjševati obremenitve s hrupom ter povečevati vrednost rekreacijskih in pristočasnih dejavnosti za prebivalce in obiskovalce Alp.

- **Učinkovitejše upravljanje prometa**

S povečevanjem učinkovitosti prometa je mogoče zmanjšati negativne učinke njegovega prevelikega obsega. S preusmeritvijo tovornega prometa s ceste na železnico, učinkovitejšo ponudbo javnega prevoza in spodbujanjem alternativnih rešitev trajnostne mobilnosti se lahko mobilnost ljudi in blaga, kadar je ta neizogibna, oblikuje okolju in podnebjju prijazno.

- **Nova kultura mobilnosti**

Zmanjševanje potreb po prevozu ter oblikovanje prometa, ki bo okolju in podnebjju prijaznejše, zahtevata korenitejše spremembe v naši družbi kakor tudi kulturni preobrat, ki bo od sistema, ki ga je zaznamoval promet osebnih motornih vozil, vodil k sistemu storitveno usmerjene mobilnosti z oblikami ponudbe, kot so deljenje avtomobila, prožnejše oblike javnega prevoza, oblike integrirane mobilnosti in spodbude za spremembe ravnanja posameznika ali skupnosti.

- **Pregledno, pošteno in učinkovito odražanje stroškov v prometu**

Da bi se bilo mogoče osredotočiti na najbolj trajnostna prometna sredstva in skrbno preveriti nujnost novih infrastrukturnih projektov, morajo biti zunanji stroški prometa predstavljeni transparentno in biti podlaga za odločitve. Prav tako je treba odpraviti izkrivljanje konkurence med nosilci prometa (npr. oprostitev plačevanja davkov pri kerozinu). Ravno tako mora na celotnem alpskem območju veljati načelo »plača povzročitelj obremenitve«.

- **Zmogljivosti v regionalnem prometu**

Da bi bilo izvajanje zgoraj navedenih konceptov učinkovito, se morajo regije v Alpah in njihovi okolici začeti zavedati svojih potencialov, a tudi svojih omejenih zmogljivosti na področju prometa, in oceniti, kolikšen obseg prometa še lahko dopustijo, ne da bi pri tem uničile te potenciale. Vse regije ne zmorejo prenesti enake količine prometne infrastrukture in obsega prometa, zato je pomembno, da vsaka regija sama določi, kje so meje njene zmogljivosti in katera so merila za kakovost življenja njenih prebivalcev in obiskovalcev (npr. zrak, pokrajina, hrup, varnost itd.). Na ta način se lahko promet omeji na najvišjo možno raven, istočasno pa se lahko določijo vsi cilji zmanjšanja obsega prometa. Na tak način bo mogoče ustvariti podlago za preudaren, dolgoročen in učinkovit koncept načrtovanja prostora in prometa v Alpah in na nadnacionalni ravni.