

Priloga A2

Država	Način prevoza	1994	1999	2004
Francija	Skupaj	44,6	49,0	48,7
	Železnica	8,6	9,4	6,8
	Cesta	36,0	39,6	41,9
Švica	Skupaj	24,1	26,8	34,9
	Železnica	17,9	18,4	22,4
	Cesta	6,2	8,4	12,5
Avstrija	Skupaj	63,7	85,9	108,1
	Železnica	24,0	27,8	33,4
	Cesta	39,7	58,1	74,7
Skupaj	Skupaj	132,4	161,7	191,7
	Železnica	50,5	55,6	62,6
	Cesta	81,9	106,1	129,1

Priloga A2-1: Členitev po vrstah prevoza v tovornem prometu v izbranih alpskih državah v mio. ton letno (vir: CAFT 20004).

Država	Alpski prehod	Način prevoza	Leto		
			1994	1999	2004
Francija	Ventimiglia	Železnica	1,0	1,0	0,5
		Cesta	9,4	12,9	18,1
	Montgenèvre	Cesta		1,6	0,4
	Fréjus	Cesta	12,2	22,8	16,8
	Mt. Cenis	Železnica	7,6	8,4	6,3
	Mt. Blanc	Cesta	14,3	2,9	5,2
Švica	Gran San Bernardo	Cesta	0,4	0,4	0,6
	Simplon	Železnica	4,7	3,5	6,8
		Cesta	0,1	0,2	0,7
	San Gottardo	Železnica	13,2	14,9	15,6
		Cesta	5,1	7,0	9,9
	San Bernardino	Cesta	0,6	0,8	1,3
Avstrija	Reschen	Cesta	0,8	1,2	2,0
	Brenner	Železnica	8,3	8,2	10,2
		Cesta	17,6	25,2	31,5
	Tauern	Železnica	5,3	5,6	8,0
		Cesta	4,7	8,2	12,2
	Schoberpass	Železnica	4,0	4,6	5,4
		Cesta	6,9	11,2	14,6
	Semmering	Železnica	6,1	9,3	9,6
		Cesta	3,7	4,0	5,6
	Wechsel	Železnica	0,4	0,1	0,2
Cesta		6,0	8,2	8,8	

Priloga A2-2: Obseg cestnega in železniškega prometa na alpskih prehodih v mio. ton (vir: CAFT 2004).

Država	Alpski prehod	Cesta (mio. ton)	Železnica (mio. ton)	Delež prevoznih načinov cesta/železnica (v %)	Skupaj (mio. ton)
Francija	Ventimiglia	11,6		100/0	11,6
	Modane		1,1	0/100	1,1
	Fréjus	4		100/0	4
	Mt. Blanc	1,8		100/0	1,8
Švica	Simplon	0,3	6,2	5/95	6,5
	Gran San Bernardo	0,3		100/0	0,3
	San Bernardino	0,8		100/0	0,8
	San Gottardo	6,2	13,5	31/69	19,7
Avstrija	Brenner	27,9	9,4	75/25	37,3
	Tauern	7,2		100/0	7,2

Priloga A2-3: Cestni in železniški tranzitni promet na alpskih prehodih v letu 2004 v mio. ton (vir: Alpinfo 2004).

Alpski prehod	Država	Delež čezalpskega prometa
Ventimiglia	Francija-Italija	13%
Fréjus / Mt. Cenis	Francija-Italija	11%
Mt. Blanc	Francija-Italija	3%
Gran San Bernardo	Italija-Švica	1%
Simplon	Italija-Švica	1%
San Gottardo	Italija-Švica	9%
San Bernardino	Švica	1%
Reschen	Avstrija-Italija	1%
Brenner/Brennero	Avstrija-Italija	19%
Tauern	Avstrija	13%
Schoberpass	Avstrija	12%
Semmering	Avstrija	5%
Wechsel	Nemčija	9%
Skupaj		98%

Priloga A2-4: Delež alpskih prehodov v celotnem čezalpskem tovornem prometu na cestah leta 2004 (vir: CAFT 2004).

Cesta	Dnevni pretok težkih vozil	Delež tovora (v %)	Porast deleža tovora (v %) 1995-2005
E52 München-Bad Reichenhall	7.000-9.000	15-18	25-27
E45 Brenner road axis Innsbruck-Bolzano	11.000	28-32	35
E70 Chambéry-Lyon	5.500	16	28
E43 Lainate-Como-Chiasso	12.500	18	22
E55 Pesnica-Maribor	5.000	12	35

Priloga A2-5: Tokovi tovornega prometa na glavnih alpskih avtocestah.

Regije NUTS2	Gibanja vozil z izvorom v regiji NUTS2 (število gibanj vozil v letu 2004)	Gibanja vozil s ciljem v regiji NUTS2 (število gibanj vozil v letu 2004)
Steiermark	854.000	926.000
Lombardia	851.000	925.000
Veneto	450.000	396.000
Piemonte	433.000	417.000
Niederösterreich	379.000	350.000
Oberösterreich	269.000	249.000
Kärnten	236.000	221.000
Provence-Alpes-Côte d'Azur	220.000	188.000
Wien	211.000	192.000
Rhône-Alpes	204.000	210.000
Tirol	204.000	190.000
Oberbayern	190.000	175.000
Slovenia	187.000	177.000
Salzburg	164.000	165.000
Province of Bolzano/Bozen	151.000	161.000
Druge regije NUTS2, ki se vsaj delno prekrivajo z območjem AK	930.593	923.076
Druge regije NUTS2, ki se ne prekrivajo z območjem AK	4.264.392	4.311.930

Priloga A2-6: Alpske regije NUTS2, ki so izvor in cilj prometa.

Regije NUTS2, ki generirajo promet	Cilji prometa na ravni NUTS2	Gibanja vozil v letu 2004
Steiermark	Niederösterreich	199.000
	Steiermark	132.000
	Oberösterreich	115.000
	Salzburg	35.000
	Druge alpske regije	88.000
	Regije zunaj Alp	285.000
	Skupaj	854.000
Lombardia	Rhone-Alpes	52.000
	Provence-Alpes-Côte d'Azur	36.000
	Oberbayern	27.000
	Zürich	14.000
	Druge alpske regije	97.000
	Regije zunaj Alp	625.000
	Skupaj	851.000
Veneto	Oberbayern	22.000
	Rhone-Alpes	17.000
	Provence-Alpes-Côte d'Azur	11.000
	Tirol	10.000
	Druge alpske regije	54.000
	Regije zunaj Alp	336.000
	Skupaj	450.000
Piemonte	Rhone-Alpes	61.000
	Provence-Alpes-Côte d'Azur	28.000
	Region Lemanique	8.000
	Espace Mittelland	6.000
	Druge alpske regije	27.000
	Regije zunaj Alp	303.000
	Skupaj	433.000
Niederösterreich	Steiermark	201.000
	Kärnten	37.000
	Burgenland	31.000
	Niederösterreich	24.000
	Druge alpske regije	57.000
	Regije zunaj Alp	29.000
	Skupaj	379.000

Priloga A2-7: Regije NUTS2, ki generirajo največji obseg prometa (vir: CAFT 2004).

Izhodiščna intermodalna platforma	Država izvora	Cilj	Ciljna država
Aarau	CH	Graz – Wien	AT
Basel	CH	Graz – Linz	AT
Brescia	IT	München	DE
Busto Arsizio	IT	Frankfurt	DE
Chiasso	CH	Singen	DE
Genova	IT	Zürich	CH
Graz	AT	Basel Koper	CH SLO
Hall in Tirol	AT	Verona	IT
Koper	SLO	Graz–Linz– Salzburg–Wien	AT
La Spezia	IT	Zürich	CH
Linz	AT	Zürich–Basel Koper–Ljubljana	CH SLO
Ljubljana	SLO	München Wien	DE AT
Milano Certosa	IT	Singen	DE
Munich-Riem	DE	Verona	IT
Salzburg	AT	Ljubljana–Koper	SLO
Singen	DE	Milano	IT
Trento	IT	Nürnberg	DE
Verona	IT	München Nürnberg	DE
Villach	AT	Koper–Ljubljana Trieste–Verona	SLO IT
Wien	AT	Koper–Ljubljana Verona	SLO IT
Zürich	CH	Genova La Spezia	IT

Priloga A2-8: Povezave izvor/cilj z največjim obsegom železniškega prometa (vir: ISTAT Railflows 2004).

Izvor	Cilj	Število gibanj vozil
Lombardia	Nemčija	1.840.000
Lombardia	Francija	770.000
Emilia Romagna	Nemčija	637.000
Lombardia	Švica	604.000
Friuli V,G	Avstrija	470.000
Piemonte	Nemčija	305.000
Friuli V,G	Švica	290.000
Lombardia	Avstrija	278.000
Piemonte	Francija	204.000
Friuli V,G	Nemčija	120.000
Trentino A,A	Avstrija	104.000

Priloga A2-9: Število gibanj vozil med italijanskimi regijami NUTS2 in alpskimi državami v letu 2004.

Študija primera: Tovorni promet prek slovensko-italijanske meje

V letu 2004 je celoten obseg tovornega prometa prek glavnih slovenskih mejnih prehodov, namenjenega na območje Alpske konvencije, obsegal 36,5 mio. ton letno.

	Železnica (mio. ton)	Cesta (mio. ton)	Cesta (število tovornjakov)	SKUPAJ (mio. ton)	Delež cestnega prometa
N.Gorica / Gorizia *	0,1	9,1	580.000	9,2	99%
Fernetiči / Ferneti *	1,2	8,6	550.000	9,8	88%
Šentilj / Spielfeld*	4,7	5,6	358.000	10,3	54%
Karavanke / Karawanken	3,5	3,7	237.000	7,2	51%
TOTAL	9,5	27,0	1.725.000	36,5	72%

Priloga A2-10: Tovorni promet na slovenskih alpskih prehodih (* Ni znotraj območja Alpske konvencije).

Na meji med Italijo in Slovenijo se v zadnjih letih število tovornjakov zelo hitro povečuje. V obdobju 2000–2004 je število naraslo od pribl. 700.000 na več kot 1,1 mio. tovornjakov, kar pomeni 59,7-odstotno rast. V obdobju 1995–2003 je bil ta delež višji na mejnem prehodu Nova Gorica/Gorizia.

- Obseg prometa prek mejnih prehodov Fernetiči/Ferneti in Nova Gorica/Gorizia se je povečal iz dveh poglavitnih razlogov:
- po eni strani gre pri tem za cestno povezavo Italije z rastočimi trgi srednje in vzhodne Evrope,
- po drugi pa ta smer pomeni alternativo trbiškemu koridorju (Tarvisio).

Po širitvi EU na 25 držav članic leta 2004 je bilo opaziti izredno povečanje tovornega prometa na petem koridorju prek Slovenije. Delno je to povečanje razvidno iz podatkov za mejna prehoda Fernetiči/Ferneti in Nova Gorica /Gorizia v letu 2004.

Ko pogledamo delež prevoznih načinov, je zanimivo, da je delež železniškega prometa občutno manjši na slovensko-italijanski meji kot pa na slovensko-avstrijski meji. Medtem ko dosega delež železniškega prometa v smeri proti Italiji le okoli 7 %, znaša delež proti Avstriji okoli 47 %. Eden od razlogov za tako veliko razliko je različna sestava tovora: precejšen delež tovora, namenjenega v Avstrijo, predstavlja suhi razsutni tovor.

V zvezi z gorskimi prelazi v Sloveniji je prav tako zanimivo upoštevati podatke za Postojnska vrata, ki ležijo tik ob območju veljavnosti Alpske konvencije in predstavljajo vzhodni podalpski prehod, podoben Ventimiglii na zahodni strani. Celoten obseg prometa v letu 2004 je znašal več kot 30 mio. ton, od tega 9,8 mio. (32 %) po železnici in okoli 21 mio. po cesti (68 %).

Vir: Ministrstvo za promet Republike Slovenije.

Priloga B3

Država	Vsebina	Raven	Vir nacionalnih podatkov, metoda	Leta	Dobavitelj in prvotni lastnik podatkov
AT	Obdelovalne površine, gozdovi, poselitvene in prometne površine, trajni poselitveni prostor	LAU 2	Regionalni podatki BEV, agrerirano iz katastrskih podatkov	2001, 2006	AK, Zvezni urad za okolje (na podlagi podatkov BEV)
CH	Obdelovalne površine, gozdovi, poselitvene in prometne površine, trajni poselitveni prostor	LAU 2	Arealna statistika, vsaka 4 leta, 17 kategorij rabe tal, anketa v občinah	1979–85, 1992–97	AK BFS
DE	Obdelovalne površine, gozdovi, poselitvene in prometne površine, trajni poselitveni prostor	LAU 2	Arealna statistika, vsaka 4 leta, 17 kategorij rabe tal, anketa v vseh občinah	2000, 2004	AK LfstaD
LI	Obdelovalne površine, gozdovi, poselitvene in prometne površine, trajni poselitveni prostor	Na ravni države	Arealna statistika, posnetek iz zraka z eno točko vzorčenja/ha	1996, 2002	AK Urad za gozd, naravo in krajino, Vaduz
FR	Gozdovi, poselitvene in prometne površine	LAU 2	CLC	1990, 2000	AK IFEN
FR	Obdelovalna površina	NUTS 3	Letna statistika	1993, 2003	AK Ministere Agriculture (SCEES)
IT	Obdelovalna površina, gozdovi, ni podatkov o poselitvenih površinah	NUTS 3	method unknown, forest Metoda neznana, nomenklatura gozdov le v italijanskem jeziku (Pioppeti in Boschi)	1990, 2000	AK APAT, ISTAT
SL	Obdelovalne površine, gozdovi, poselitvene in prometne površine, trajni poselitveni prostor	NUTS 3	Interpretacija satelitskih podatkov (LANDSAT) in pomožnih podatkov	Obdelovalne površine, podatki samo za leta 1997, 2001	AK Statistični urad Republike Slovenije

Priloga B3-1: Viri podatkov in osnovna metoda po državah.

Metapodatki niso bili na voljo v zadostni meri za vse primere.

Izračun matrik spremembe rabe tal

Ker je raba tal proces, ki se odvija na določenem prostoru, je pri vsaki spremembi rabe vedno mogoče govoriti o spremembi rabe tal. Na vsakem od analiziranih območij se lahko raba tal spremeni iz tipa 1 v tip 2. Spremembe na širše opredeljenem območju je mogoče prikazati s križno tabelo, ki vodoravno v vrstah prikazuje območje različnih razredov rabe tal v času 1, v stolpcih, ki so prikazana območja različnih razredov rabe tal v času 2. Polja v tabeli prikazujejo obseg območja, kjer se je raba tal spremenila iz rabe tal »x« v času 1 v rabo tal »y« v času 2 ali iz rabe tal »a« v času 1 v rabo tal »y« v času 2 v tem zaporedju znotraj določenega območja.

		Čas 2			Čas skupaj 1
		Gozd	Kmetijstvo	Poselitev	
Čas 1	Gozd	35	10	5	50
	Kmetijstvo	5	15	10	30
	Poselitev		5	15	20
Čas skupaj 2		40	30	30	

Na tem namišljenem primeru lahko vidimo, koliko območij nove poselitve je nastalo iz gozda (5 enot) in koliko iz kmetijskih zemljišč (10 enot). Na tem primeru je mogoče tudi videti, da se je pet enot kmetijskih zemljišč spremenilo v gozdne površine, medtem ko je v času 2 v kmetijski rabi 10 enot gozdnih površin. Drugih 5 enot se je iz poselitvenih površin spremenilo v kmetijska zemljišča, kar je popolnoma nestvarno, vendar dobro pojasni razmere pri tem primeru.

V dejanskem primeru se statistične spremembe zbirajo za najmanjše prostorske enote (LAU 2), ki so na razpolago in se obravnavajo kot točke raziskav. Tako je sprememba rabe tal opisana za vsako od teh enot, nato pa se vrednosti sprememb agregirajo na višji ravni. Ta postopek izostril slika sprememb rabe tal, ker je na vsaki ravni agregacije še vedno mogoče prikazati delež spremembe vsakega razreda rabe tal v drug razred. Zaradi statističnega posploševanja ta metoda zahteva vsaj eno raven agregacije med ravnijo vzorcev in analizo tokov. Če imajo osnovni podatki resolucijo na ravni LAU 2, potem tokovi ne bi smeli biti prikazani natančneje kot na ravni NUTS 2.

Za vsako občino (raven LAU 2) se zbira stanje dveh časovnih intervalov. To je še vedno statistična predstavitev, vendar v višji resoluciji v primerjavi z ravnijo rezultatov (raven NUTS 2). Ob upoštevanju določenih predpostavk in pravil je mogoče tokove sprememb rabe tal povzeti iz teh podatkov, in sicer:

en sam »tip, ki pridobi« nadomesti vse izgube drugih, razlike se prilagodijo tako, da je nižja vsota veljavna, višja pa se pripiše »neznanemu« razredu.

En sam »tip, ki izgubi« predstavlja pridobitev za vse druge, razlike se tudi tukaj prilagodijo tako, da je veljavna nižja vsota, višja pa se pripiše »neznanemu« razredu.

Če se vsota celotnega območja v različnih letih zelo razlikuje, je treba bistveno spremeniti metodo ocenjevanja rabe tal. V tem primeru se lahko odpravi metodološke razlike ali pa je primer treba izločiti iz analize.

Če ni opaziti premikov med razredi rabe tal, tj. ko vsi trije razredi pridobijo ali vsi izgubijo površino, se šteje, da je do sprememb prišlo zaradi sprememb v neznanem, dodatnem razredu. V takem primeru se za tri »znane« razrede navede, da ni prišlo do sprememb.

Ta pravila privedejo do popravljenih tabel območja razredov rabe tal, ki so za obe leti enake v končnem seštevku. Na tej podlagi se izračunajo glavni tokovi rabe tal za enote LAU2, agreirani po regijah, tako da ena tabela matrike prikazuje spremembo rabe tal za eno regijo (morda tudi za vso državo).

Priloga D7

Evropska strokovna konferenca »Okolju prijazna potovanja po Evropi« – končni dokument

Evropska strokovna konferenca »Okolju prijazna potovanja po Evropi – izzivi in inovacije za okolje, promet in turizem« je potekala 30. in 31. januarja 2006 na Dunaju, v okviru avstrijskega predsedovanja Evropski uniji in avstrijskega predsedovanja Alpski konvenciji so jo priredili Zvezno ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo, okolje in vodno gospodarstvo, Zvezno ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo in Zvezno ministrstvo za gospodarstvo in delo.

Konferenca se je osredotočila na primere dobrih praks ukrepov za mehko mobilnost na področju okolja, prometa in turizma, vključno s projekti Evropske unije ALPS MOBILITY II – Alpine Pearls, Alpine Awareness, mobilAlp in Trajnostni okolju prijazen promet in turizem na občutljivih območjih – regiji jezera Neusiedl/Fertő-tó. Kot so pokazali nagrajeni projekti na evropskem tekmovanju, ki je potekalo v okviru konference se v Evropi uresničuje že lepo število lokalnih in regionalnih podjetniških pobud, ki segajo vse od čezsektorskih ukrepov za umirjanje prometa, izboljšanja potovanj z javnim prevozom na turistična območja in mobilnosti po njih do uporabe inovativnih prometnih tehnologij, ozaveščanja in upravljanja mobilnosti. Priporočila, ki izhajajo iz zgoraj omenjenih projektov, tekmovanja in rezultate konference je treba gledati na ozadju naslednjih političnih ciljev v Evropi:

- Lizbonska strategija EU, ki jo je marca 2000 sprejel Evropski svet s cilji zaposlovanja, gospodarske reforme in socialne kohezije;
- »Evropska strategija trajnostnega razvoja« (EU-SDS);
- »Kjotski protokol«, ki je stopil v veljavo februarja 2005;
- Bela knjiga Evropske komisije o prometu »Evropska prometna politika do 2010: čas odločitev«, september 2001;
- sporočilo Evropske komisije »Temeljne smernice za sonaravnost evropskega turizma«, november 2003;
- 6. program okoljevarstvenih dejavnosti Evropske unije;
- tehnološki platformi ERRAC (Evropski raziskovalni svetovadni odbor za železnice) in ERTRAC (Evropski raziskovalni svetovadni odbor za cestni promet), ki sta bili ustanovljeni na pobudo Evropske komisije v letih 2001 in 2002;
- Alpska konvencija in njeni protokoli.

Priporočila evropske strokovne konference

Načela trajnostne mobilnosti in trajnostnega turizma je potrebno vključiti v toliko turističnih produktov, kot je le mogoče, in pri tem upoštevati vse tri stebre sonaravnosti, tj. gospodarstvo, ekologijo in družbene vidike. Pri uresničevanju predlogov, ki sledijo, je tesno sodelovanje med udeleženi stranmi s področja okolja, prometa, turizma kot tudi regionalne politike predpogoj za oblikovanje boljših produktov in reševanje težav.

Priporočila prometnemu sektorju:

- Zagotavljanje ponudbe in financiranje javnega prevoza v posameznih regijah tako za lokalno prebivalstvo kot za turiste,
- zagotavljanje lahkega dostopa do turističnih središč z javnim prevozom (železniškim, avtobusnim in ladijskim) v vseh letnih časih,
- nadgradnja in razširitev čezmejnega potniškega prometa z neposrednimi povezavami (železnica – tudi z upoštevanjem možnosti, ki jih ponuja liberalizacija, predvidena v tretjem železniškem svežnju – in avtobus) linijskega prometa, vključno s privlačnimi paketnimi ponudbami kombiniranja javnega prevoza s kolesarjenjem,
- ustvarjanje do uporabnika prijaznih proizvodov in integriranih cenovnih sistemov, ki bi vključevali vse oblike javnega prevoza, ponudba boljše dostopnosti do okolju povsem prijaznega transportnega sistema,
- ustvarjanje do uporabnika prijaznih logističnih verig za lažje intermodalno potovanje do cilja in z njega (vključno z zagotavljanjem prevoza prtljage),
- odstranjevanje do uporabnika neprijaznih institucionalnih in tehničnih preprek pri čezmejnem železniškem in avtobusnem potniškem prometu,
- spodbujanje večje uporabe novih prometnih tehnologij, kot je učinkovit alternativni pogon, okolju prijazna goriva in tehnologije vozil itd.,
- uporaba novih informacijskih in komunikacijskih tehnologij v javnem prevozu za optimalno obveščeno strank z namenom povečanja povpraševanja.

Priporočila turistični industriji:

- Spodbujanje povezovanja in upoštevanje do okolju prijaznih mobilnih rešitev pri oblikovanju turističnih produktov,
- vključevanje okolju prijazne mobilnosti v obstoječe blagovne znamke – ekoznamke,
- razvijanje privlačnih ponudb in spodbujanje uvajanja ukrepov z namenom podaljševanja časa bivanja – in se tako postaviti po robu trenutnim trendom ter kolikor je mogoče, povečati turizem čez vse leto,
- spodbujanje iniciativ, ki dvigujejo zavest o trajnostnem turizmu in trajnostni mobilnosti in
- razmišljanje o mehki mobilnosti kot o enkratni prodajni ponudbi pri trženju turističnih produktov.

Priporočila turističnim krajem:

- Razvijanje strategij za regionalni trajnostni razvoj (npr. Lokalna agenda 21) in trajnostni turizem kakor tudi ukrepov za njihovo uveljavitev,
- razvoj lahko uporabnega sistema za nadziranje stanja in napredovanja trajnostnega razvoja,

- izvedba raziskave, namenjene izboljšanju družbeno-gospodarske preglednosti trga, z namenom razvijanja posebnih turističnih produktov za ciljne skupine,
- vključevanje ekoloških zahtev in meril za trajnostni turizem kot tudi spodbujanje okolju prijaznih oblik prevoza po regijah in v prometni verigi izhodišče/cilj v turistične in potovalne koncepte in politike ter tržne strategije na vseh destinacijah,
- razvoj in spodbujanje sodelovanja med turističnimi kraji, posebej posvečenega trajnostnemu razvoju in osredotočenega na mehko mobilnost in trajnostni način življenja, kakršna je pobuda Alpine Pearls (Biseri Alp),
- upravljanje mobilnosti v turističnih krajih (npr. območja umirjenega prometa in območja brez avtomobilov, sistemi javnega prevoza, usmerjeni v lokalne potrebe, in mobilnost na človeški pogon),
- vzpostavljanje storitvene verige od izhodišča do cilja ob upoštevanju potovanja brez avtomobila v turistično središče in bivanje brez avtomobila v njem,
- ozaveščanje obiskovalcev in ustvarjanje spodbud za povečano uporabo javnega prevoza,
- vzpostavljanje strateškega partnerstva med turistično industrijo in prevoznimi podjetji, turističnimi cilji in izhodiščnimi kraji z namenom skupnega lansiranja privlačnih, okolju prijaznih produktov, ki turistu zagotavljajo mobilnost od vrat do vrat in
- upoštevanje vprašanj mehke mobilnosti pri trženju turizma in trženju turističnih krajev (kakovost potovalne izkušnje, doživljajskost ali prednosti mehke mobilnosti itd.).

Priporočila politiki in upravi:

- upoštevanje načela poštenega oblikovanja cen v prometu in internalizacija zunanjih stroškov kot prispevek k poštenu konkurenci med različnimi oblikami prometa (cestnim, železniškim, letalskim),
- vzpostavljanje okvira za spodbujanje usklajevanja in povezovanja evropskega javnega prevoza (npr. tehnični standardi, čezmejne dovolilnice, uporabnikom prijazna oprema in sistemi upravljanja...), še posebno železniških sistemov z namenom izboljšave čezmejnih železniških povezav,
- spodbujanje prizadevanj za vseevropsko uskladitev postopnega začevanja letnih dopustov,
- pridobivanje zanesljivih podatkov o potovalnih navadah s pomočjo primerno izboljšane turistične statistike,
- upoštevanje okolju prijazne mobilnosti v prihajajoči »Agendi 21 za evropski turizem«,
- podpora okolju prijaznemu upravljanju mobilnosti v turizmu in prostem času, spodbujanje uporabe za okolje zdravih tehnologij vozil in goriv, še posebno goriv iz obnovljivih energij (npr. biogoriva in bioplin) in nadaljnje zaostrovanje emisijskih standardov za vozila, ki jih poganjajo motorji na izgorevanje (npr. EURO 5, 6),
- ustvarjanje primerne instrumenta, ki omogoča omejevanje emisij toplogrednih plinov v letalskem prometu

znotraj EU ter med EU in tretjimi državami ob upoštevanju zaključkov Okoljskega sveta, z dne 2. 12. 2005; nadaljnje uveljavljanje – na mednarodni ravni – vključevanja okolju škodljivih emisij mednarodnega letalstva v Kjotski protokol,

- spodbujanje inovativnih, v uporabnika usmerjenih projektov za uveljavljanje okolju prijaznih prometnih načel za prosti čas in turizem kot tudi ciljno usmerjeno sodelovanje med okoljskim, prometnim in turističnim sektorjem v programih strukturnih skladov (Interrreg, Urban, Leader, Equal) in v nacionalnih razvojnih programih,
- povečanje vlaganj v raziskave in razvoj inovativnih prometnih tehnologij znotraj 7. evropskega okvirnega programa za raziskave in razvoj, kot tudi v nacionalne raziskovalne programe, da bi tlakovali pot inovacijam in uresničili povezan, okolju prijaznejši in inteligentnejši vseevropski prometni sistem,
- razvijanje in spodbujanje sistema nagrajevanja in označevanja turističnih krajev, ki so usmerjeni v trajnostni razvoj, vključno z mehko mobilnostjo in življenjskimi vrednotami, kakršna je pobuda Alpine Pearls (Biseri Alp), in proučitev možnosti njegove uporabe po vsej Evropi,
- spodbujanjem obstoječih znamk za uspešno razvrščanje krajev na turističnem tržišču in vključevanje meril za trajnostni turizem v vsakdanje poslovanje dobro uvrščenih turističnih središč. Podpiranje rednega nadzora znamk in označb destinacij ter vzpostavljanje zahtevne baze podatkov in
- vključevanje vprašanj trajnostnega turizma in mehke mobilnosti v vse oblike s turizmom povezanega izobraževanja in pobud za vseživljenjsko učenje.

Priporočila krajem, ki se soočajo s posebnimi izzivi:

- Veliko evropskih držav, še zlasti novih držav članic in držav kandidat kot tudi jugovzhodno evropskih in balkanskih držav, še ima nedotaknjena in ekološko občutljiva območja, ki lahko pomenijo dobro odskočno desko za razvoj trajnostnega turizma.
- Učinkovite rešitve na ekološko občutljivih področjih terjajo čezsektorski pristop.
- V krajih, ki se soočajo s posebnimi izzivi, bi morali upoštevati zunanje stroške vplivov na okolje pri oblikovanju cen (npr. dodatkov), da bi omogočili navzkrižno financiranje trajnostne mobilnosti na teh področjih.
- Nacionalni in evropski instrumenti financiranja, kakršni so strukturni skladi, bi se morali osredotočiti na potrebe krajev, ki se soočajo s posebnimi izzivi in vključujejo ukrepe mehke mobilnosti ter podporo čezmejnimi in transnacionalnim dejavnosti.
- O posebnih izzivih, ki jih predstavlja občutljivost teh področij, bi bilo potrebno obveščati turiste in lokalno prebivalstvo, da bi lažje sprejemali določene zaščitne ukrepe.

Gore:

- Zaradi dejstva, da okoljske vplive še potencirajo posebna topografija, podnebne razmere in omejen življenjski prostor, so potrebni posebni ukrepi, še zlasti v prometu. Ker ukrepi v samih turističnih krajih morda niso dovolj, da bi zmanjšali vpliv prometa na okolje, je potrebno spodbujati trajnostni promet tudi v izhodiščnih državah.
- Instrumenti, kakršni sta Alpska in Karpatska konvencija, so že poudarili posebne potrebe in predlagali ukrepe za trajnostni razvoj. Primerni uveljavitveni postopki bi lahko služili kot vzor na mednarodni in globalni ravni. Vendar pa mora vsaka gorska regija oblikovati svoj tip politične pogodbe, ki temelji na prevladujočih pogojih in imeti v mislih celosten pristop k prometu/turizmu.
- Podpis in ratifikacija Protokola »Promet« Alpske konvencije in iz tega izhajajoča povečana prizadevanja za zagotavljanje njegovega uresničevanja s strani Evropske skupnosti in njenih držav članic.
- Prilagoditev načrtovanja rabe tal na obalnih področjih, da bi zaščitili ta območja in preprečili novo težko infrastrukturo.
- Udeleženci evropske strokovne konference »Okolju prijazna potovanja po Evropi – izzivi in inovacije za okolje, promet in turizem«.

Dunaj, januar 2006

Mokrišča:

- Ker reke in jezera delijo in hkrati povezujejo države, je potreben transnacionalni pristop.
- Ker so obale rek in jezer ponavadi ravninske, ponujajo dobre možnosti za kolesarjenje, zato bi bilo potrebno propagirati potovalne pakete, ki kolesarjenje kombinirajo z javnim prevozom (avtobusnim, železniškim, ladijskim).
- O rekah in jezerih je treba razmišljati tudi kot o vodnih poteh. Zato je potrebno uveljavljati trajnostne rešitve za plovbo po celinskih vodah kot tudi za pristočasno in športno čolnarjenje, kar vključuje uporabo čistejših goriv in obnovo ladijskih flot pa tudi prometne omejitve na občutljivih delih jezer in rek.

Mestna območja:

- Prostočasni in turistični promet bi morala upoštevati tako tematska strategija EU za urbano okolje kot njeno uresničevanje.
- Tematska strategija EU za urbano okolje in njeno uresničevanje bi morala upoštevati vzajemno delovanje mestnih področij in njihovih zaledij, s poudarkom na pristočasnem prometnem toku prebivalcev do rekreacijskih površin in na zahtevah po okoljsko trajnostni prometni verigi od izhodišča do cilja. Potrebno si je prizadevati za sodelovanje med prebivalci mestnih in rekreacijskih področji, da bi uveljavili trajnostno pristočasno mobilnost.

Obalna območja:

- Izvedba prehoda na energetske varčnejši način potovanja z obalno plovbo, še posebno na področjih z omejitvami in konflikti glede rabe tal.
- Spodbujanje in povečanje uporabe čistejših goriv za plovila kot tudi alternativnega pogona in obnove flot.

Priloga: Seznam kazalcev

Pogodbenice Alpske konvencije so bile zaprosene, da sporočijo podatke za naslednje kazalce. Vsi podatki niso bili na voljo in vsi podatki niso bili upoštevani.

B1-1	Število prebivalstva	B8-1.2	Število turističnih postelj na prebivalca v zimski sezoni
B1-3	Starostna struktura	B8-1.3	Število turističnih postelj na prebivalca – letno povprečje
B1-4	Stopnja naravne rasti prebivalstva	B8-2	Delež turističnih postelj v počitniških stanovanjih
B1-5	Selitveni saldo (priseljvanje minus odseljvanje)	B8-2Var	Število ležišč v počitniških stanovanjih
B1-6	Osebe z univerzitetno izobrazbo (diplomo, magisterijem ali/in doktoratom)	B8-3	Število nočitev v hotelirstvu in parahotelirstvu v sezoni na prebivalca
B2-1	Bruto domači proizvod	B8-3.1	Število turističnih nočitev na prebivalca v poletni sezoni
B2-5	Stopnja brezposelnosti	B8-3.2	Število turističnih nočitev na prebivalca v zimski sezoni
B3-3	Starost zaposlenih v kmetijstvu	B8-3.3	Število turističnih nočitev na prebivalca – letni podatki
B3-4	Število čistih kmetij v lastništvu fizičnih oseb	B8-4	Število prihodov v hotelirstvu in parahotelirstvu v sezoni na prebivalca
B3-4.1	Število kmetij, razdeljenih v razrede glede na površino v kmetijski rabi	B8-4.1	Število prihodov turistov na prebivalca v poletni sezoni
B3-4.2	Število kmetij, razdeljenih na tipe (čiste kmetije, polkmetije)	B8-4.2	Število prihodov turistov na prebivalca v zimski sezoni
B3-5	Površina v kmetijski rabi	B8-4.3	Prihodi turistov – letni podatki
B3-5	Površina v kmetijski rabi na nadmorski višini nad 1.500 m	B8-5	Število vlečnic
B3-10	Turistične kmetije	B8-6	Kapaciteta vlečnic
B4-1	Gozdna površina	B8-9	Turistične prenočitvene zmogljivosti po kategorijah
B6-1	Poselitvene in prometne površine		Postaje za merjenje kakovosti zraka
B7-3	Obremenitev omrežja s tovornimi in osebnimi vozili na avtomatskih postajah za štetje prometa v alpskem prostoru	C1-10	Imisija NO ₂
B7-4	Prepeljani potniki v železniškem prometu	C1-10Var	Imisija NOx
B7-5	Prepeljani potniki v medkrajevnem avtobusnem prometu	C1-15	Konice obremenitev z ozonom
B7-6	Število občin, ki imajo linijski promet oz. promet po potrebi	C1-16	Trajanje obremenitev z ozonom
B7-8	Število dnevnih migrantov v občini	C1-17	Koncentracija PM10
B7-8.1	Število dnevnih migrantov, ki prihajajo v občino		Mesta za merjenje kakovosti zraka in delcev PM10
B7-8.2	Število dnevnih migrantov, ki odhajajo iz občine	C1-18	Preseganje koncentracije PM10
B7-9	Modal split – študije primerov	C8-2	Delež površine registriranih prednostnih habitatov
B7-9.1	Modal split – študije primerov občin na ravni LAU 2	C9-1	Emisija hrupa zaradi cestnega prometa
B7-9.2	Modal split – študije primerov regij na ravni NUTS 2	C9-1.1	Emisija hrupa zaradi železnice
B8-1	Število turističnih postelj v hotelirstvu in parahotelirstvu na prebivalca	C9-1.2	Emisija hrupa zaradi letališč
B8-1.1	Število turističnih postelj na prebivalca v poletni sezoni	C9-2	Imisije hrupa na podlagi podatkov s terena raziskave LUCAS
		C9-3	Stroški za izvajanje ukrepov varstva pred hrupom zaradi prometa na cestah višjega reda

Vprašalnik o obstoječem stanju (*Februarja 2006*) glede Direktive o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa 2002/49/ES in stroških ukrepov varstva pred hrupom na cestah višjega reda, železnicah in letališčih.