

D Pomembna področja prometne politike za Alpe in sodelovanje v Alpah

26. maja 2006 je skupina prebivalcev obmejnega območja Tirolske in Južne Tirolske za nekaj ur zaprla prelaz Brenner in tako demonstrirala za doslednejše zmanjšanje onesnaževal zraka in izpostavljenosti hrupu. Pozvali so k razširitvi prepovedi nočne vožnje za težki promet, ki zaenkrat velja samo na Tirolskem, na celotno pot med Rosenheimom (DE) in Verono (IT) in predlagali zvišanje posebnih pristojbin za težka vozila na raven, kot je v veljavi v Švici.

Zadnjih petnajst let pa niso samo prebivalci, ki jih glavne alpske tranzitne poti najbolj prizadenejo, tisti, ki jih skrbi breme za okolje in zdravje. Tudi pozornost politikov se je usmerila na alpska območja in vse večje naraščanje prometa.

Alpska konvencija, ki je predstavljena v poglavju D1, poleg drugih vidikov ohranjanja trajnostnega razvoja alpskih regij obravnava tudi prometno politiko.

Za učinkovito ukrepanje so bile z Alpsko konvencijo vzpostavljene različne ustanove za sodelovanje na področju prometa, o katerih bo govora v poglavju D2.

Tudi politika EU, ki je tema poglavja D3, je prepoznala potrebo po skladni in trajnostni prometni politiki (npr. direktiva o evrovinjeti, ki je utemeljila načelo »onesnaževalec plača«).

Nacionalne prometne politike

Da bi zadostili zahtevam trajnostnega prometa, so bili tudi na nacionalni ravni izdelani načrti in strategije za trajnostni promet, s katerimi se izvaja in nadalje strukturira politika EU. Nacionalne prometne politike, ki so opisane v poglavju D4, morajo izpolnjevati socialne in gospodarske zahteve, hkrati pa povečati varnost prevoza in zagotoviti učinkovito rabo energije in čisto okolje.

Infrastrukturna politika

Politika, ki podpira posodobitev ali gradnjo cestne in železniške infrastrukture (glej poglavje D5) ter morske povezave, je ena od glavnih tem razprav o rešitvi problemov prometa v Alpah.

Politika upravljanja tovornega prometa

Na splošno se veliko pozornosti namenja tovornemu prometu in z njim povezanim politikam, ki so obdelane v poglavju D6.

Poseben topografski položaj Alp v kombinaciji z rastočim obsegom prometa pogosto povzroča prometne zastoje v cestnem tovornem prometu v ozkih grlih, v nekaterih primerih pa tudi varnostne probleme. Zato je bil v vseh državah opravljen popis ukrepov za urejanje težkega tovornega prometa in posodobljen nadzorni sistem. Izvajanje Züriške deklaracije pa je preseglo zgolj varnostne okvire: prišlo je do usklajene-

ga delovanja za urejanje cestnega prometa in spodbujanje prehoda k alternativnim načinom prevoza, kakršen je denimo kombiniran prevoz tovora s tovornjaki in po železnici.

Kombiniran prevoz bi lahko pripomogel k razbremenitvi cestnega prometa, je pa zaenkrat omejen, ker je železniški prevoz pogosto funkcionalno neučinkovit. Zato je potrebno usklajeno delovanje, še zlasti glede ključnih koridorjev med Nemčijo, Avstrijo in Italijo, Švico in Italijo in Francijo in Italijo. Zdaj je poudarek na štirih novih koridorjih, ki bodo prava alternativa rasti cestnega prometa: francosko-italijanski čezmejni bazni predor (na poti Lyon–Torino–Ljubljana), bazni predor Lötschberg (otvoritev je načrtovana za december 2007), bazni predor Gotthard in bazni predor Brenner med Avstrijo in Italijo (oba naj bi bila zaključena do leta 2015). Pri vseh omenjenih infrastrukturnih projektih je potrebno tudi izboljšati obstoječe železniške koridorje in sprejeti usklajene ukrepe za zmanjšanje cestnega prometa na glavnih poteh.

Cestninjenje velja za ključni inštrument urejanja prometnih tokov. Na podlagi evropske direktive o cestnih pristojbinah za težka tovorna vozila je vsaka država izdala posebne predpise. Do zdaj se samo v Švici zunanji stroški uporabe prometne infrastrukture (obremenjevanje okolja in družbe, nesreče, raba tal itd.) enako upoštevajo, kar ima za posledico primerjalno visoko pristojbino za težka vozila.

Politika potniškega prometa

Ne samo tovorni, ampak tudi potniški promet je odvisen od prometne infrastrukture, o čemer je govora v poglavju D7. Da bi zadostili vse večjemu povpraševanju, so na primer v italijanskih mestih z več kot 30.000 prebivalci uvedli integrirani prevozni sistem. Javni prevoz so izboljšali z uvedbo novih tramvajev (Grenoble), dodatnih regionalnih avtobusnih sistemov (med Telfsom in Schwazom na Tirolskem) ali integriranih voznih redov za lokalne vlake (BayernTakt na Bavarskem). Kljub temu pa osebni avtomobili ostajajo glavno prevozno sredstvo.

Vse večji obseg prometa odpade na promet do pristočasnih in turističnih ciljev, predvsem zato, ker je opazen trend pogostejših, a krajših počitnic. Ta del poročila bo predstavil projekte, ki jih financira EU in ki se lotevajo posameznih problemov turističnega in pristočasnega prometa, denimo vožnje do turističnih središč in mobilnost brez avtomobila v turističnih krajih.

Zgodbe o uspehu

Poleg vseh težav, povezanih z oblikovanjem politik na večnacionalnem področju, obstaja nekaj primerov uspešnega izvajanja prometne politike, ki so omenjeni v poglavju D8.

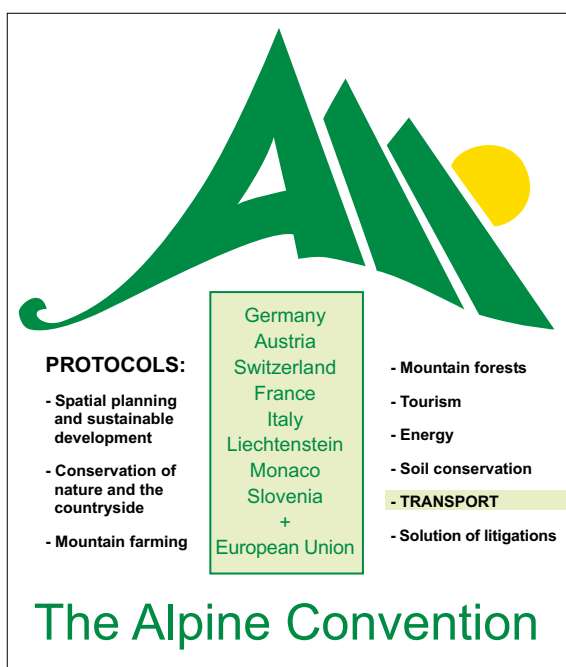
Če se bodo vsi politični dogovori o trajnostnem razvoju Alp uresničevali s skupnimi prizadevanji alpskih držav, bodo lahko prebivalci brennerskega območja zadovoljni in bodo sodelovali v skupnih prizadevanjih za ohranitev Alp kot edinstvenega življenjskega prostora v Evropi.

D1 Prometna agenda Alpske konvencije

Alpska konvencija

Alpska konvencija, ki je bila podpisana 7. novembra 1991, je krovni sporazum o varstvu Alp, katerega namen je usklajevanje politik držav podpisnic za izravnavo razlik v gospodarskih interesih v Alpah, z zahtevo, da se varuje ogrožena naravna dediščina. Alpska konvencija je razdeljena na osem izvedbenih protokolov za posebna področja; ti predstavljajo instrumente za nadzor delovanja držav podpisnic z namenom preprečiti politiko nižanja standardov na področju ekologije.

Pogodbenice, ki sodelujejo v Alpski konferenci, organu odločanja AK, so: Nemčija, Avstrija, Švica, Francija, Italija, Liechtenstein, Monako in Slovenija ter Evropska unija.



Slika D1-1: Struktura Alpske konvencije: osem držav, Nemčija, Avstrija, Švica, Francija, Italija, Liechtenstein, Monaco in Slovenija, ter Evropska unija so podpisale Alpsko konvencijo za varstvo Alp (grafika: ifuplan).

Izvedbeni protokol „Promet“

Izvedbeni protokol »Promet« je bil podpisan v Lucernu 31. oktobra 2000; predstavlja orodje za delovanje pogodbenic na področju prometa v alpskem prostoru. Protokol morata ratificirati še Italija, Švica in Evropska skupnost. Avstrija, Nemčija, Liechtenstein, Francija in Slovenija so ta protokol že ratificirale.

Splošni cilj protokola je določiti politiko trajnostnega razvoja za promet v alpskem prostoru ob upoštevanju varstva okolja občutljivih prebivalstvenih skupin in območij in spodbujanju razvoja alternativ cestnemu prevozu (še zlasti oprtnega in morsko-rečnega prevoza).



Smog v dolini Inntal pri Innsbrucku/A. Prometni protokol želi zmanjšati negativne učinke prekomernih prometnih tokov na glavnih poteh v Alpah (vir: www.transitforum.at).

Posebna pozornost je namenjena tudi čezmejnim prostorom in projektu (posvetovanja med državami, globalna usklajenost funkcionalnosti in stroškov).

Drugi vodilni cilji, ki so pomembni za analize ali opažanja v tem poročilu, še zlasti zadevajo naslednje člene prometnega protokola:

- 1. člen o splošnih ciljih
- 3. člen o trajnostnem prometu in mobilnosti
- 9. člen o javnem prevozu
- 10., 11. in 12. člen o načinih prevoza
- 13. člen o turizmu in prometu
- 15. člen o ponudbi in uporabi prometne infrastrukture.

D2 Okvir za delovanje alpskih držav: organi za sodelovanje

D2.1 Delovna skupina Promet Alpske konvencije

Spremljanje izvajanja Protokola „Promet“

Ta nadzor je bil zaupan posebni Delovni skupini (»Delovna skupina Promet«) pod pristojnostjo Stalnega odbora Alpske konvencije. Ta skupina je uradno dobila pooblastilo na VII. Alpski konferenci v Meranu novembra 2002, dokončno pa na VIII. Alpski konferenci v Garmischu novembra 2004 in Alpbachu novembra 2006. Odvisno od postopkov, ki jih vzpostavi Stalni odbor kot izvršno telo AK, Delovno skupino sestavlja delegacija iz vsake pogodbenice (predstavniki ministrstev za okolje in promet) in predstavnik – opazovalec iz vsakega partnerskega združenja ali nevladne organizacije, ki jo ta tema posebej zanima.

Glavna področja dela pod okriljem Alpske konvencije, ki bodo podrobneje opisana spodaj, so:

- pravično in učinkovito cestninjenje čezalpskega cestnega prometa
- razvoj obstoječih čezalpskih železniških koridorjev,
- spodbujanje trajnostne notranjealpske mobilnosti pri povezavah med skupnostmi in dostopu do turističnih središč.



Tovorni promet čez Alpe. Alpska konvencija želi razviti pravičen in učinkovit sistem cestninjenja čezalpskega prometa (vir: www.transitforum.at).

D2.2 Nadzorna skupina Züriške deklaracije

30. novembra 2001 so na pobudo Švice ministri za promet Nemčije, Avstrije, Francije, Italije in Švice podpisali deklaracijo »o izboljšanju varnosti v cestnem prometu, še zlasti v predorih v alpskem območju«, potem ko so bili po hudih nesrečah zaprti oba predora Gotthard in predor Mont Blanc.

Od tedaj so bila tri srečanja ministrov (11. maja 2004, 14. novembra 2005 in 20. oktobra 2006), na katerih so preučili napredovanje dela in prilagodili prednostne naloge. Naslednje srečanje bo leta 2008 v Avstriji. Slovenija se je uradno skupini pridružila leta 2006.

Problematika prometne varnosti je služila za izhodišče, nato pa se je izvajanje deklaracije nadaljevalo z določljivimi ukrepi, ki jih morajo alpske države podpisnice uskladiti za urejanje cestnega prometa in spodbujanje prehoda na alternativne načine prevoza na treh glavnih področjih dela (podrobneje opisanih v nadaljevanju):

- varnost čezalpskih cestnih in železniških predorov,
- študija mobilnosti v alpskem območju z usklajevanjem in uporabo raziskave »Čezalpski tovorni prevoz« (CAFT) iz leta 2004,
- upravljanje in urejanje čezalpskega cestnega prometa.

D2.3 Proces dvo- in večstranskega sodelovanja pri posebnih projektih

Alpske države sodelujejo v dvo- ali tristranskih organih sodelovanja: organizacijah, ki vodijo ali upravljajo čezmejne strukture in infrastrukturo, sodelovanje na področju železniškega prometa in sodelovanje za izboljšanje dostopa.

Takšno dvostransko sodelovanje na primer obstaja med Italijo in Francijo pri projektu Lyon–Torino, predoru Fréjus in predoru Mont Blanc. Drugi primeri so komisija avstrijske in italijanske vlade za projekt predora Brenner in francosko-avstrijska skupina za promet.

Züriška skupina je primer večstranskega sodelovanja med Avstrijo, Francijo, Nemčijo, Italijo, Slovenijo in Švico.

D3 Direktive EU, ki so že sprejete ali so v postopku sprejetja

Alpski prostor pripada alpskemu prebivalstvu, a tudi Evropi v najširšem smislu. Nedopustna je vsakršna rešitev za tovarni ali potniški promet, ki ne upošteva, vsaj na evropski ravni, globalne vizije načinov življenja in trgovanja. Alpske države, ki so članice EU, in tiste, ki so z EU sklenile sporazume o sodelovanju, sicer imajo različna mnenja o številnih temah, vendar pa morajo upoštevati okvire in predpise, ki jih določi EU.

Usmeritve politike, ureditveni ukrepi, finančna struktura, podpora za programe INTERREG (glej poglavje D8) – vsi ti odnosi alpskih držav z Evropsko unijo so pomemben dejavnik pri prepoznavanju možnosti in omejitev za sodelovanje pri skupni problematiki.

Tudi Bela knjiga Evropske komisije »Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitve« iz leta 2001 je pri določenih vprašanjih v veliki meri črpala navdih iz izkušnje alpskega prostora in je bila dragocen vir informacij pri oblikovanju nacionalnih politik alpskih držav.

Cilji in ureditveni okviri politike EU so splošni okvirni pogoji za skupno alpsko prometno politiko. Tukaj naj omenimo samo nekatere najpomembnejše, ostali bodo predstavljeni kasneje:

- Pogodba ES, ki vsebuje načela prostega pretoka blaga, prosto zagotavljanje storitev in prosto gibanje oseb ter cilj ohranjanja in varovanja kakovosti okolja,
- Akcijski in razvojni načrt za EU, bolj znan kot »Lizbonska strategija« (2000), ki je usmerjen na konkurenčnost, zaposlovanje, gospodarsko reformo in socialno kohezijo, in
- 6. okoljski akcijski program (Sklep 1600/2002) in obnovljena Strategija trajnostnega razvoja (2006), ki med drugim poziva k:
 - » prekinitvi povezanosti med gospodarsko rastjo in povpraševanjem po prevozu s ciljem zmanjšanja vplivov na okolje,
 - » zmanjšanju emisij onesnaževal zaradi prometa na raven, ki ima minimalne učinke na zdravje ljudi in/ali okolje, in
 - » doseganju uravnoteženega prehoda na okolju prijazne načine prevoza, ki omogočajo trajnosten transportni in mobilnostni sistem.

Kohezijska politika in transportni sistem

Izgradnja enotnega trga EU je primarni cilj Evropske unije. Za doseg konkurenčnega gospodarskega prostora so bile vzpostavljene različne politike, ki imajo namen zajamčiti konkurenco in zmanjšati neskladja med regijami EU, da bi tako zagotovili njihovo sodelovanje na enotnem trgu. Politika EU za kohezijo med različnimi regijami vključuje tudi alpski prostor. Da bi dosegli polno vključenost alpskega območja v notranji trg EU, je treba upoštevati glavne evropske regionalne politike, ki vsebujejo posebne določbe za financiranje programov na tem območju.

Strateške usmeritve Skupnosti za kohezijsko politiko želijo povečati privlačnost držav članic, regij in mest, spodbuditi inovacije, podjetništvo in rast ekonomije znanja in ustvariti nova in boljša delovna mesta (Komisija EU 2006). Razvoj učinkovitega in trajnostnega evropskega transportnega sistema in ustrezen sistem cestninjenja prometa čez Alpe ter podpora trajnostnih načinov prevoza in intermodalnosti veljajo za trajnostne načine podpore gospodarskemu razvoju v EU ob dajanju prednosti nekaterim posebnim projektom. Izboljšanje učinkovitosti enotnega trga EU, upoštevanje nadaljnjih možnosti za gospodarski razvoj na regionalni ravni, pospeševanje konkurence kot pomembnega dejavnika pri razdelitvi gospodarske dejavnosti in prihodka med evropskimi regijami ter širitev EU na nove države so temeljni cilji prometne politike EU (Komisija EU 1998).

Transevropsko prometno omrežje (TEN-T)

V skladu s Pogodbo EU (154., 155. in 156. člen) si mora Evropska unija prizadevati za spodbujanje razvoja transevropskih omrežij (TEN-T) kot ključnega elementa za ustvarjanje notranjega trga in krepitev gospodarske in socialne kohezije s skrajšanjem razdalj med regijami EU in omogočanjem hitrejšega dostopa do regij, ki zaostajajo, in do obrobniških območij. Pričakovati je, da bodo imele politike TEN-T močan gospodarski, socialni in okoljski vpliv na alpska območja, saj bodo nekateri od predvidenih transevropskih koridorjev prečkali Alpe (glej pogl. A).

Komisija je v strategiji upoštevala tudi širitev EU in posledične pričakovane spremembe v rasti prometa. Strategija se bo osredotočila na primarno prometno omrežje, ki ga sestavlja najpomembnejša infrastruktura za mednarodni promet in kohezijo na evropski celini, na uvedbo koncepta »morskih avtocest« in vključitev delov panevropskih koridorjev, ki se nahajajo na ozemlju držav kandidat, vključno s tistimi, ki takrat še ne bodo članice Evropske unije. Alpsko območje bo igralo primarno vlogo v okviru prometne politike EU zaradi svojih fizičnih značilnosti in zemljepisne lege.

Parlament in Svet sta s sklepom 29. aprila 2004 spremenila stališče Skupnosti na področju transevropskega prometnega omrežja in določila prednostne projekte skupne koristi (tj. zlasti z namenom odpraviti ozka grla ali dokončati manjkajoči člen na glavnih poteh, še posebej čezmejne projekte ali projekte, ki prečkajo naravne ovire). Ti projekti naj bi se začeli pred letom 2010 in končali do leta 2020 s sofinanciranjem Evropske komisije.

Naslednji štiri čezalpski projekti so med projekti visoke prednosti, ki so v evropskem interesu:

- TEN-T 1: železniška os Berlin-Verona/Milano-Bologna-Neapelj-Messina-Palermo, vključno s koridorjem Brenner,
- TEN-T 6: železniška os Lyon-Trst-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budimpešta-ukrajinska meja,
- TEN-T 17: železniška os Pariz-Strasbourg-Stuttgart-Dunaj-Bratislava in
- TEN-T 21: morske avtoceste (redne, visoko zmogljive trajektne linije med ključnimi pristanišči v EU za izbolj-

šanje učinkovitosti in zanesljivosti tovornega prometa, ki predstavljajo vitalne alternative prezasedenim kopenskim potem po cestah. Še posebej bodo morske avtoceste prispevale k odpravi ozkih grl, ki jih povzročajo zemljepisne značilnosti, kakršne so gorovja).

V okviru naslednje finančne perspektive (2007–2013) je Evropska komisija predlagala podrobno prevrednotenje proračuna za transevropsko prometno omrežje, ki bi se uporabil za omejeno število projektov, a z zelo spodbudno stopnjo podpore (do 50 % za čezmejne projekte).

Vendar pa bo končna raven evropske podpore odvisna od celotnega proračuna, namenjenega transevropskemu prometnemu omrežju, in prednosti, ki jo bo dala Evropska unija različnim projektom visoke prednosti. Na začetku leta 2006 je bil evropski proračun za obdobje 2007–2013 veliko nižji od prvotnih pričakovanj Evropske komisije.

Varnost predorov

Direktiva 2004/54/EC o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju, sprejeta aprila 2004, določa minimalne varnostne zahteve za nizke gradnje in za upravljanje in urejanje predorov. Nastanek te direktive je predvsem spodbudilo delo v okviru UN-ECE in Zürške skupine, ki je povezala predstavnike prometnih ministrov alpskih držav in oblikovala delovno skupino za varnost alpskih predorov.

Pristojbine za uporabo cest in evrovinjeta

Evropski parlament in Svet sta 17. maja 2006 sprejela Direktivo 2006/38/ES o spremembah Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (imenovano tudi »Direktiva o evrovinjetih«).

Direktiva iz leta 1999 je določila okvir za zaračunavanje cestnin in uporabnin na evropskih avtocestah z uveljavitvijo načela, da morajo biti cestnine in uporabnine povezane s stroški infrastrukture.

Direktiva v spremenjeni obliki zdaj velja za celotno transevropsko omrežje in ne kot prvotno samo za avtoceste. Direktiva državam članicam dovoljuje, vendar jih k temu ne obvezuje, da zaračunavajo cestnine in uporabnine tudi na vseh drugih cestah – vendar mora biti na ta način dobljeni prihodek usklajen s to direktivo.

Cestnine bodo še naprej temeljile na načelu vračila stroškov za infrastrukturo, čeprav bodo tudi okoljski dejavniki igrali pomembno vlogo pri določanju njihove višine. Prihodek od cestnin ali uporabnin gre za vzdrževanje infrastrukture in prometni sektor kot celoto. Pomembno je, da spremenjena direktiva določa, da pri cestninah ne sme priti do diskriminacije mednarodnega prometa in do izkrivljanja konkurence med udeleženci na trgu. Nadomestila ne smejo biti diskriminatorna, njihovo pobiranje pa naj bo brez pretiranih formalnosti in naj ne ustvarja ovir na notranjih mejah. Izračun stroškov bo temeljil na osnovnih načelih, navedenih v Prilogi II k direktivi.

Od leta 2012 bo direktiva (z nekaterimi izjemami) veljala za vozila težja od 3,5 ton in ne samo za vozila težja od 12 ton, kar je bila meja, ki so jo določale prejšnje zahteve. V drugih določbah direktiva dopušča večji razpon cestnin glede na stopnjo obremenjenosti. Pravičnejši sistem zaračunavanja za uporabo cestne infrastrukture temelji na načelu »uporabnik plača«. Zato bodo od leta 2010 obvezne različne cestnine glede na onesnaženje, ki ga povzročajo vozila. Države članice bodo lahko zaračunavale različne cestnine, odvisno od emisijske kategorije vozila (po klasifikaciji EURO) in višine škode na cestah ter kraja, časa in obremenjenosti.

Kar zadeva načelo »onesnaževalec plača«, direktiva pravi, da bodo prihodnje odločitve o načinih prevoza upoštevale tako notranje kot zunanje stroške. Poleg tega bodo bodoče odločitve o tej zadevi v celoti upoštevale davčno breme, ki ga cestno prevozna podjetja že nosijo, vključno z davki na vozila in trošarinami za gorivo. Uvedene so bile določbe, ki državam članicam omogočajo, da povišajo cestnine s pribitkom na cestah v posebej občutljivih gorskih regijah, denimo v Alpah ali Pirenejih. Na ta način dobljen prihodek je potrebno investirati v alternativno prometno infrastrukturo.

V skladu z izvedbenimi postopki bo Evropska komisija začela razvijati splošno veljaven, pregleden in razumljiv model za oceno zunanjih stroškov vseh načinov prevoza, ki bo služil kot osnova za prihodnje izračunavanje pristojbin za infrastrukturo.

Načini kombiniranega prevoza – program Marco Polo

Z nadaljevanjem programa PACT (Pilotne akcije za kombinirani prevoz), ki subvencionira izvajalce kombiniranega prevoza, EU še naprej spodbuja prehod k alternativnim načinom prevoza in uporablja programa Marco Polo in Marco Polo II, ki pokrivata vse alternative cestnemu prevozu za leta 2003–2013. Poleg tega EU podpira razvoj interoperabilnosti z urejanjem konkurence v transevropskem železniškem omrežju – za tovorni promet z drugim svežnjem ukrepov za železniški prevoz in za potniški promet s tretjim svežnjem ukrepov za železniški prevoz.

Vpliv prometnih načrtov in projektov na okolje

EU je izdala naslednji direktivi o učinkih prometnih načrtov in projektov na okolje:

- Direktiva 85/337/ES o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje, spremenjena z Direktivama 97/11/ES in 2003/35/ES (PVO): Ta direktiva neposredno in posredno vpliva na številne projekte prometne infrastrukture.
- Direktiva 2001/41/ES o presoji učinkov načrtov in programov na okolje (tako imenovana Strateška okoljska presoja – SOP) razširi presojo okoljskih vidikov na načrte in programe. Zato bo vplivala na razvoj prometnih načrtov na nacionalni, regionalni in lokalni ravni.

Obveščanje javnosti

Direktiva 2003/4/ES o dostopu javnosti do informacij omogoča dostop do informacij oseb javnega prava. To se je izkazalo kot zelo pomembno v primeru informacij v zvezi s prometom in je sprožilo naraščajočo ozaveščenost državljanov.

K temu pripomore tudi Direktiva 2003/35/ES, ki predvideva sodelovanje javnosti pri pripravi določenih načrtov in programov glede okolja (izvajanje Aarhuške konvencije UN-ECE s strani Evropske skupnosti). Glavni cilji so podpirati učinkovito sodelovanje javnosti in upoštevati njihove interese v procesu odločanja. Direktiva omogoča takšno sodelovanje društvom, organizacijam in skupinam, še zlasti nevladnim okoljevarstvenim organizacijam. Na ta način je zagotovljena večja odgovornost in preglednost v procesu odločanja.

Varstvo okolja in biotska raznovrstnost

Poleg tega je EU sprejela več pomembnih direktiv glede varstva okolja in biotske raznovrstnosti, ki vplivajo na razvoj in delovanje prometne infrastrukture, še zlasti:

- Direktivo 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa, ki zahteva, da se še pred letom 2008 izdelajo ocene kart hrupa in akcijskih načrtov za obvladovanje hrupa, ki ga povzročata cestna in železniška infrastruktura z letnim prometom, ki presega 6 mio cestnih vozil oziroma 60.000 voženj vlakov,
- Okvirno direktivo 96/62/ES o kakovosti zraka, ki zahteva izvajanje akcijskih načrtov za zmanjšanje onesnaženosti zraka v območjih, kjer so mejne vrednosti in alarmni pragi določeni s t.i. »hčerinskimi direktivami«, ki določajo mejne vrednosti za posamezna onesnaževala (npr. PM10, ozon, svinec itd.), in
- Direktivo 92/43/EGS iz leta 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst («direktiva o habitatih rastlinskih in živalskih vrst»). Cilj te direktive je ohraniti biotsko raznovrstnost v Evropi z vzpostavitvijo usklajenega evropskega ekološkega omrežja posebnih ohranitvenih območij, imenovano Natura 2000. To omrežje ima za namen ohranjati naravne habitatne tipe kot živalske in rastlinske vrste v interesu skupnosti. Zahvaljujoč tej direktivi in Direktivi Sveta 79/409/EGS o ohranjanju prosto živečih ptic je ohranjanje in razvrstitev posebnih ohranitvenih območij (SAC) in posebej zavarovanih območij (SPA) postalo pomemben vidik, ki ga je treba upoštevati pri prometnih projektih.

Literatura

EU COMMISSION (2006): Commission of the European Communities: Proposal for a Council decision on Community strategic guidelines on cohesion, Brussels, 13.7.2006.

EU COMMISSION (1998): Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions of 14 January 1999: „Cohesion and Transport“ [Not published in the Official Journal].

D4 Okvir za aktivnosti alpskih držav: nacionalne politike glede programov prometne infrastrukture

Vse države so se postopoma začele zavedati negativnih posledic nenadzorovanega razvoja prometa (pomanjkljiva varnost, hrup, onesnaženje, raba prostora in poraba neobnovljivih virov energije), ki so še posebej pereče v območjih s težkim tovornim prometom, kot denimo na alpskih prehodih. Vse alpske države te vidike vedno bolj upoštevajo v nacionalnih prometnih strategijah.

Nemčija

Leta 2004 je Nemčija izdelala nacionalno strategijo trajnostnega razvoja in leta 2003 je sprejela zvezni načrt prometne infrastrukture z naslednjimi cilji:

- zagotoviti trajnostno mobilnost, skladno z okoljskimi zahtevami,
- spodbujati evropsko povezovanje in okrepiti gospodarski položaj Nemčije z namenom ustvariti in ohraniti delovna mesta,
- spodbujati vzpostavitev trajnostnih struktur v tem območju in habitatu,
- ustvariti pogoje za konkurenco, ki bodo pravični in primerljivi za vse načine prevoza,
- povečati varnost,
- zmanjšati negativne učinke na okolje (raba prostora, obremenjevanje s hrupom in onesnaženost zraka, poraba neobnovljivih virov energije).

Zvezni načrt prometne infrastrukture pa upošteva tudi okoljske vidike. Vsi projekti, tj. tudi tisti, ki zadevajo čezalpski promet, so pred vključitvijo v zvezni načrt prometne infrastrukture ocenjeni glede na naslednje kriterije:

- analize stroškov in koristi,
- varstvo okolja in ohranjanje narave in
- regionalno načrtovanje (vključno z razvojem mest).

Tehtanje okoljskih in naravovarstvenih interesov je v tem kontekstu posebej pomembno v luči prenosa prometa na okolju prijaznejše načine prevoza. V okviru splošne gospodarske analize stroškov in koristi je morebitna obremenitev s hrupom navedena glede na pripravljenost udeležencev, da plačajo za preventivne ukrepe, podnebni učinki (CO₂) glede na oceno stroškov za preprečevanje, morebitna škoda zaradi drugih onesnaževal zraka (npr. NO_x, prah, saje, CO, SO₂) pa glede na stroške neposredne škode za zdravje, rastlinstvo in objekte.

V okviru ocene tveganja za okolje so okoljski učinki opisani (z besedami), kar zadeva kvaliteto, in izraženi s takimi imenovanim faktorjem tveganja za okolje od 1 do 5, ki je odloči-

len za razvrstitev projekta v skladu z zahtevami direktive o habitatu.

Avstrija

Avstrija je sprejela splošni prometni načrt in nacionalno strategijo trajnostnega razvoja pa tudi strategijo za doseganje ciljev Kjotskega sporazuma; ti trije programi so razdeljeni na ukrepe za doseganje ciljev Protokola „Promet“. Leta 2002 je Avstrija izdala splošni prometni načrt, ki ima za namen:

- okrepiti Avstrijo kot gospodarski prostor,
- učinkovito in zahtevam primerno razviti omrežja,
- izboljšati varnost in
- zagotoviti financiranje ukrepov.

Francija

Leta 2003 je Francija sprejela nacionalno strategijo trajnostnega razvoja s programom praktičnih ukrepov na področju prometa (z namenom ločiti gospodarsko rast od učinkov prometa na okolje), zdravstveni in okoljski načrt (katerega namen je zlasti zmanjšati emisije dizelskih delcev), akcijski načrt proti obremenjenosti s hrupom (katerega namen je predvsem doseči zvočno izolacijo stanovanjskih objektov) in podnebni načrt.

Na srečanju medministrskega odbora 18. decembra 2003, ki je bilo predvsem namenjeno prometnim usmeritvam od leta 2020, je bila določena nova politika in načrt prometa z več cilji: gospodarski razvoj, privlačnost ozemelj, upoštevanje globalnih in lokalnih okoljskih vidikov.

Kot del te pobude je bil uveden inovativen sistem financiranja: nova agencija za financiranje prometne infrastrukture, ki upravlja prispevek države (7,5 milijard EUR do 2020) pri financiranju pomembnih infrastrukturnih projektov (od katerih jih je 75 % železniških ali rečnih projektov) v obliki subvencij



Vse alpske države dajejo poudarek razvoju potenciala železniškega prometa za prevoz tovora čez Alpe (vir: Rail Cargo Austria).

ali povračljivih predumov in ki črpa svoja sredstva predvsem iz avtocestnih cestnin.

Švica

V Švici je cilj trajnostnega razvoja zapisan v zvezni ustavi. Kar zadeva prometno politiko, trajnostna mobilnost pomeni, da je treba infrastrukturo načrtovati tako, da se odziva na potrebe mobilnosti, hkrati pa upošteva merila stroškov in učinkovitosti in povpraševanja po javnih storitvah. Tako je lahko vsem skupinam prebivalstva in vsem regijam v državi zagotovljen dostop do delujočega prometnega sistema. Potrebno je tudi zagotoviti, da je povečana mobilnost dopolnjena s izboljšano prometno varnostjo in da ne škoduje okolju.

Bolj konkretno se cilj trajnostne mobilnosti izvaja preko:

- programa modernizacije javnega prevoza (Rail 2000, povezava z evropskim železniškim omrežjem visoke hitrosti, zmanjšanje hrupa zaradi železnice),
- izenačenja pogojev konkurence med železnico in cesto, še posebej z uvedbo MLHVT leta 2001, in
- usklajevanja prevoznih sredstev, tako da je tovorni promet mogoče prenesti s ceste na železnico.

Italija

V Italiji nacionalne strategije tvorijo Splošni načrt prevoza in logistike (PGTL), ki je bil sprejet leta 2001 in podpira čezalpsko in notranjealpsko mobilnost. PGTL spremljajo prometni načrti na različnih lokalnih ravneh, po možnosti povezani z lokalno mobilnostjo. Njegov namen je zaježiti eksponentno rast cestnega prometa in njegovo koncentracijo na glavnih poteh in ima tri cilje:

- razvoj potenciala železniškega tovornega prometa čez alpski prostor tudi v povezavi z glavnimi pristanišči v severni Italiji,
- izdelava itinerarjev za razvoj tovornega prometa s severa na jug po železnici s profilom, primernim za prevoz zabojnikov in menjalnih kesonov, v sodelovanju s prekladalnimi pristanišči in glavnimi gorskimi prelazi in
- okrepitev sistema pretovornih točk za pretovarjanje s ceste na železnico na jugu.

Slovenija

V Sloveniji Sklep o prometni politiki Republike Slovenije (intermodalnost, čas za sinergijo), ki ga je Državni zbor sprejel v začetku leta 2006, določa osnovne usmeritve prometne politike za prihodnost – njena izhodišča, vizije, cilje in ukrepe. Glavni kazalci te prometne politike izvirajo iz mobilnosti, dostopnosti, okolja, varnosti, gospodarskega razvoja, optimalne rabe virov, intermodalnosti/interoperabilnosti in ravnotežja med transportnimi sistemi.

Odgovorni za prometno politiko so ob upoštevanju kompleksnosti trajnostnega razvoja dosledno določili cilje in ukrepe politike, ki enakopravno, istočasno in neodvisno obravnava vse štiri dimenzije trajnostnega razvoja: ekonomijo, družbo, okolje in etiko. Glavni cilji prometne politike vsebujejo dosego socialnega optimuma v prometnem sektorju, povečanje varnosti prevoza, učinkovito rabo energije v čistem okolju.

Z okoljskega stališča bo potrebno pospešiti razvoj novih prevoznih tehnik in tehnologij, ki lajšajo obremenjenost okolja in omogočajo uporabo bolj energetske učinkovitih in okoljsko sprejemljivih vozil. S spreminjajočimi se družbenimi navadami in gospodarsko dinamiko poskuša Slovenija izboljšati ozaveščenost javnosti o pomenu trajnostnega razvoja, vloge prevoza in njegovega delovanja ter optimalne uporabe.

Javni interes pri zagotavljanju mobilnosti je povezan tudi z družbenimi in okoljskimi dejavniki. Opisana vizija mobilnosti v Sloveniji je odziv na neuravnotežen razvoj potniškega prometa. Dva različna zakona in dva različna upravljavca, odgovorna za zagotavljanje storitev javnega prevoza, narekujejo pogoje za delo glavnih izvajalcev javnega prevoza, avtobusnih in železniških prevoznikov.

Slovenska prometna uprava meni, da je treba potnike ozavešči, da bi lahko usmerili potniški promet proti intermodalnim ciljem.

Ker je tudi gospodarstvo sestavni del trajnostnega razvoja, je Slovenija med ukrepi svoje prometne politike predvidela vzpostavitev tržnega sistema za zaračunavanje uporabe infrastrukture. V interesu države je, da ima razvite in konkurenčne prevoznike, ki nudijo kakovostne storitve, so uspešni, povečujejo dodano vrednost in inovacije, saj so zaradi ostre konkurence na evropskem prevoznem trgu podjetja prisiljena racionalizirati svoje poslovanje in se boriti za preživetje.

Z gospodarskega stališča je pričakovati vključitev zasebnega kapitala v razvoj prometne infrastrukture. Zasebni kapital bi moral biti vključen na vseh tistih področjih, kjer je mogoče doseči zelene cilje s pomočjo zasebne pobude in tako dvigniti breme z javnih financ. Predpisi in drugi zakonski akti bi morali predvsem določiti pogoje za razvoj kakovostne tržne strukture na področju prometa.

Z izgradnjo primerne infrastrukture želi Slovenija omogočiti tekoč in varen promet za slovenske in tuje prevoznike, ki vstopijo v državo in jo prečkajo. Tržno gospodarstvo in upravna ureditev ne ovirata prometa, ampak pospešujeta razvoj tega sektorja in spodbujata konkurenčnost slovenskih prevoznikov.

D5 Razvoj alpske prometne infrastrukture

D5.1 Politika cestne infrastrukture

V zadnjih osmih letih je prišlo do večjih nesreč s poškodbami in smrtnimi žrtvami na cestah v nekaterih glavnih alpskih predorih. Zaradi nesreč je bil čezalpski promet oviran več mesecev in včasih celo več let, stroški sanacije pa so znašali več kot 180 mio EUR (za več podrobnosti glej poglavje A1.2.2).

V okviru Züriške skupine so alpske države že prispevale k uporabi določb evropske direktive o varnosti cestnega prometa, izdane aprila 2004; ni pa še bil izdelan seznam tekočih del za izboljšanje varnosti železniških predorov na evropski ravni, ki bi ugotovil, kaj je potrebno še dodati ob upoštevanju posebnih značilnosti alpskega območja.

Kar zadeva tehnično varnost težkih tovornih vozil, je delovna skupina izdelala primerjalni seznam določb, ki se uporabljajo v alpskih državah, in proučuje načine za zmanjšanje tveganja vžiga težkih tovornih vozil.

V transevropskem prometnem omrežju (TEN-T) niso nobeni avtocestni projekti v alpskem prostoru označeni kot projekti visoke prednosti (EU 2005). V različnih državah članicah so posodobitve glavnih cest ali dokončanje omrežij predmet nacionalnih prometnih programov. Nekaj primerov projektov gradnje cest je navedenih v poglavju A1.2.1.

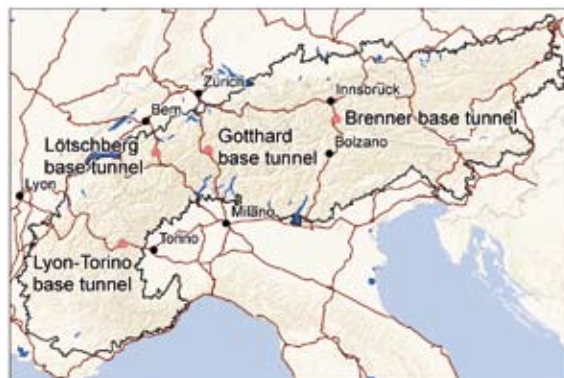
D5.2 Politike železniške infrastrukture

Večina železniških prog čez Alpe je starih in predori na njih so bili izdelani z vrtnimi tehnikami poznega 19. stoletja, ko je bilo nujno potrebno kopati na najmanjši možni razdalji in z uporabo orodja iz tistega časa. Na določenih delih imajo tako te proge naklon, ki ni skladen z razvojem sodobnih učinkovitih tovornih povezav.

Zaradi pričakovane rasti trgovine in potrebe po resnični alternativni cestnemu prevozu trenutno potekajo ali so v fazi projektiranja vrtna dela za štiri nove predore na glavnih poteh (glej sliko D5-1):

- bazni predor Lyon–Torino
- bazni predor Lötschberg
- bazni predor Gotthard,
- bazni predor Brenner.

Gre za poti visoke prednosti za strukturiranje trgovine v Evropi, tako da bo med leti 2007 in 2020 mogoče predstaviti alternativo rasti cestnega prometa na poti sever-jug in na južnoevropski poti.



Slika D5-1: Štirje železniški predori v izgradnji.

Francosko-italijanski čezmejni bazni predor

Novi mešani (tovorni in potniški) projekt povezave med Lyonom in Torino (TEN-T prednostni projekt št. 6, glej pogl. D3) ima dva cilja:

- zagotoviti trajnostni razvoj železniškega tovornega prometa čez ta del Alp (pričakovana zmogljivost 40 milijonov ton letno) z nadomestitvijo sedanje gorske proge z novo ravninsko s čezmejnimi baznimi predorom v dolžini okrog 52 km in
- omogočiti potnikom prečkati Alpe v najboljših možnih pogojih in zagotoviti učinkovit prevoz do večjih krajev alpskega koridorja.

Po tehničnih študijah, ki so sledile Torinski pogodbi, podpisani 29. januarja 2001, sta morali obe državi zaključiti svoje postopke - leta 2006 v primeru Italije in leta 2007 v primeru Francije. Predor naj bi bil usposobljen za obratovanje pred letom 2020 in naj bi stal okrog sedem milijard EUR.

Švicarske Nove železniške povezave čez Alpe (New Rail Links through the Alps, NRLA) in glavni predori na njih

V Švici poteka postopno izvajanje NRLA. Postopna izvedba omogoča nadzor nad stroški, ponujene storitve pa bodo lahko usklajene s povpraševanjem. Glavni elementi NRLA so:

- vrtnje baznega predora Lötschberg: predor, ki je dolg 34,6 km, je bil prebit konec aprila 2005. Zdaj poteka namestitve železniške tehnologije; otvoritev predora je načrtovana decembra 2007;
- gradnja baznega predora Gotthard: izvrtnih je bilo 54 % tega predora, ki bo dolg 57 km. Končan naj bi bil do leta 2015/2016. Ta struktura bo proti jugu podaljšana z baznim predorom Ceneri (15 km), ki naj bi bil po načrtih odprt leta 2016. Dovoljenje za gradnjo je bilo podeljeno oktobra 2005;
- predora Zimmerman in Hirzel sta razporejena v drugo fazo NRLA. Zaradi negotovosti glede zveznih financ bosta grajena postopno. Predor Zimmerman bo zgrajen nekaj let kasneje, kot je bilo načrtovano. Kar zadeva Hirzel, pa njegovo obratovanje trenutno ne velja za nujno.

Prvotni znesek naložbe je bil določen na 8,9 milijard EUR (14,7 milijard CHF). Poleti 2004 je bilo posojilo povečano za dodatnih 549 milijonov EUR (900 milijonov CHF), tako da je doseglo 9,5 milijard EUR (15,6 milijard CHF, po cenah iz leta 1998). Verjetni končni stroški so ocenjeni na 10 milijard EUR (16,4 milijard CHF, cene iz leta 1998, Schweizer Parlament 2006). 5,6 milijard EUR (9,66 milijard CHF) je načrtovanih za progo St-Gotthard-Ceneri in 2,6 milijard EUR (4,22 CHF) za progo Lötschberg-Simplon.

Podaljšanje NRLA na sever Švice ureja sporazum z Nemčijo.

Nova in posodobljena proga Karlsruhe – Offenburg – Basel, ki je najpomembnejša nemška priključna proga na NEAT v Švici je v celoti označena kot projekt najvišje prednosti v zveznem načrtu prometne infrastrukture iz leta 2003. Proga naj bi bila v celotni dolžini razširjena na štiri tire do leta 2015, ko bo hkrati za promet odprt bazni predor Gotthard v skladu z memorandumom o soglasju, podpisanim s Švico leta 1996.

Zvezni zakon o posodobitvi železniške infrastrukture vsebuje še druge priključne proge na NEAT. Projekti najvišje prednosti so:

- posodobljena proga München – Lindau – nemško/avstrijska meja
- posodobljena proga Stuttgart – Singen – nemško/švicarska meja
- posodobljena proga Ulm – Friedrichshafen – Lindau.

Tudi Italija in Švica sta sklenili sporazum, katerega namen je izboljšati povezave, še zlasti z letališčem Malpensa, preko usklajenega načrtovanja infrastrukture in ukrepov za izboljšanje delovanja železnice med državama. Dolgoročni načrt predvideva zagotovitev optimalne povezave med NRLA in italijanskim omrežjem visoke hitrosti.

V tem kontekstu zdaj proučujejo različne možnosti podaljšanja NRLA od Lugana proti jugu. Švica proučuje štiri različice novega odseka med Luganom in Chiassom („AlpTransit Sud“), Italija pa razvija tri alternative za nov odsek proti Luinu-Novari („Gronda Ovest“). Te alternative bodo ovrednotene do konca leta 2006.

Bazni predor Brenner

Aprila 2004 sta Avstrija in Italija podpisali sporazum o predoru Brenner. Skupni stroški 56-kilometrskega predora so ocenjeni na približno 4,6 milijarde EUR. Glede financiranja Italija in Avstrija pričakujeta najvišje subvencije TEN Evropske unije, predvideno pa je tudi zasebno-javno partnerstvo. Javni del bo 40 % financirala Italija, 40 % Avstrija in 20 % Evropska komisija. Delo na raziskovalnem rovu so se začela leta 2006, načrtovano pa je, da bo bazni predor Brenner v uporabi do leta 2020.

Junija 1994 (Memorandum iz Montreauxa) so se Nemčija, Italija in Avstrija dogovorile o postopni gradnji priključnih prog in baznega predora Brenner »v skladu z zahtevami in postopno realizacijo dostopnih povezav«. Te proge bodo posodobili tako, da bodo zmogljivosti, ki so potrebne za dodatni obseg prometa, lahko pravočasno zagotovljene.

Po zaključku ukrepov za razširitev zmogljivosti na nemških priključnih progah leta 2001 mora biti nadaljnja posodobitev usmerjena proti pričakovanim potrebam, ki pa so odvisne od dokončanja baznega predora Brenner. V tej zvezi je treba tudi upoštevati precejšnjo dodatno železniško zmogljivost med Nemčijo in Italijo, ki jo bosta omogočila NEAT v Švici z baznima predoroma Lötschberg (odprt od junija 2007 naprej) in Gotthard (ki naj bi bila končana 2007/2015) in štiritirna nemška priključna proga Karlsruhe – Basel.

Literatura

EUROPEAN COMMISSION (2005): Trans-European-Transport-Network TEN-T priority axes and projects 2005. Luxembourg.

SCHWEIZER PARLAMENT (2006): Zusammenfassung zum Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte zuhanden der Finanzkommissionen, der Geschäftsprüfungskommissionen und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen betreffend Oberaufsicht über den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) im Jahr 2005. <http://www.parlament.ch/ed-pa-berichte-de-nad-20060508-zus.pdf>.

D6 Tovorni promet čez Alpe, velik problem

Leta 2004 je čez alpske prehode peljalo več kot 10 milijonov težkih tovornih vozil. Obseg tovornega prometa se je v dvajsetih letih podvojil, kar je močno vplivalo na prometno varnost in kakovost okolja v Alpah. Ta trend povzroča naraščajoče ogorčenje med prebivalci, ki živijo ob glavnih cestnih prometnih poteh. Zato so pogoji tovornega prometa v alpskem prostoru ključnega pomena za njegovo prihodnost, še posebej promet zaradi mednarodne trgovine.

Zaradi tega alpske države postopoma razvijajo nacionalne in skupne ukrepe za urejanje cestnega tovornega prometa, zagotavljanje boljše prometne varnosti in oblikovanje cen glede na stroške cestnega prometa ob upoštevanju vseh neposrednih in posrednih stroškov.

Te ukrepe pa je treba še izvesti: čeprav so nacionalne politike že vzpostavljene, je udejanjanje učinkovitega sodelovanja – vsaj kratkoročno – bolj problematična naloga.

D6.1 Upravljanje in urejanje cestnega tovornega prometa

V okviru Züriške skupine so alpske države pripravile natančen popis ukrepov posameznih držav za urejanje prometa težkih tovornjakov čez Alpe in zbirajo mnenja različnih udeleženi strani, da bi lahko opravile oceno obstoječih ali načrtovanih sistemov za upravljanje prometa; glavni cilj je doseči skupne ali skupno dogovorjene ukrepe z globalnim pristopom k alpskemu prostoru. V tem kontekstu sta predvsem pomembni dve področji:

- predlogi za razširitev učinkovitih ukrepov, ki so jih nekatere alpske države že sprejele in ki jih je mogoče prenesti na druge, in
- strokovna študija novih ureditvenih sistemov, kot na primer načelo alpske prometne borze, ki ga je predlagala Švica.

Takšna borza bi zahtevala skupni pristop vseh alpskih držav. S tržnimi mehanizmi bi omogočila upravljanje omejenih cestnih zmogljivosti alpskih prelazov ali število voženj čez Alpe.

Nemčija – nadzor tovornega prometa

Pri izboljšanju varnosti v cestnem prometu, varstva okolja in lojalne konkurence je velik poudarek na izvrševanju pravil in predpisov.

Načeloma je izvrševanje naloga policij zveznih dežel. Tudi Zvezni urad za tovorni promet (BAG) na podlagi svojih pooblastil opravlja cestne kontrolne preglede na zvezni ravni, predvsem na področju socialne zakonodaje, zakonodaje o prevozu nevarnega blaga, tehničnih kontrolnih pregledov na cestah, pričvrščanju tovora, teže in dimenzij ter na področju cestnega prevoza blaga in skladnosti z zakonskimi določbami.

Cestni kontrolni pregledi, ki jih opravlja BAG in ki vključujejo tudi cestne priključke proti Alpam, so bili leta 2005 opravljeni na 615.000 vozilih (pribl. 50 % domačih in 50 % tujih vozil).

Delež kršitev, ugotovljenih med temi pregledi, je znašal 19,9 %, od tega 60 % na področju socialne zakonodaje (čas vožnje in počitka) in 25 % na področju zakonodaje o cestnem prometu.

Avstrija – prepoved nočne vožnje

V Avstriji je zaradi bistvene prekoračitve mejnih vrednosti NO₂ tirolska vlada izdala prepoved nočne vožnje na 46 km dolgem odseku avtoceste Inntal A12 od zime 2002/2003 naprej.

Francija in Italija – sodelovanje pri predorih in nadzor prometa

Težki tovorni promet skozi predora Mont Blanc in Frejus je bil po ponovnem odprtju predora Mont Blanc razdeljen glede na razmere. Dvostranski varnostni ukrepi so bili sprejeti tudi v cestnem predoru Tende (glej podpogl. A1.2.2).

Na prelazu Montgenevre so zaradi fizičnih značilnosti ceste težki tovornjaki nad 26 ton z omejenimi izjemami prepovedani že od avgusta 2003. Ustanovljen je bil nadzorni odbor obeh držav. Podobne določbe od julija 2003 obstajajo za prelaz Larche/Maddalena.



V Avstriji cestninjenje motornih vozil nadzorujejo z videom (vir: ASFINAG).

Za nadaljnje delovanje, ki je nujno potrebno in mora biti proaktivno, bo potrebno te ukrepe vključiti v širši kontekst upravljanja prometa na celotnem alpskem prostoru (glej besedilo v okviru o AlpChecku). Če bi ukrepe za urejanje cestnega prometa sestavljali samo prenos pristojbine, ki je ni mogoče uporabiti, na druge poti, bi to bilo neuporabno za prebivalce, ki živijo ob cesti, in v neskladju s cilji Alpske konvencije.

Študija primera: INTERREG IIB – projekt Alpcheck

Problemi glede souporabe podatkov o mobilnosti so očitni in se pojavljajo zaradi razlik v sistemih zbiranja podatkov, zaradi česar je homogenizacija otežena. AlpCheck želi ustvariti informacijski sistem, ki bo sposoben upravljati s podatki iz obstoječih nadzornih sistemov v alpskem območju. Ta sistem mora biti globalen, moral pa se bo prilagoditi lastnostim vsakega uporabnika. Prilagoditi se bo moral več zahtevam in različnim kontekstom ter različnim vrstam potovanja.

Cilji projekta: Naloge, integrirane v sistem in razvite skozi pilotne projekte, so:

- *z inovativnimi tehnologijami preveriti lokalni, turistični in tovarni prometni tok,*
- *analizirati posledice prometa na okoljsko kritičnih točkah in*
- *v celotnem mobilnostnem omrežju poudariti poti „praznih tovornjakov“, da bi lahko določili prerazporeditev toka tovarnega prometa.*

Vir: <http://www.alpinspace.org/alpcheck.html>

D6.2 Določitev optimalnih cen za tovarni promet

Tresničnost prevoznih stroškov kot sredstva prave konkurence med različnimi načini prevoza je pomembno področje dela za alpske države. Delo skupine za promet Alpske konvencije vključuje tudi določitev boljšega sistema za oblikovanje cen čezalpskega cestnega prevoza, ki bo vključeval vse zunanje dejavnike, na podlagi primerjave praks različnih držav in prevoznih stroškov na glavnih poteh (glej tudi informacije o cestninjenju v poglavjih A1 in C1).

Hkrati pa poskuša tudi vsaka država povišati stroške za cestne prevoze v okviru širše veljavnih pravil, kar pojasnjuje tudi pričakovanje novih možnosti, ki jih bo odprla sprememba direktive o evrovinjeti (glej poglavje D3).

Leta 2005 je Nemčija uvedla sistem cestnin za težka vozila, ki uporabljajo avtocestno infrastrukturo (LKW Maut), ki se izračunavajo glede na emisije onesnaževal in prevožene kilometre. Prejeta cestnina se, potem ko se odštejejo stroški za delovanje, nadzorovanje in pregledovanje sistema, nameni za gradnjo in izboljšanje prometne infrastrukture.

V Avstriji so bile cestnine za težka tovorna vozila in avtobuse na hitrih cestah in avtocestah uvedene 1. januarja 2004. Izračunajo se glede na prevožene kilometre. Tudi zvišanje

davka na mineralna olja za dizel za 3 cente na liter (toda za samo 2 centa za goriva brez žvepla) 1. januarja 2004 predstavlja korak naprej pri razporeditvi resničnih stroškov cestnega prevoza. Vsa vozila, ki presegajo dovoljeno bruto težo 3,5 ton – z drugimi besedami predvsem gospodarska vozila, a tudi veliki avtobusi in avtobusi – bodo morala plačati cestnino.

Novi sistem cestninjenja velja za 2.000 km omrežja hitrih cest in avtocest, ki so v pristojnosti državne Avstrijske družbe za avtoceste (ASFINAG). Ker trenutno veljavna Direktiva 99/62/ES dovoljuje cestnine samo v zvezi s stroški infrastrukture, je bilo dogovorjeno, da se bodo ti stroški določali vsaj na podlagi prevožene razdalje. Prejemnik prihodkov od cestnine je ASFINAG, ki je tudi pristojen za pobiranje cestnine.

Višina cestnine – v treh razredih glede na število osi – je bila določena novembra 2002 z uredbo ministra za promet na podlagi zadevnega zakona. Višina cestnine za vozila z dvema osema je 0,13 EUR/km, s tremi osmi 0,182 EUR/km (+40 %) in s štirimi ali več osmi 0,273 (+110 %). Teoretično povprečje cestnine je tako 0,22 EUR/km (brez DDV).

V Franciji se je leta 2004 višina TIPP na dizelsko gorivo približala tisti na bencin. Opravljene so bile različne študije o tem, kako bi lahko primeren sistem oblikovanja cen vplival na vedenje uporabnikov alpskih cest ali prispeval k financiranju alternativne infrastrukture. Te presoje se bodo nadaljevale v okviru projekta Lyon–Torino, saj sta se Francija in Italija dogovorili, da bosta za vse francosko-italijanske poti določili takšne ukrepe za urejanje in določanje cen cestnega prevoza, ki bodo naredili bodočo železniško povezavo privlačno.

Da bi spodbudili prehod med načini prevoza (kar je eden izmed ciljev, zapisanih v zvezni ustavi, od sprejetja člena o varstvu Alp) so v Švici januarja 2001 uvedli davek na težka vozila, odvisen od prevoženih kilometrov (MLHVT). Ta taksa uveljavlja načelo »onesnaževalec plača« in omogoča izravnavanje učinkov postopnega višanja omejitve teže tovornjakov, ki je leta 2005 dosegla 40 ton. Taksa se zaračunava švicarskim in tujim vozilom, težjim od 3.5 ton, določi pa se na podlagi prevoženih kilometrov, bruto teže vozila in kategorijo vozila glede na emisije onesnaževal.

Skupni odbor za kopenski promet, ki nadzoruje sporazum med EU in Švico, je določil višino takse, ki velja od 1. januarja 2005 do začetka obratovanja baznega predora Lötschberg, ki je predvideno maja 2007, oziroma do 1. januarja 2008, če predor do takrat še ne bo v uporabi. Višina takse ima za osnovo tehtano povprečje 178,42 EUR (292,50 EUR) za 40-tonsko vozilo na razdalji 300 km. Dve tretjini prejetega MLHVT sta namenjeni za financiranje NRLA in drugih večjih projektov prometne infrastrukture.

D6.3 Optimizacija železniških koridorjev

Pogled naprej do leta 2020 pokaže, da načrtovana nova čezalpska železniška infrastruktura ne zadostuje, saj ne kaže otipljivih znakov, da bo dajala resnično podporo alternativnim načinom tovornega prometa. Zato je nujno potrebna kombinacija praktičnih ukrepov v zaporednih časovnih obdobjih, da bi najprej stabilizirali trenutno stanje tovornega prometa čez Alpe po železnici, nato pa poskusili doseči napredek, kjer in kakor je to le mogoče. To pomeni uporabo usklajenih ukrepov z enega konca gospodarske poti na drugega, da bi izboljšali ponudbo povezav na različnih obstoječih železniških koridorjih in dosegli napredek glede interoperabilnosti omrežij. Ta cilj nadzoruje skupina za promet Alpske konvencije.

Načrt Brenner 2005

Julija 2002 so se predstavniki ministrstev za promet Nemčije, Avstrije, Italije in Grčije odločili oblikovati tri delovne skupine, ki naj bi poiskale rešitve za trenutne probleme v čezalpskem tovornem prometu z oblikovanjem ukrepov za kombinirani prevoz po koridorju Nemčija–Avstrija–Italija po brennerski poti. Cilj je bil povečati obseg kombiniranega prevoza po brennerski poti do leta 2005 za vsaj 50 % v primerjavi z letom 2001. Ukrepi so bili združeni v akcijski načrt »Brenner 2005«.

S sprejetjem tega akcijskega načrta so vsi prometni in upravni gospodarski nosilci interesov dobili praktično, oprijemljivo odgovornost, da z usklajenim delovanjem dosežejo povečanje zmogljivosti in izboljšanje konkurenčnosti čezalpskega tovornega prometa po železnici. Akcijski načrt »Brenner 2005« sestavljajo trije paketi ukrepov:

- prvi paket vsebuje prednostne ukrepe, ki so se začeli izvajati takoj,
- drugi paket zadeva ukrepe, izvajanje katerih se je lahko začelo v relativno kratkem času in s katerimi se želi izboljšati konkurenčnost, in
- tretji paket zadeva ukrepe, ki se lahko začnejo izvajati v srednjeročnem obdobju, na primer infrastrukturni ukrepi, ki bodo predstavljali temelj za dolgoročno rast kombiniranega prevoza.

Rezultati izvajanja teh ukrepov so v nekaterih primerih zelo pozitivni. Vsako leto je pripravljeno poročilo o spremljanju in nadzoru teh paketov. Podatki za leto 2005 kažejo 21-odstotno povečanje nespemljanega kombiniranega prevoza in 63-odstotno zmanjšanje spemljanega kombiniranega prevoza, kar pomeni skupno zmanjšanje za 19 %. Nekateri posamezni rezultati akcijskega načrta so predstavljeni v poglavju A1.3.

Koridor IQ-C (Mednarodna skupina za izboljšanje kakovosti železniškega prevoza po koridorju sever-jug)

Januarja 2003 so ministri štirih držav koridorja sever-jug preko Simplona in Gottharda, tj. Italije, Nemčije, Nizozemske in Švice, podpisali Memorandum o soglasju.

IQ-C program določa vrsto kratkoročnih ukrepov za ugotavljanje in odpravljanje trenutnih šibkih točk železniškega koridorja z namenom spodbujati prehod med načini prevoza. Konkretni ukrepi so opisani v poglavju A1.3.

Trenutno se skupina IQ-C predvsem ukvarja z analizo uvedbe ETCS na koridorju sever-jug (spremenljivke, ki vplivajo na infrastrukturo, se ovrednotijo glede na razmerje med njihovo koristnostjo in stroški). Po načrtih naj bi bil ETCS na celotnem koridorju nameščen do obdobja 2012/15. Tako bodo lahko lokomotive, ki so opremljene z eno samo varnostno napravo, uporabljale celoten koridor.

Koridor Maurienne, železniški avtocestni eksperiment Aiton-Orbassano

Obratovanje proge Aiton–Orbassano naj bi se po koncu modernizacije te zgodovinske proge povečalo na 20 voženj v obe smeri tedensko. Kratkoročno je prednostna naloga izboljšanje pogostosti

rednih povezav in končanje del v predoru. Med francosko-italijanskim vrhom 4. oktobra 2005 sta se francoski in italijanski minister odločila opraviti študije o oblikah obratovanja proge po končanih delih.

Ministra sta se tudi odločila, da se v srednjeročnem obdobju vzpostavi usklajen akcijski načrt za optimizacijo železniških povezav na obstoječi prog, ki bi zajel izpad tržnega deleža železniškega tovornega prometa in zagotovil dolgoročno verodostojnost projekta Lyon–Torino. Za to namen bodo RFF, RFI, SNCF in Trenitalia pod okriljem obeh ministrstev pripravili praktični akcijski načrt. Francija in Italija bosta potem lahko podpisali memorandum o soglasju, kot so to storile Nemčija, Avstrija in Italija v primeru Brennerja.

D6.4 Alternative z uporabo morskih in rečnih načinov

Razvoj hitrih morskih prometnih poti v Sredozemlju

Za Francijo in Italijo je pomembno, da omogočita izognitev Alpam in zmanjšata promet na glavni cestni prometni infrastrukturi. To je še posebej relevantno zaradi razvoja visokozmogljivih in visokokakovostnih morskih povezav tako za daljinsko pot sever-jug ali mediteransko pot kot za povezavo Iberski polotok–Francija–Italija ali Francija–Italija. Francija se je resno zavezala, da bo financirala te projekte, ki jih načrtuje Francoska agencija za financiranje prometne infrastrukture (AFITF).

Trenutno poteka vrsta študij z namenom pripraviti razpis za predloge skupaj z Italijo in Španijo leta 2007. Še zlasti Francija, kot del CIG za južne Alpe, je izdelala študijo o obsegu prometa, ki bi ga bilo mogoče prenesti s ceste na kakšno od hitrih morskih poti.

Študija, ki je proučila skoraj deset možnih poti, je bila zasnovana na primerjavi stroškov prevoza »od vrat do vrat«. Pokazala je, da so hitre morske poti verodostojna alternativa pristopu »samo po cesti« in bi lahko teoretično prevzele

precejšen obseg prometa. Vendar pa na pristop morskih poti močno vplivajo prevozni stroški, pogostost, kakovost morskih povezav in organizacijske naložbene omejitve za prevoznike.

Poleg tega je proga Toulon – Civitavecchia (tovorna in potniška), ustanovljena januarja 2005, obalna pot, ki bi lahko postala »morska avtocesta« v primeru povečanja zmogljivosti in pogostosti povezav. Trenutno je povprečni faktor obremenitve v regiji okrog 40 %. Na voljo so tri odhodi tedensko v vsako smer, vožnja traja 14 ur, cena pa je okrog 450 EUR za težko tovorno vozilo z voznikom. Za primerjavo – pri uporabi prevoza »samo po cesti« bi vožnja stala 800 EUR in bi trajala 22 ur.

Nemčija – prenos tovora na vodno pot

Zmanjšanje tranzitnega prometa blaga s kopenskimi prevoznimi načini je načeloma poleg možnosti, ki jih nudijo celinske plovne poti, mogoče doseči tudi s prevozi po morju na kratkih razdaljah. V Nemčiji si močno prizadevajo za koncept »s ceste na morske/plovne poti« kot ključni element prometne politike za napredek pri razbremenjevanju cestnega prometa s pomočjo prevoza po vodni poti; posredno ta koncept zadeva tudi čezalpski tovorni promet.

D7 Spodbujanje trajnostne mobilnosti za prebivalce alpskega prostora

Tovorni promet predstavlja izredno pomemben element prometa v alpskem prostoru. Ne smemo pa pozabiti, da na tem območju živi več kot 13 milijonov ljudi. Za njihovo vsakodnevno življenje in prosti čas ter za turiste in obiskovalce, ki jih pritegne izjemna kakovost Alp, je spodbujanje trajnostne mobilnosti pri gibanju ljudi v Alpah zahteva, ki ji Protokol „Promet“ Alpske konvencije daje visoko prioriteto.

Spodbujanje trajnostne mobilnosti temelji na ukrepih, ki jih na lokalni ravni sprejmejo pristojni lokalni in državni organi, kar ga postavlja v središče zanimanja organizacij, povezanih z Alpsko konvencijo. Veliko projektov je tudi vzpostavljenih preko programov Alpski prostor INTERREG (glej poglavji D7.2 in D8).

D7.1 Trajnostna mobilnost potnikov v alpskih skupnostih in okrog njih

Trajnostna mobilnost potnikov poteka na različnih ravneh, denimo notranji mestni promet in lokalni promet ter medkrajevni promet. Obstaja cela vrst pobud in projektov za izboljšanje mobilnosti potnikov v alpskem območju.

Iz gospodarskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov v razvitih evropskih državah narašča tudi pomen kolesa v transportnem sistemu. Veliko število ljudi ne glede na starost in družbeni položaj se vozi s kolesom.

V nadaljevanju sledi nekaj primerov uspešnih politik.

Izboljšave v mestnem potniškem prometu v Italiji

V Italiji mora imeti vsako mesto z več kot 30.000 prebivalci načrt mestnega prometa, ki vsebuje ukrepe oblikovanja cen in ureditvene ukrepe ali celo prisilne ukrepe v primeru daljšega okoljskega alarma. Glavni cilj je regulirati uporabo avtomobila bodisi za rutinsko potovanje, ki je lahko učinkovitejše z uporabo javnega prevoza, bodisi za potovanja v predele, kjer so pogosti zastoji.

Namen mestnega prometnega načrta je tako izvajati integrirani transportni sistem (javna sredstva in zasebna vozila, mestni in izvenmestni prevoz in javni prevoz, ki ga upravljajo različni izvajalci) tako glede infrastrukture in ponujenih storitev kot glede nadzora nad povpraševanjem in ureditvenih ukrepov: infrastruktura za sistem „parkiraj in se pelji z avtobusom“, kolesarske steze, redna linija za prevoz v središče mesta itd.

V okviru teh programov so razvili zanimive ukrepe v mestih v alpskem prostoru: Imperia, Bergamo, Bozen/ Bolzano, Brescia, Como, Trento, Trst in Videm. Tako je denimo Videm od leta 1998 več kot potrojil infrastrukturo za sistem „parkiraj in se pelji z avtobusom“, Imperia in Bergamo pa sta podvojila število plačljivih parkirnih mest. Večja alpska mesta so tudi

uvedla cone omejenega prometa in cone za pešce. To politiko se še posebej spodbujali v Vidmu in Trstu.

Tudi drugi ukrepi prispevajo k trajnostni lokalni mobilnosti, na primer:

- ureditev kolesarskih stez (Trento, Trst, Videm) in
- programi za razvoj inovativnih vozil za javni prevoz (Imperia, Videm, Trst, Trento).

Prav tako je vredno omeniti, da v Brescii, Bergamu in Trstu velja obveznost kontrole emisij izpušnih plinov (uporaba moderne nalepke bollino blu).

Po drugi strani pa italijanska alpska mesta zaostajajo pri vzpostavljanju telematskih sistemov upravljanja prometa (čeprav imajo nekatera od njih, denimo Brescia, zanimive pobude) in premalo uporabljajo vir financiranja inovativnih ukrepov za trajnostno mobilnost, ki ga je leta 1999/2000 ustanovila država. Trst je edino mesto s prispevkom za razvoj inovativnih sistemov.

Čezmejna regionalna železniška povezava med Francijo in Švico

V fazi proučitve je projekt železniške povezave Comevino – Eaux Vives – Annemasse med Francijo in Švico (projekt CEVA). Projekt predvideva izgradnjo 4,8 km dolgega predora med Cornavinom – La Praille in Eaux-Vives – Annemasse. Proga med Eaux-Vives in francosko mejo bo dvotirna in zgrajena na način cut and cover. Pripravlja se dvostranski sporazum, ki bo urejal vprašanja, kot so pristojnost končnih uporabnikov in vzdrževanje, napajanje z električno energijo in infrastrukturni profil. Železniška povezava naj bi po načrtih začela obratovati med letoma 2010 in 2020.

V obravnavi je tudi projekt, s katerim se želi izboljšati železniško povezavo med Mendrisiom in Varesejem (MEVA). Projekt vključuje 5,2 km dolgo progo med krajema Stabio in Arcisate (Italija). Začetek obratovanja je predviden leta 2010. Decembra 2005 je zvezni svet na parlament naslovil sporočilo, s katerim ga je obvestil, da bo stroške teh dveh projektov, ki ju financira konfederacija, kril infrastrukturni sklad, namenjen naseljem.

Regionalno podaljšanje tramvajskih in avtobusnih linij okrog francoskih mest

Na območju somestja Grenobla so v fazi načrtovanja ali izvedbe trije projekti, ki so bili poleg oblikovanja cen na ravni departmajeve ustanovljeni 1. oktobra 2002:

- izvedba tretje tramvajске proge in podaljšanje obstoječih prog do Grenobla (začetek obratovanja 2006)
- mestni tramvaj: povezava Grenoble-Moirans, dolga 18,5 km (začetek obratovanja predviden leta 2008) in
- 2. septembra 2002 je bila uvedena ekspresna avtobusna povezava med kraji Crolles, Grenoble in Voiron z odhodi avtobusov vsakih 10 minut, ki bo obratovala do dokončanja gornjih projektov, in uporaba (trenutno še poskusno) odstavnega pasu na avtocesti A48, kjer so pogosto zastoji.



Tramvaj v Grenoblu (vir: S. Marzelli).

Razvoj regionalnega železniškega sistema v Avstriji

V okviru izvajanja programa infrastrukture za lokalni promet v Salzburgu (NAVIS) se vzpostavlja hitri tranzitni sistem, ki bo uvedel avtomatski sistem krmiljenja prometa v conah Salzburg-Strasswalchen, Salzburg-Golling in Salzburg-Saalachbrücke/Freilassing. Dvanajst novih postaj in dve novi progi med salzburško glavno postajo in Saalachbrücke/Freilassingom ter vzpostavitev rednih časovno nadzorovanih povezav bodo omogočili razvoj lokalnega železniškega prometa iz Salzburga z okolico, ki bo privlačna alternativa uporabi avtomobila.

Novembra 2003 je deželna vlada Tirolske sprejela načelno odločitev, da bo razvila regionalni javni prevoz po železnici na območju mestne regije Innsbruck v obliki regionalnega železniškega sistema in regionalno medkrajevno avtobusno povezavo med krajema Telfs in Schwaz.

Novembra 2003 je tirolska vlada sprejela odločitev za vzpostavitev naslednjih projektov:

- modernizacija proge StubaitalBahn, da bo postala privlačna regionalna proga z neposrednim dostopom do glavne postaje v Innsbrucku na novi trasi, kar bo skrajšalo čas potovanja,
- izgradnja nove regionalne proge med Völsom in Hal-lom na Tirolskem, ki bo omogočila prečkanje središča mesta z obstoječimi tramvajskimi progami v kombinaciji s prevozom na glavno postajo,
- razširitev omrežja tramvajskega sistema v Innsbrucku, delno z uporabo novih regionalnih železniških prog, ki bodo zgrajene, in

- razvoj regionalnega medkrajevnega avtobusnega prometa med Telfsom in Schwazem in uporaba nove okretne na avtobusni postaji v Innsbrucku.

Vse privlačnejši javni prevoz v Nemčiji

Bavarska si z izboljšanjem storitev in privlačnimi cenami prizadeva, da bi prebivalci alpskega območja presedlali z osebnih avtomobilov na javni prevoz.

Leta 1996 je vlada Svobodne države Bavarske s finančno podporo zveze uvedla integrirani vozni red (BayernTakt), ki povečuje privlačnost javnega prevoza še zlasti za prosti čas s širšimi učinki na alpski turizem. Večina turističnih območij je vključenih v železniško omrežje DB. Prevoz do končnega cilja pa poteka z avtobusi ali skupnimi taksiji. S finančno podporo tudi spodbujajo gradnjo infrastrukture za sistem „parkiraj in se pelji z avtobusom“.

Čezmejne povezave že obstajajo za javni prevoz na kratke razdalje med Bavarsko in Avstrijo kot npr. povezava Berchtesgaden-Salzburg ali avtobusna povezava med krajema Reit im Winkel in Kössen. S kartico Bodensko jezero se je mogoče voziti z železnico, ladjo ali avtobusom po celotnem območju jezera za 21 EUR na dan.

Bayern Ticket je vozovnica za javni prevoz po vsej Bavarski po ugodni ceni. Obstajajo še kombinirane vozovnice za posamezne dele Bavarske, ki imetniku omogočajo uporabo več prevoznih sredstev, denimo železnico ali gorsko železnico. V Allgäu imajo kartico Allgäu, ki velja za prevoz na kratke razdalje.

Še zlasti v alpskem območju lokalne in regionalne oblasti, ki organizirajo javni prevoz, nudijo obiskovalcem možnost uporabljati javni prevoz na kratke razdalje s popustom (smučarski avtobus, znižana sezonska vozovnica, dnevna vozovnica, prevoz koles na vlaku) in so uvedle posebne proge za prostočasni promet (na primer: krožna avtobusna proga od Wendelsteina v okrožjih Rosenheim in Miesbach).

S angažiranjem železniških podjetij je prišlo do uspešne oživitve lahke železnice, kakršna je Bayerische Oberland Bahn (BOB).



Razvoj kolesarjenja v slovenskih občinah

Slovenija si prizadeva za pospeševanje sprememb pri izbiri prevoznih sredstev v mestih in tako vsaj deloma nadomestiti dnevno migracijo z avtomobili s kolesarjenjem. V zadnjem času se je začelo veliko ljudi ukvarjati s kolesarjenjem v čistem in prijaznem okolju zunaj večjih mest iz turističnih, rekreacijskih ali zdravstveno-preventivnih razlogov. Območja za kolesarjenje in sprehode tako postajajo središče pozornosti urbanistov in prometnih strokovnjakov.

Kolesarsko omrežje v državi sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske poti. Mestne kolesarske poti so povezane z državnim kolesarskim omrežjem.

D7.2 Trajnostna mobilnost potnikov pri dostopu do turističnih krajev

Konferenca o »okolju prijaznem potovanju v Evropi – izzivi in inovacije okolja, prometa in turizma«, ki je potekala 30. in 31. januarja 2006 na Dunaju, je bila priložnost za poročanje o številnih lokalnih izkušnjah in čezmejnem sodelovanju. Namen konference je bil spodbujati inteligentno zagotavljanje javnega prevoza v samem turističnem območje in omogočiti dostop do postaj z vlakom namesto z osebnimi vozili. Predlagane so bile nekatere smernice za prihodnje delo (glej pogl. E2):

- spodbujanje trajnostne mobilnosti preko turističnih območij kot dejavnika pozitivne konkurenčne podobe,
- razvoj čezmejnega sodelovanja med lokalnimi oblastmi, prevozniki in turistični subjekti za boljše organizirano zagotavljanje javnega prevoza v Alpah na različnih ravneh in
- pospeševanje raziskav na področju čistih vozil z nižjo porabo energije iz neobnovljivih virov.

Konferenca je bila tudi priložnost za skupnosti, ki sodelujejo v programu INTERREG „ALPS MOBILITY II – Alpine Pearls“ (glej pogl. D8), da se uradno organizirajo v združenje, ki mu predseduje župan Werfenwenga (Avstrija).

Razširjenost sistema „parkiraj in se pelji z avtobusom“ v Nemčiji

Da bi zmanjšali hrup in onesnaženost, je v Nemčiji je veliko občin začelo omejevati promet osebnih avtomobilov v mestna središča z gradnjo parkirišč za sistem »parkiraj in se pelji z avtobusom« na obrobjih, ki so včasih s središčem povezana z redno avtobusno linijo. V tem projektu sodelujejo naslednja alpska mesta: Bad Aibling, Bad Kohlgrub, Bad Reichenhall, Bad Töt, Bad Wiessee, Berchtesgaden, Fischen im Allgäu, Füssen, Garmisch Partenkirchen, Hindelang, Lindau, Mittenwald, Oberammergau, Oberaudorf, Oberstaufen, Oberstdorf in Ruhpolding. Rezultati kažejo, da so ljudje ta sistem dobro sprejeli, še posebno v poletnih mesecih. Na primer v Oberstdorfu sistem »parkiraj in se pelji z avtobusom« dnevno prepreči do 3.300 voženj avtomobilov v mestno središče.

Mesta Bad Reichenhall, Oberstdorf in Berchtesgaden v Bavarskih Alpah so vključena v projekt INTERREG IIIB ALPS MOBILITY II. Njegov glavni cilj je oblikovanje kombinirane rešitve za obisk prečudovite pokrajine in krajev ter vasi, ki kažejo največje spoštovanje do alpskega okolja, s trajnostnimi prevoznimi sredstvi.

Velik pomen žižnic v Sloveniji

V Sloveniji je prevoz z žičnico namenjen turistom in rekreativcem, je pa tudi del ponudbe rednega prevoza potnikov.

V Sloveniji je več kot 280 žičniških naprav, od tega je 6 dostavnih žižnic, 46 sedežnic in več kot 230 vlečnic. Upravlja jih 47 upravljavcev, ki so registrirani pri Gospodarski zbornici Slovenije. Med njimi je šest športnih središč nacionalnega pomena, deset središč regionalnega pomena in 39 središč lokalnega pomena. V povprečju slovenski žičniški prevozniki

sistem letno prepelje več kot 13 milijonov potnikov. Cilj je vzpostaviti kakovostni sistem žižnic kot element celotne slovenske turistične ponudbe.

Študija primera: Rezultati strokovne konference »Okolju prijazno potovanje v Evropi«

Januarja 2006 je Avstrija kot predsedujoča EU in Alpski konvenciji organizirala veliko konferenco o okolju prijaznem potovanju v Evropi, kjer so sprejeli veliko splošno priznanih priporočil (glej priložo). Priporočila konference, ki so bila sestavljena na podlagi številnih različnih projektov in pristopov, predstavljenih na konferenci, nudijo podroben okvir za spodbujanje turizma, ki temelji na trajnostni mobilnosti in vključitvi tovrstnih prizadevanj v lokalni razvoj in politiko na številnih področjih. Predlogi denimo vključujejo:

na področju prevoza:

- čezmejne ponudbe paketov z uporabo javnega prevoza
- logistične verige za prtljago
- ponudbe s kombinacijo javnega prevoza in kolesarjenja
- integrirani tarifni sistemi.

na področju turističnih ciljev:

- upravljanje mobilnosti
- verige prevoza od začetka do cilja brez avtomobila
- oblikovanje strateških partnerstev med turistično panogo in prevoznimi podjetji

na področju oblikovanja politike:

- zagotovitev zanesljivih podatkov
- promocija obstoječih znamk za turistične kraje.

Več podrobnosti je predstavljenih v Prilogi D7.



Logotip konference.

Raznolika ponudba turistične mobilnosti v Avstriji

V Avstriji so leta 1998 tri zvezna ministrstva, dežela Salzburg in dve vzorčni skupnosti Bad Hofgastein in Werfenweng začeli izvajati projekt »Trajnostna mobilnost – turizem brez avtomobila«, ki je v prihodnost usmerjen skupni projekt za okolje, turizem in mobilnost. Finančno ga je podprla Evropska unija.

Projekt je spodbudilo spoznanje, da je zdravo in čisto okolje bistvenega pomena za pritegnitev obiskovalcev v turistično središče. Vendar pa turizem, še zlasti motorizirani turizem, negativno vpliva na okolje, še posebej z onesnaževanjem zraka, hrupom in rabo zemljišč. Turizem je neločljivo povezan s prometom. Turisti se pripeljejo na počitniški cilj in se odpeljejo nazaj domov, med bivanjem v turističnem kraju pa se vozijo na lokalne izlete. Motorizirani prevoz negativno vpliva na ekosisteme območja in zmanjša njegovo rekreacijsko vrednost.

Potovati v Bad Hofgastein brez avtomobila je enostavno, ker se kraj nahaja na tauernski progi, ki je glavna povezava med Münchnom in jugom. Edina težava je, da je železniška postaja 2 km oddaljena od središča kraja. Zato železniško postajo s središčem povezuje zasebna avtobusna linija. V Bad Hofgasteinu je poudarek na obvladovanju prometa in nadomestitvi vozil z motorji z notranjim izgorevanjem z električnimi vozili za posebne namene (najem avtomobilov, delitev avtomobila, hoteli, dostava). V Bad Hofgasteinu tudi aktivno podpirajo kolo kot prevozno sredstvo in so vsem krajanom ponudili nepovratna sredstva za nakup novih koles. Krajanji so do leta 2005, ko se je projekt uradno zaključil, kupili več sto koles.

V Werfenwengu, ki nima svoje železniške postaje, je bila ustanovljena taksi služba na klic, imenovana Werfenweng Shuttle, do naslednje železniške postaje Bischofshofen, ki je 14 km oddaljena od Werfenwenga.

V Werfenwengu je bila postavljena prva solarna postaja za polnjenje akumulatorjev električnih vozil v Avstriji (v Werfenwengu je v uporabi 25 električnih vozil). 12,5 m² fotona-petostni sistem z močjo 2.200 W/h letno proizvede okrog 2.000 kWh za električni vojni park obiskovalcev. Poudarek je tudi na razvoju novega turističnega proizvoda. Posebna interesna skupina »Počitnice stran od avtomobila« ponuja posebne pakete »vse vključeno« (»mobilni brez avtomobila«), deloma v sodelovanju z mednarodnimi organizatorji potovanj, od katerih so nekateri specializirani za potovanja z javnim prevozom. Te informacije so že vključene v katalogih organizatorjev potovanj in so v ponudbi na turističnih sejmih. Skupina pripravi materiale za prodajna mesta, razvije novo grafično podobo za odnose teh občin z javnostjo in organizira informativna potovanja za prodajne zastopnike potovalnih agencij. Vse ukrepe spremljajo promocijski ukrepi, npr. sporočila za medije, glasila, sodelovanje z mediji (npr. televizijski spoti na lokalni televiziji), vidnost v občini (znaki ob vstopu v občino, nalepke, zastavice, zastave), dogodki (trajnostni in mobilni dan, dan brez avtomobila s promocijskimi dejavnostmi, usmerjenimi na določene interesne skupine).



Postaja za najem različnih vozil za prevoz potnikov v Werfenwengu v Avstriji (vir: Tourismusverband Werfenweng).

Neukirchen am Großvenediger je od leta 2006 vzorčna skupnost v projektu »Trajnostna mobilnost – turizem brez avtomobila«. Kraj se predvsem osredotoča na omrežje kolesarskih stez in poti, saj je občina znana po gorskem kolesarstvu, pešpoti in na izboljšanje dostopa do občine brez avtomobila s posebnimi ponudbami.

V območju Gesäuse, Eisenwurzen, Erzbergland na Štajerskem so v okviru projekta INTERREG »mobilAlp« začeli izvajati projekt »Xeismobil«, ki združuje potrebo po ohranitvi javnega prevoza v alpskem območju z dostopnostjo območja turistom s trajnostnimi prevoznimi sredstvi. 16 občin v regiji sodeluje pri ustvarjanju ponudbe za individualno doživljanje narave od postaje javnega prevoza ali železniške postaje.

Cilje je tako mogoče doseči z boljšo ponudbo javnega prevoza (železnica, avtobus, vožnja na klic), upravljanjem potreb po prevozu z združevanjem vseh prevoznih sredstev, z uvedbo mobilnostnega centra, s trženjem in uvedbo alternativnih pogonskih sistemov za javni prevoz.

D8 Izboljšanje prometa v Alpah: nekatere evropske zgodbe o uspehu

Na koncu tega dela poročila so predstavljeni nekateri uspešni projekti, izvedeni na nadnacionalni ravni v alpskem prostoru. Preko teh primerov bo morda postal abstraktni okvir politik bolj viden in otipljiv in bo morda navdihnil nove dejavnosti.

D8.1 Pregled trenutnih projektov INTERREG

»Program za Območje Alp« pobude INTERREG IIIB, ki ga je razvila EU (z naložbo iz strukturnih skladov v višini 59,7 milijonov EUR v obdobju 2000–2006) spodbuja mednarodno sodelovanje za izboljšanje učinkovitosti, intermodalnosti in dostopnosti v Alpah. V obdobju 2000–2006 je bilo izvedenih osem projektov:

- Projekt **AlpenCorS** zajema obsežna vprašanja politike cestnih koridorjev v alpskem prostoru. Še posebej si prizadeva definirati obliko koridorja 5 (Lizbona–Kijev), določiti njegovo prostorsko skladnost, vlogo vključenih subjektov in metode za njegovo uresničitev.
- Projekt **ALPS MOBILITY II** – Alpine Pearls zadeva ukrepe trajnostne mobilnosti v turizmu. Določa znamko »biser Alp« (Alpine Pearl) in si prizadeva za spodbujanje izmenjave izkušenj glede mobilnosti.
- Projekt **ALPINE AWARENESS** si prizadeva za izboljšanje ozaveščenosti več ciljnih skupin o vprašanih trajnostne mobilnosti v Alpah (mladi, strokovna turistična javnost, strokovna prometna javnost).
- Projekt **AlpFRail** poskuša v skladu s strategijo prehoda na alternativne načine prevoza razviti mednarodne rešitve za upravljanje tovornega prometa čez Alpe, zagotoviti učinkovitejšo rabo obstoječe infrastrukture in ugotoviti manjkajoče člene (glej spodaj).
- Projekt **MONITRAF** si prizadeva za oblikovanje orodij za ocenjevanje čezalpskega prometa, za spodbujanje oblikovanja in dejavnosti mreže partnerjev in za ocenjevanje učinkov cestnega prometa v alpskem prostoru.
- Projekt **ALPNAP** želi predvideti emisije onesnaževal zraka in obremenjevanje s hrupom zaradi prometa in oceniti vpliv na okolje, kakovost življenja in zdravje ljudi, ki živijo ob prometnih poteh.
- Projekt **VIANOVA** želi zmanjšati avtomobilski promet v somestjih, še posebej za vožnje posameznikov, in motivirati prebivalce k telesni aktivnosti (kolesarjenje, hoja).
- Projekt **mobAlp** obravnava vse vrste mobilnosti (delo na domu, turizem, trgovina) in mora izdelati podroben načrt trajnostne mobilnosti v Alpah glede varstva ozemlja in okolja z razvojem javnega prevoza in čistih tehnologij.

Drugi projekti so bili že določeni. Razviti jih bo mogoče v naslednjem programu za obdobje 2007–2013, ko bo poudarek na vključitvi večjega števila alpskih lokalnih organov. Predlagano prednostno področje »povezljivost in dostopnost« bo morda spodbudilo dejavnosti, povezane s prometom. Poleg programa mednarodnega sodelovanja tudi drugi programi čezmejnega sodelovanja v Alpah prispevajo k reševanju skupnih problemov in nudijo okvire, prilagojene za sodelovanje in razvoj čezmejnih prometnih omrežij.

Znanstvena delavnica o gorski mobilnosti in prometu SWOMM

Znanstvena delavnica o gorski mobilnosti – SWOMM je potekala v dveh delih leta 2005 (Bolzano) in 2006 (Domo-dossola) in je zbrala nekaj najpomembnejših raziskav in znanstvenih projektov o prometu in trajnostni mobilnosti v gorskih predelih z naslednjih tematskih področij:

- prenos blaga s ceste na železnico
- alpski koridorji
- okolju prijazna prevozna sredstva
- strategije za učinkovite transportne sisteme
- upravljanje prometa
- vpliv prometa na alpsko okolje in
- mednarodni vidiki alpskega prometa.

SWOMM je podprlo italijansko ministrstvo za okolje v okviru svojih dejavnosti pri projektu AlpFRail INTERREG III B Alpine Space (ki je bil namenjen vzpostavitvi alpskega železniškega omrežja in prenosa tovora s ceste na železnico) in ga je oblikovalo v sodelovanju z Evropsko akademijo v Bolzanu in Odborom za stoletnico predora Simplon.

V tem okviru so na prvem srečanju strokovnjaki in uradniki ustanov, ki se ukvarjajo z gorsko mobilnostjo in prometom na nacionalni ali lokalni ravni, iz vseh alpskih držav predstavili rezultate in probleme alpskega prometa. Temu je sledila – na drugem srečanju – okrogla miza o glavnih vsebinah SWOMM.

Izdali so tudi publikacijo o glavnih temah obeh srečanj SWOMM (Angelini 2007).

D8.2 Pregled izbranih projektov INTERREG

Projekt »Alpska tovorna železnica« v okviru pobude INTERREG IIIB (AlpFRail)

Projekt AlpFRail, ki se je začel poleti 2003, ima za cilj razvoj nadnacionalne rešitve za čezalpski prevoz blaga ob uporabi obstoječe infrastrukture (glej tudi informacije o projektu AlpFRail v podpogl. A1.3.2). V tej zvezi bo posebna pozornost namenjena okolju prijaznemu načinu železniškega prevoza.

Projekt se osredotoča na medkoridorne rešitve glede omrežij in sistemov. Določil bo tudi manjka-joče člene in razvil prometni scenarij z iz njega izhajajočim konceptom za alpski promet ob upoštevanju širitve EU proti vzhodu in vključitve sredozemskih pristanišč.



Štiri leta je vodilni partner Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien pri tem projektu sodeloval z nacionalnimi vladami, pokrajina-mi, regijami, gospodarskimi zbornicami, združenji, železniškimi podjetji, prevozniki in pristanišči s celotnega alpskega loka. Projekt je bil zaključen meseca julija 2007. Trenutno se podrobno načrtujejo posebni projekti, na primer »Adria Train« in »Trailer Train«.

Projekt INTERREG IIB »ALPS MOBILITY II – Alpine Pearls«

Ideja za ta projekt se je razvila na podlagi ogrožanja občutljivega alpskega prostora s strani motoriziranega prometa, ki je znatno zmanjšal ne le ekološko ravnovesje, temveč tudi rekreacijsko vrednost. Poudarek projekta je bil na razvoju inovativnih ekoturističnih ponudb, imenovanih »biseri Alp«.

Projekt, ki sledi uspešnemu projektu »ALPS MOBILITY« v okviru pobude INTERREG IIC, je imel finančni obseg 3.216.960 EUR (od katerih je EU sofinancirala 50 odstotkov) in je potekal od maja 2003 do septembra 2006. Partnerji iz Nemčije, Francije, Italije, Avstrije in Švice so delovali nadnacionalno in nadpanožno. Izdelali in izvedli so inovativne okolju prijazne rešitve za mehko mobilnost, turizem brez avtomobila in trajnostni regionalni razvoj.



Ponudba »biseri Alp« je združila interese turistov z okolju neškodljivimi prevoznimi sredstvi. Cilj je bil oblikovanje privlačnega mobilnostnega in turističnega paketa za prijetno in udobno potovanje do najčudovitejše pokrajine in najbolj okolju prijaznih turističnih središč v Alpah. Prevoz bo potekal z vlaki in avtobusi, taksiji in okolju prijaznimi vozili pa tudi z ladjami ali čolni, kolesi ali peš in z vozovi s konjsko vprego ali sanmi. Da bi postala »biser Alp«, mora vsaka partnerska regija izpolniti določene mobilnostne in turistične standarde glede trajnosti po katalogu določenih meril.

Delo je potekalo po naslednjih korakih:

- določitev podrobnosti transalpske uresničitve v izvedbeni študiji, ki jo je izdelala nadnacionalna skupina strokovnjakov,
- načrtovanje »niza biserov«, trajnostne potovalne verige v Alpe in med partnerskimi regijami, in oblikovanje paketov, ki jih je mogoče rezervirati,
- razvijanje in izboljšanje mobilnostnih storitev in pogojev infrastrukture za okolju prijazno potovalno verigo med središči (»biseri«) in okoliškimi območji, npr. kolesarske poti, čarterski vlaki in čarterski avtobusi,
- izboljšanje regionalnih mobilnostnih storitev (npr. storitve inovativnega javnega prevoza, spodbujanje nemotoriziranega prevoza, uporaba najsodobnejših mobilnostnih tehnologij itd.) in izboljšanje pogojev ins-

frastrukture (npr. ukrepi za umirjanje prometa, izboljšave za kolesarje in pešce) in

- razvoj in izvajanje skupne strategije za odnose z javnostjo za ta turistični proizvod.

Osnova za sodelovanje kot »biser Alp« je katalog meril, ki upošteva vse vidike privlačnega počitniškega cilja z mehko mobilnostjo. Merila vsebujejo naslednja področja:

- prevoz na splošno, mobilnost / prevoz do bisera, zagotovljena mobilnost v počitniškem območju,
- turizem, regionalni in lokalni razvoj in
- naravo in okolje, kulturo, izobraževanje, načrtovanje sodelovanja.

»Združenje biserov Alp – spodbujanje trajnostnega turizma z okolju prijazno mobilnostjo« kot krovna organizacija sodelujočih skupnosti povezuje partnerske regije in občine v celotnem alpskem prostoru. Ta mreža »biserov Alp« z mehko mobilnostjo se počasi krepi in postaja močna turistična znamka za mehko mobilnost.

Proračun združenja sestavljajo prispevki iz članarin in trženja. Drugi prihodki temeljijo na subvencijah in sponzorstvu. S temi sredstvi združenje financira skupne marketinške in komunikacijske dejavnosti, vodenje in dogodke.

Trenutno so naslednje občine članice Združenja biserov Alp: Werfenweng, Chamois, Ratschings, Villnöß, Welschnofen, Deutschnofen, Steinegg, Tiers, Feltre, Pieve di Cadore, Forni di Sopra, Sauris, Berchtesgaden, Bad Reichenhall, Arosa, Interlaken in Les Gets.

Literatura

Angelini, P. (2007): SWOMM – Scientific workshop on mountain mobility and transport 2005-2006. Eurac research, Bolzano.