

Stalni sekretariat Alpske konvencije

www.alpconv.org
info@alpconv.org

Sedež v Innsbrucku:

Herzog-Friedrich-Straße 15
A-6020 Innsbruck
Avstrija

Oddeljeni sedež v Boznu / Bolzanu:

Viale Druso 1 / Drususallee 1
I-39100 Bozen / Bolzano
Italija

Kolofon*Izdajatelj:*

Stalni sekretariat Alpske konvencije
Herzog-Friedrich-Straße 15
A-6020 Innsbruck
Avstrija

Odgovoren za publikacijo v okviru zbirke:

Dr. Igor Roblek, Stalni sekretariat Alpske konvencije

Grafično oblikovanje:

Ingenhaeff-Beerenkamp, Absam (Avstrija) – odgovoren za zbirko »Alpski signali«
Ifuplan, München (Nemčija) – odgovoren za posebno izdajo »Promet in mobilnost v Alpah«

Slika na naslovnici: Marco Onida

Tisk:

Kärntner Druckerei, Celovec/Klagenfurt (Avstrija)



ALPSKA KONVENCIJA

Poročilo o stanju Alp

Alpski signali – posebna izdaja 1

Promet in mobilnost v Alpah



Nastajanje pričujočega dokumenta je usklajeval Stalni sekretariat Alpske konvencije v sodelovanju z Integracijsko skupino, katere člani so strokovnjaki iz različnih držav članic Alpske konvencije. Izhajajoč iz razprav, ki so potekale v skupini, so osnutke posameznih poglavij pripravili različni avtorji. Delovna skupina RSA/SOIA in Delovna skupina Promet sta spremljali postopek priprave osnutka, nacionalne delegacije pa so k predhodnim osnutkom predložile številne opombe.

Stalni sekretariat se vsem, ki so sodelovali pri nastanku tega dokumenta, zahvaljuje za njihovo prizadevno delo.

Člani Integracijske skupine:

- *Avstrija*: Bernhard Schwarzl (UBA Wien) ob pomoči številnih sodelavcev, med drugimi A. Kurzweil, G. Banko, A. Bartel, C. Nagl in W. Spangl ter Irene Brendt (avstrijsko predsedstvo),
- *Nemčija*: Stefan Marzelli (ifuplan) in Konstanze Schönthaler (Bosch & Partner), sodelovala sta tudi Claudia Schwarz in S. v. Andrian-Werburg,
- *Italija*: Paolo Angelini (Ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del Mare – DG RAS), zadolžen za usklajevanje dela različnih avtorjev, zlasti Flavija Ruffinija (EURAC-Bolzano), Luce Cetare (EURAC-Bolzano) in Massima Santorija (CSST-Roma),
- *Članici predsedstva Delovne skupine Promet*: Marie-Line Meaux in Catherine Ferreol.

Urejanje in oblikovanje kart: ifuplan (Stefan Marzelli, Claudia Schwarz, Florian Lintzmeyer, Martin Kuhlmann in Sigrun Lange). Prevod v slovenščino sta pripravili Aleksandra Leskovič in Petra Kaloh; koordinacijo je vodilo podjetje IntraAlp.

Status podatkov: Zaradi celotnega časovnega razporeda dela so bili v poročilu upoštevani le podatki, ki so prispeli v obdobju od maja do julija 2006. Podrobnejši opis statusa podatkov je razviden iz ustreznih tabel, slik in kart.

Odgovornost

	Poglavje	Odgovorni za posamezna poglavja	Avtorji posameznih poglavij
	Uvod	Stalni sekretariat	R. Schleicher-Tappeser
A	Alpski transportni sistem	Nemčija, Italija, Avstrija	S. Marzelli, M. Santori, N. Ibesich
A1	Prometna infrastruktura	Avstrija	A. Kurzweil, N. Ibesich
A2	Tovorni promet	Italija	M. Santori
A3	Potniški promet	Avstrija	A. Kurzweil, N. Ibesich
B	Gonilne sile mobilnosti in prometa	Italija	F. Ruffini
B1	Prebivalstvo Alp	Italija	F. Ruffini, Ch. Hoffmann, Th. Streifeneder, G. Zanolla
B2	Alpsko in evropsko gospodarstvo	Italija	F. Ruffini, Ch. Hoffmann, Th. Streifeneder, G. Zanolla, L. Cetara
B3	Spremembe rabe tal	Avstrija	A. Bartel, G. Banko
B4	Turizem in promet	Nemčija	K. Schönthaler, S. v. Andrian-Werburg
C	Učinki prometa in mobilnosti v Alpah	Stalni sekretariat	R. Schleicher-Tappeser
C1	Gospodarski učinki	Italija	L. Cetara
C2	Učinki na družbenem področju	Italija	F. Ruffini, Ch. Hoffmann, Th. Streifeneder, G. Zanolla
C3.1	Kakovost zraka	Avstrija / Nemčija	K. Schönthaler, C. Nagl, W. Spangl
C3.2	Hrup – zdravstveni vidik	Nemčija	S. Marzelli, C. Schwarz
D1-D8	Pomembna področja prometne politike za Alpe in AK	Delovna skupina Promet (Francija)	M. Meaux, C. Ferreol
E1	Zaključki in sinteza z mislijo na trajnostno mobilnost	Nemčija Italija Avstrija	S. Marzelli na podlagi prispevkov avtorjev: K. Schönthaler, S. v. Andrian-Werburg, F. Ruffini, Th. Streifeneder, Ch. Hoffmann, G. Zanolla, L. Cetara, B. Schwarzl, A. Kurzweil, N. Ibesich, A. Banko, A. Bartel, C. Nagl, W. Spangl
E2	Glavni izzivi za prihodnost	Stalni sekretariat / Delovna skupina Promet	R. Schleicher-Tappeser, M. Meaux

Za pripravo Poročila so avtorji uporabljali podatke, ki so jih dali na razpolago javne in zasebne institucije. Posebna zahvala velja:

Avstrija

- Umweltbundesamt,
- Statistik Austria,
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft,
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Francija

- INSEE et Institut français de l'environnement (IFEN), Jacques Moreau,
- Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables (MEDAD):
 - » Conseil Général des Ponts, Jean Lafont,
 - » Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale, Armelle Giry,
 - » CERTU, J. Salager,
- SETRA: CETE de LYON, Département Infrastructures et Transport, Groupe Transport Economie, Michael Potier.

Nemčija

- Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz: Karlheinz Weißgerber,
- Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Blasius Schmidl, Roland Heitzer, Peter Dotzauer,
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: Dr. Reinhold Koch,
- Bayerisches Landesamt für Umwelt: Markus Meindl und Michael Gerke,
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Dr. Ernst Albrecht Marburger
- Autobahndirektion Südbayern: Herr F. Wolfertetter.

Italija

- Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e i servizi tecnici (APAT): M. Cirillo, A. Franchi, A. Gaeta, S. Lucci, M. Pantaleoni,
- Accademia Europea di Bolzano – EURAC Research: F.V. Ruffini,
- Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) – Dip. per la produzione statistica e il coordinamento tecnico-scientifico: N. Mignolli, P. Leonardi,
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: R. Napolitano, in
- Ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del Mare – Ufficio statistico – DG RAS: C. Terzani.

Liechtenstein

- Amt für Wald, Natur und Landschaft: Hermann Schmuck,
- Amt für Volkswirtschaft: Harry Winkler,
- Stabstelle für Landesplanung: Remo Looser.

Švica

- Bundesamt für Umwelt: Klaus Kammer & Peter Böhler,
- Bundesamt für Statistik: Geoinformation: Anton Beyeler, Sektion Bevölkerung und Migration: Marcel Heining, Sektion Tourismus, Sektion Arealstatistik, Sektion Betriebszählungen in Sektion Landwirtschaftliche Betriebszählungen,
- Bundesamt für Verkehr: Walter Züst,
- ETH Zurich, Departement für Umweltwissenschaften: Prof. Jochen Jaeger, in
- Bundesamt für Raumentwicklung: Mr. Davide Marconi in Kontrollstelle IKSS.

Slovenija

- Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor,
- Ministrstvo za promet,
- Agencija za okolje Republike Slovenije,
- Statistični Urad Republike Slovenije.

Predgovor

Alpska konvencija je multilateralna okvirna pogodba, ki jo je leta 1991 podpisalo osem držav alpskega loka in Evropska skupnost. Njeni najpomembnejši cilji so varstvo alpskega območja in zagotavljanje interesov alpskega prebivalstva, kar vključuje ekološke, socialne in gospodarske razsežnosti v najširšem smislu. Da bi bilo mogoče te cilje tudi doseči, so bili k okvirni pogodbi oblikovani številni izvedbeni protokoli.

Kot navaja Večletni program dela Alpske konference za obdobje 2005 – 2010, je Poročilo o stanju Alp instrument, ki širši javnosti nudi informacije in ocenjuje najpomembnejše razvojne procese v Alpah, istočasno pa politiki in upravnim organom služi kot izhodišče za oblikovanje strategij.

Protokol o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa, ki je bil sprejet leta 2000, je eden od najpomembnejših temeljev Alpske konvencije. Prvo Poročilo o stanju Alp celovito obravnava področje prometa in mobilnosti tako znotraj Alp kot tudi povezav med alpskim prostorom in drugimi evropskimi regijami z ekološkega, socialnega in gospodarskega vidika.

Poročilo, ki je rezultat skupnih prizadevanj avtorjev iz različnih pogodbenic, je bilo odobreno na IX. Alpski konferenci leta 2006 v Alpbachu v Avstriji. Poročilo je tudi rezultat večplastnega procesa zbiranja podatkov in vrednotenja. Prvič doslej so pogodbenice zagotovile statistične podatke za celotno območje Alp, za katere je bila nato opravljena analiza z vsealpskega vidika. Pri tem so se včasih pojavila neskladja med različnimi podatki in težave pri tolmačenju, vendar proces kljub temu pospešuje razprave, povečuje ozaveščenost ljudi in pri pogodbenicah izboljšuje razumevanje dinamike prometa.

Končni izid je poročilo, ki nudi veliko število podatkov, informacij in ocen ter vsebuje široko paleto izzivov, ki bodo, upajmo, v prihodnje spodbudili razprave v pristojnih političnih organih. Ni presenetljivo, da se vsa ključna vprašanja nanašajo na razdvojenost med potrebo po vzpostavitvi povezave med mobilnostjo in dostopnostjo ter varstvom alpskega okolja in kakovostjo življenja prebivalcev Alp. Pri tem ima tehnološki napredek pomembno vlogo in že sedaj zagotavlja vrsto izboljšav, s katerimi bo omenjeno razdvojenost mogoče odpraviti. Vendar pa so ključna vprašanja še vedno odprta in pred nami so neizogibne pomembne politične odločitve, ki jih bo treba sprejeti. Namen zadnjega dela poročila »Glavni izzivi za prihodnost« je prispevati k procesu odločanja.

Stalni sekretariat Alpske konvencije se zahvaljuje vsem avtorjem in predstavnikom pogodbenic za njihove prispevke. Posebna zahvala gre g. Stefanu Marzelliju in njegovim sodelavcem iz inštituta IFUPLAN za njihovo dragoceno uredniško delo.

Tokratnemu poročilu, ki bo objavljeno kot posebna izdaja v zbirke »Alpski signali«, bodo sledila še druga Poročila o stanju v Alpah. Ta bodo obravnavala še druga področja, njihov namen pa bo stalno zagotavljati dinamično podobo nekaterih razvojnih dogajanj, ki so zelo pomembna za Alpe in njene prebivalce. Sočasno z objavo prvega Poročila so se z zbiranjem podatkov in analiz že začele priprave za drugo Poročilo, ki bo posvečeno področju vode na območju Alp.

Marco Onida

Generalni sekretar Alpske konvencije

Uvod

Poročanje o stanju okolja v Alpah je pomemben instrument razvijanja in spremljanja politik za uveljavljanje trajnostnega razvoja v Alpah. Ni naključje, da se je prvo Poročilo o stanju Alp osredotočilo na promet in mobilnost. V uvodu je najprej pojasnjeno ozadje vloge, ki jo ima to področje za Alpe, nato so predstavljeni cilji, osrednja tema in tudi struktura pričujočega poročila.

Razvoj vloge prometa v Alpah

Promet v Alpah je imel osrednjo vlogo že od začetka človeške zgodovine. Že stari Rimljani so zgradili in zavarovali čezalpske ceste, ki so zagotavljale povezavo z njihovimi ozemlji na drugi strani Alp. Prav tako so se vsaj na južni strani Alp zaradi večje dostopnosti začele razvijati glavne doline. S propadom rimskega imperija prometne povezave niso bile več varne, infrastruktura je začela razpadati, naselbine v Alpah so bile odmaknjene od ostalega sveta in so zato nazadovale. V obdobju razcveta v visokem srednjem veku sta promet in trgovina v dolinah in prek Alp ponovno imela pomembno vlogo. Razvoj alpskih mest je v naslednjih stoletjih nazadoval, v glavnem zaradi prometnih omejitev, ki so značilne za alpsko topografijo: v primerjavi z mesti v ravninskih predelih so bila kmetijska zemljišča dostopna v enem dnevu s potjo tja in nazaj, v primerjavi z Innsbruckom je bila pot krajša za polovico, z Bolzanom pa za dve tretjini. Šele z uvedbo železnice so se razmere izrazito spremenile in mesta niso bila več odvisna le od svoje neposredne okolice za vsakodnevno oskrbo z osnovnimi storitvami.

Od konca 19. stoletja je izboljšanje prometa omogočilo hiter razvoj turizma. Ker niso poznale stresa in umazanije industrijskih mest, so Alpe postale romantičen simbol svobode, miru in pristnosti, kar je povzročilo nadaljnji razvoj prometne infrastrukture. Razvili sta se čezalpska trgovina in industrija, a tudi naraščajoči nacionalizem in uveljavljanje militarizma ter ustrezna prizadevanja za vojaško utrjevanje so povzročili pospešeno gradnjo železnic. Kljub temu je bila prometna dostopnost do večine alpskih območij še vedno zelo neugodna.

Šele z uvedbo avtomobila pred sto leti se je položaj izrazito spremenil. Množična motorizacija v zadnjih petih desetletjih in zlasti velike naložbe v infrastrukturo so povzročile popolno vključitev alpskega gospodarstva na evropska tržišča, vnesle so spremembe v način življenja, ki so bile v primerjavi z drugimi regijami sorazmerno pozne, vendar temeljite, povzročile so tudi nazadovanje alpskega kmetijstva, pa tudi nastanek novih priložnosti za alpske kraje. Promet je neposredno (gradnja, prometne storitve) in posredno (turizem, nove industrijske panoge, trgovina) povzročil razvoj novih gospodarskih dejavnosti.

Zaradi osrednjega položaja, ki ga ima alpska gorska veriga na evropskem zemljevidu, so z vidika dostopnosti številna alpska območja, nekoč med najbolj obrobni v Evropi, danes v precej ugodnem položaju.

Spremembe v prometni infrastrukturi in tehnologiji so vedno vsestransko vplivale na lokalni in splošni razvoj, saj so

ustvarjale nove priložnosti, vendar pa tudi nova neravnovesja. Močni negativni vplivi na okolje so prinesli nove težave, ki so se sicer pojavile že z uvedbo železnice, vendar so dobile nove razsežnosti s širjenjem motornega prometa in temu ustrezno povečano infrastrukturo. Okoljski problemi so zadnja leta povzročili ostre politične razprave o alpskem prometu, ki jih je pogosto spremljala zaskrbljenost zaradi izginjanja nekdanjega načina življenja in širjenja urbanih poselitvenih struktur. Velika rast čezalpskega tovornega prometa je naletela na odpor alpskih prebivalcev, ki so jih v veliki meri podprli tudi prebivalci zunaj območja Alpske konvencije.

Zasnova pojmov prometa in mobilnosti

Promet in mobilnost sta med seboj tesno povezana, nista pa identična. Promet je sredstvo za spreminjanje lokacije ljudi in blaga zaradi zadovoljevanja potreb, kot so, denimo, obiskovanje šole, nakupovanje, srečavanje s prijatelji ali dostava industrijskih izdelkov. Obseg prometa, ki je potreben za zadovoljevanje vseh teh potreb, je odvisen od različnih trendov in politik, ki oblikujejo prostorsko organizacijo družbe. Raba različnih načinov prevoza (hoja, kolo, avtomobil, železnica, tovorna vozila, letalo itd.) je odvisna od razdalje, pogostosti, razpoložljivosti, stopnje udobja, cene in ne nazadnje tudi navad.

Po drugi strani je mobilnost veliko abstraktnejši in s čustvi napolnjen pojem, ki je povezan s svobodo gibanja, z nabiranjem izkušenj, z izmenjavo blaga in mnenj, z možnostjo dostopa do ostalega sveta. Mobilnost je bistvenega pomena za osebni razvoj, inovacije, trgovino, posle, kulturo in vse tisto, kar sestavlja družbo.

Mobilnost se neizogibno vključuje v promet. Vendar so obseg in oblike prometa, ki so potrebni za zagotavljanje določene stopnje mobilnosti, odvisni od prostorske organizacije družbe, prometnih sistemov in alternativnih oblik komunikacije. Večina ljudi rada potuje zaradi zabave, a v vsakdanjem življenju obstaja tudi veliko oblik mobilnosti, ki so obvezne in neprijetne: pogosto bi se raje izognili dnevnim vožnjam v službo ali šolo, službenim potovanjem, vožnji do oddaljenega urada ali bolnišnice, pošiljanju blaga na dolge razdalje, če bi delovna mesta, šole, storitve in stranke le bili bližje. Različni načini življenja in različne strukture, ki obstajajo v Alpah, vključujejo različne vzorce mobilnosti. Mobilnost v smislu priložnosti je pomemben cilj v sodobnih družbah, zmanjšati pa bo treba pomen mobilnosti v smislu obveznosti.

Različne strukture in interesi na območju Alp

Zaradi močnih pritiskov na nekatere glavne železniške koridorje, pospešenega vključevanja evropskih gospodarstev, vedno manjšega tržnega deleža železnice, stalnega naraščanja števila potniških kilometrov in visokih stroškov prometne infrastrukture je promet že dolga leta osrednje politično vprašanje, ki zadeva alpsko območje. Z vidika mednarodnih pogajanj je to večplasten problem, saj se strukture, potrebe, pričakovanja in interesi vpletenih držav in regij med seboj močno razlikujejo.

Najpomembnejša gospodarska središča v Evropi se zavzemajo za enostaven in stroškovno ugoden tranzitni promet prek Alp, zato se njihov pogled na to problematiko razlikuje od pogleda alpskega prebivalstva, prav tako se interesi turističnih delavcev razlikujejo od interesov prevoznikov tovara. Pogoji za razvoj javnega prometa in druge potrebe so v gosto poseljenih dolinah osrednjih Alp popolnoma drugačni kot v vzhodnih in zlasti zahodnih Alpah z nizkim številom prebivalcev. Poselitvene strukture in oblike turizma se na vzhodnih območjih občutno razlikujejo od tistih na zahodnih. Regije v zveznih državah imajo večjo možnost ukrepanja kot regije v centraliziranih državah. Opravljanje dejavnosti prek državnih meja je enostavneje za cestne prevoznike, medtem ko državne železnice še vedno uporabljajo različne regulatorne, tarifne in tehnične sisteme. Razmerja med posrednimi in neposrednimi stroški pri glavnih koridorjih so različna, kar otežuje primerjavo. In ne nazadnje, politična in gospodarska vloga alpskega prebivalstva ter simboličen pomen Alp se spet razlikujeta od države do države.

Zato promet ni le tehnična zadeva. Odločitve na področju prometa so neločljivo povezane s celo vrsto različnih gospodarskih, okoljskih, socialnih, kulturnih in političnih problemov, ki so specifični za določeno regijo in jih je treba upoštevati pri iskanju skupnih rešitev.

Vloga prometa za trajnostni razvoj alpskega prostora

Iz gornjega zgodovinskega in konceptualnega pregleda je razvidno, da problematika prometa v Alpah kot le malo drugih močno zadeva vse vrste politik in vse razsežnosti trajnostnega razvoja.

Očitno je, da so v tej povezavi zelo pomembne tri osnovne razvojne razsežnosti: gospodarstvo, okolje ter družba in kultura.

Alpske prometne politike imajo močan vpliv tudi na vsa vprašanja enakosti trajnostnega razvoja: socialno enakost, enakost med generacijami in enakost med ozemlji.

Načela systemskega pristopa pri uveljavljanju trajnostnega razvoja imajo v razpravah o prometnih problemih Alp osrednjo vlogo: upoštevati je treba raznolikost pogojev alpskega območja, medtem ko predstavlja raznolikost pristopov v različnih regijah velik potencial. Z upoštevanjem in razumno rabo subsidiarnosti, tj. z diferenciranim vključevanjem ustreznih ravni v sisteme večstopenjskega upravljanja, je v Alpah mogoče povečati učinkovitost. Mrežno povezovanje in sodelovanje sta bistvenega pomena za vzajemno učenje, zlasti pri mednarodnih in čezmejnih dejavnostih. Pogoj za uveljavitev trajnih sprememb je udeležba vseh, ki so dejansko prizadeti.

Kot je razvidno iz celotnega poročila, je za preiščljeno reševanje problemov in konfliktov potrebna gonilna moč integriranega trajnostnega razvoja.

Vloga prometa v Alpski konvenciji

Od vsega začetka je promet imel pomembno vlogo v Alpski konvenciji, čeprav pomembne prometne odločitve v zvezi z Alpami sprejemajo ministri za promet v drugih institucionalnih okoljih. Od osmih izvedbenih protokolov Alpske konven-

cije je bil protokol o prometu tisti, kjer je bilo pri pogajanjih največ težav; ravno tako ta protokol v ratifikacijskem procesu povzroča najbolj polemične razprave. Protokol o prometu nudi širok pregled problematike in njene prepletenosti z drugimi področji politike, določa pravila in daje splošno usmeritev prometnih politik v alpskem prostoru. Delovna skupina za promet v okviru Alpske konvencije je skupina z najdaljšo zgodovino, njena naloga je spremljanje napredka v skladu s smernicami protokola. Poleg tega ohranja stike z drugimi ustanovami, kot je züriška skupina (Zürich Group), koordinacijska skupina prometnih ministrov alpskih držav.

Cilji in osrednja tema Poročila

Poročilo je namenjeno širokemu krogu politikov, strokovnjakov in nestrokovnjakov, ki sodelujejo v razpravi o prometu na območju Alp ali pa se zanjo zanimajo.

Cilje Poročila lahko povzamemo v naslednjih štirih točkah:

- ustvarjanje razumevanja za celovito problematiko prometa v Alpah,
- zagotavljanje pregleda trenutnega stanja in trendov,
- prikaz različnih struktur in problemov v različnih predelih območja Alp,
- opredelitev najpomembnejših izzivov, ki zahtevajo skupno ukrepanje.

V primerjavi z drugimi evropskimi, nacionalnimi in regionalnimi poročili, ki obravnavajo tovrstno problematiko, se je to poročilo osredotočilo zlasti na:

- predstavitev usklajenih podatkov za celotno alpsko območje,
- umestitev problema alpskega prometa v kontekst trajnostnega razvoja,
- predstavitev značilnosti problematike prometnega področja v Alpah v primerjavi z drugimi območji, kar bi lahko bil razlog za oblikovanje posebnih politik,
- oblikovanje ustreznih vprašanj in izzivov, ne da bi bilo za to potrebno oblikovanje političnega programa.

Prva izdaja takega Poročila ne more v celoti izpolniti vseh navedenih ciljev. Omejena razpoložljivost ustreznih podatkov in težave pri njihovem usklajevanju so pokazale, kako pomembna so skupna prizadevanja. Kakorkoli že, izkazalo se je, da je celovit pristop koristen pri prizadevanjih za vzpostavitev skladnega alpskega pogleda na to tematiko.

Podatki, ki so jih na podlagi sistema kazalcev zbrale pogodbenice Alpske konvencije, so ogrodje dejstev, predstavljenih v pričujočem poročilu. Poleg tega so bili uporabljeni podatki iz drugih virov, ki so vedno navedeni.

Sestava prvega Poročila o stanju Alp

Pričujoče poročilo je prvi poskus sestave Poročila o stanju Alp.

Od devedesetih let dalje obstajajo prizadevanja za vzpostavitev Sistema opazovanja in informiranja o Alpah (SOIA), ki pa so naletela na težave zaradi pomanjkanja sredstev in neustreznega usklajevanja. Na novo si je za to prizadevala delovna skupina Alpske konference, ki je obravnavala cilje kakovosti okolja, specifične za gore (2000-2002) in cilje ka-

kovosti okolja in kazalce (2003–2004). V svojem končnem poročilu (WG EOI 2004) je omenjena skupina predlagala sistem kazalcev, izoblikovala je ustrezno strukturo in obliko poročanja ter za izbrane teme pripravila pilotna poglavja.

Novembra 2004 je Alpska konferenca zaprosila Stalni sekretariat, ustanovljen leta 2003, da pripravi prvo Poročilo o stanju Alp. Zaradi omejenega obsega razpoložljivih sredstev se je Stalni odbor jeseni 2005 odločil, da bo pripravil poročilo, ki bo osredotočeno na promet in mobilnost in bo temeljilo na izvernih podatkih držav članic v skladu s kazalci, ki jih je predlagala delovna skupina za cilje kakovosti okolja, specifične za gore.

Poleg pomena, ki ga ima promet in njegove številne povezovalne za vse razsežnosti trajnostnega razvoja, kot je bilo opisano, so bile za sklep o tem, da se bo prvo poročilo o stanju Alp osredotočilo na omenjeni področji, odločilne dolgoletne izkušnje Delovne skupine Promet pri Alpski konvenciji ter njena pripravljenost za sodelovanje pri teh prizadevanjih.

Poročilo je rezultat skupnih prizadevanj delovnih skupin držav Italije, Nemčije in Avstrije, francoskega predsedstva, Delovne skupine Promet in Stalnega sekretariata. Posamezna poglavja so napisali različni avtorji in pri tem upoštevali pripombe pogodbenic. Po odobritvi vsebine je Stalni sekretariat dokončno uredil poročilo s pomočjo zunanjega izvajalca in ob tesnem posvetovanju z avtorji.

Omenjeni pristop porazdelitve odgovornosti je omogočil, da je bilo s strani vseh sodelujočih poročilo sestavljeno z zelo omejenimi finančnimi viri, vendar pa je to vplivalo na enovitost pristopa, sklicevanje na posamezna poglavja pa je omejeno. Študije primerov, ki odražajo različne razmere v Alpah in primerjave med posameznimi regijami, je bilo mogoče opraviti le v omejenem obsegu.

Obravnavati promet in njegove posledice kot gonilno silo z vidika trajnostnega razvoja je ambiciozna naloga, ki vključuje vrsto teorij in vidikov, pri katerih ni nujno, da se vse vpletene države in panoge strinjajo z izbrano osrednjo temo. V tem poročilu ni bilo mogoče posredovati popolne slike: zlasti glede vplivov se je bilo treba osredotočiti na preišljen izbor pomembnih in dobro dokumentiranih problemov. Nedvomno bodo bralci pogrešali podrobnejšo razpravo o socialnih vidikih, biotski raznovrstnosti, vodi itd. Kakorkoli, to poročilo je samo prvi poskus v okviru dolgoročnega projekta spremljanja razvoja v Alpah.

Strukturna logika Poročila

Poročilo je sestavljeno iz petih poglavij, ki ustrezajo njegovim glavnim smotrom.

Poglavje A opisuje prometni sistem v Alpah. To poglavje omogoča poglobljen pogled na promet in vsebuje podatke o položaju in razvojnih trendih, povezanih z infrastrukturo, o tovornem in potniškem prometu in prekrivanju omenjenih sistemov ter o vrstah rabe kot tudi pregled novih infrastruktur v gradnji. Na podlagi najnovejših podatkov, ki so jih posredovale pogodbenice, nudi ta del poročila celovit pregled čezalpskega in znotrajalpskega prometa.

Poglavje B obravnava gonilne sile razvoja, opisanega v delu A. Katere storitve nudi prometni sistem? Zakaj se povečuje obseg tovornega prometa? Kako so se razvijali alpsko prebivalstvo ter njegova porazdeljenost in potrebe? Kako turizem ustvarja povpraševanje v prometu?

Poglavje C usmerja pozornost v nasprotno smer in obravnava izbrane vplive prometa na Alpe. Struktura dela C se ujema s tremi glavnimi stebri trajnostnega razvoja: poglavje C1 obravnava vplive na gospodarstvo, poglavje C2 socialne vplive in poglavje C3 nekatere izbrane vplive na okolje in zdravje. Upošteva dejstvo, da promet vpliva na celo vrsto področij, vseh ni bilo mogoče obravnavati.

Poglavje D temo spet obravnava z drugega stališča: opisuje namreč različne prometne politike na evropski in državni ravni in v nekaterih primerih tudi na regionalni in lokalni ravni. Pri tem poskuša te politike povezati z dejstvi in trendi, z gonilnimi silami in s prej omenjenimi vplivi. Na koncu dobi bralec splošen vtis – ne pa sistematične ocene – o raznolikosti in primernosti omenjenih politik.

Poglavje E obravnava na podlagi opisov in razlag iz prejšnjih poglavij in ob upoštevanju splošnih temeljnih političnih ciljev osnovno delovanje storitev, ki naj bi jih zagotavljal alpski prometni sistem, in ugotavlja kateri so glavni politični izzivi, s katerimi se bo treba soočiti v prihodnosti.