



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit



**NEU  
NOUVEAU  
NUOVO  
NOVO  
15.11.2004**

**VIII. zasedanje Alpske konference  
16. november 2004, Garmisch-Partenkirchen**

**7. točka dnevnega reda**

**Promet**

**Priloga 2**

**Strnjeno poročilo o izvajanju protokola Promet**

## **7. točka dnevnega reda**

### **Promet**

#### **Strnjeno poročilo o izvajanju protokola Promet**

#### **Kazalo**

#### **Uvod**

#### **1. Strategija alpskih držav v prid trajnostnemu prometu v Alpah in preko njih**

##### **1.1. Trajnostni razvoj nacionalnih prometnih politik**

- nacionalna strategija trajnostnega razvoja v Nemčiji
- nacionalna strategija trajnostnega razvoja v Avstriji
- nacionalna strategija trajnostnega razvoja v Franciji
- upoštevanje prometnih kazalcev

##### **1.2. Pravni in programski okvir v razvoju**

- Zvezni infrastrukturni načrt v Nemčiji
- CIADT v Franciji
- PGTL v Italiji

##### **1.3. Konkretni načini promocije načel trajnostnega razvoja v prometu: tarifikacija, scenariji predvidevanj, raziskave**

- tarifikacija prometa z realnimi stroški
- študija scenarijev predvidevanj
- raziskave in trajnostni promet

#### **2. Razvoj velikih načrtov prekoalpskega sodelovanja**

##### **2.1. Izboljšanje varnosti alpskih prestopov**

- cestni francosko-italijanski prestopi
- podvajanje cestnega predora Tauern

##### **2.2. Alternativne storitve**

- nova, eksperimentalna železniška avtocesta med Francijo in Italijo
- Akcijski načrt "Brenner 2005"
- koridor IQ - C

- razvoj morskega prevoza tovora
- akcijski načrt železniške linije Tauern

### **2.3. Nove alpske infrastrukture za modalni prenos na železnico**

- os Lyon-Torino-Ljubljana in osnovni predor pod Mont-Ambinom
- nove železniške alpske švicarske povezave in njihovi veliki predori
- osnovni predor Brenner

## **3. Dostopi do velikih alpskih prehodov in medalpska mobilnost**

### **3.1. Nacionalni dostopi do velikih alpskih prelazov**

- proga dostopa do nove alpske transverzale v Švici
- priključek Švice na omrežje velike hitrosti Francije in Nemčije
- proga dostopa do osnovnega tunela Brenner
- proga dostopa do francoskih prelazov

### **3.2. načrti in ukrepi, ki zadevajo mobilnost na področju Alp**

- zavrnitev protinačrta ljudske iniciative Avanti
- pobuda omejevanja cestnega prometa v Tirolskem landu
- blažji promet v italijanskih alpskih mestih
- javni promet v alpskih aglomeracijah
- turistične poti

## **4. Alpske izmenjave in Evropska unija**

### **4.1. projekti INTERREG III B na področju prometa**

### **4.2. mesto alpskih itinerarijev v omrežju RTE**

### **4.3. zadnje direktive in projekti**

- direktiva za varnost dolgih cestnih predorov
- predlog direktive "week-end ban"
- nova direktiva tarifikacije infrastruktur
- program Marco Polo
- razvoj interoperabilnosti
- Smernica ki se nanaša na ocenitev stopnje hrupa in na njegovo upravljanje v okolju
- specifikacije interoperabilnosti
- Smernica o kakovosti zraka
- predlog tematske strategije o onesnaženosti zraka

## UVOD

Med 7. alpsko konferenco leta 2002 v Meranu je italijansko predsedstvo predstavilo dokument z naslovom: "Situacija prometa v alpski regiji: sinteza nacionalnih politik na področju trajne mobilnosti".

Ker je nemško predsedstvo želelo, da bi bil podoben dokument sistematično pripravljen za vsako alpsko konferenco, pričujoče poročilo aktualizira tega iz Merana. Kot za začetni dokument iz leta 2002, so prvi trije deli pripravljeni glede na poročila držav podpisnic, ki so bila sintetizirana in urejena glede na glavne teme.

Sinteza daje misliti na orientacije, o katerih smo se odločili že pred tem datumom, kadar gre za okvir alpske politike trajnostnega prometa. Prioritetno pa upošteva akcije, ki smo jih izvajali od leta 2002 glede na obvladovani in trajnostni razvoj prometa v in preko Alp:

- strategija za promocijo trajnostnega razvoja
- veliki projekti čezmejnega sodelovanja, zlasti modalnega prenosa
- dostop do Alp in medalpska mobilnost

Sinteza istočasno opozarja na stališča, ki jih je v istem času zavzela Evropska unija in ki se tičejo neposredno alpskega prostora. Glavne odločbe protokola so obravnavane v različnih delih tega poročila, ne da bi jih pri tem obravnavali po posameznih členih in se s tem ognili oteženemu branju.

Odločbe protokola, ki se tičejo strateške vizije trajnostne mobilnosti, so obravnavane v prvem delu: načela trajnostnega razvoja (3. člen, njihovo upoštevanje v drugih politikah (4. člen, morebitna okrepitev nacionalnih pravnih redov (6. člen), splošna strategija politike prometa (7. člen), tarifkacija in realni stroški (14. člen).

Med vidiki, ki so povezani z javnim prometom (9. člen), železniškim in rečno-morskim prometom (10. člen), cestnim prometom (11. člen), in turističnimi namestitvami (13. člen), razlikujemo tiste, ki danes upoštevajo aktivno čezmejno sodelovanje in jih obravnavamo v drugem delu, in tiste, ki zadevajo nacionalne politike, in jih obravnavamo v tretjem delu.

Način, s katerim lokalne samoupravne skupnosti alpskih regij sodelujejo pri izvajanju orientacij protokola (5. člen), je obravnavan v okviru projekta Interreg v četrtem delu, ki opozarja na to, kaj lahko trajnostni razvoj prometa v Alpah najde v okviru dejavnosti Evropske unije.

## **Prvi del**

### **Strategija alpskih držav v prid trajnostnemu prometu v Alpah in preko njih**

Od Merana naprej so alpske države utrdile svoje odločbe, ki so jih učinkovite izvajale že v predhodnih alpskih konferencah, čeprav so se nekatere od njih bistveno spremenile. V zvezi s tem se politike prometa in trajnostnega razvoja na splošno vključujejo v uveljavljanje trajnostnega razvoja.

#### **1.1. Trajnostni razvoj nacionalnih prometnih politik**

Neobvladovan razvoj prometa je vir nevarnosti, hrupa, onesnaženosti in neobnovljive porabe prostora in energije, katerih posledice prenašajo uporabniki in tisti, ki živijo v bližini infrastrukture.

Ti lokalni problemi okolja lahko, pod določenimi klimatskimi pogoji (preobrat temperature) pripeljejo do občutljivih ravni onesnaženosti, zlasti na območjih prometne koncentracije, in še posebej na alpskih prelazih. Zato moramo dati prioriteto boljši uporabi že obstoječega omrežja, in v nujnih primerih, v vzornem uvajanju novih projektov.

Vprašanje klimatskih sprememb je na bolj globalni ravni, glede na potencialna tveganja in predvidene stroške. Prometni sektor proizvaja danes 31% plinskih emisij učinka tople grede in več kot četrtno vseh emisij CO<sub>2</sub>.

Več alpskih držav upošteva ta vprašanja pri njihovih nacionalnih strategijah prometa, in to ne glede na alpske specifičnosti. Okoljevarstveni dostop do prometa je namreč težko omejiti samo na alpske regije, tako kot to izhaja iz formulacije protokola : promet izhaja iz sistemske in ne samo geografske logike. O tem pričajo trije primeri :

***Nemčija je leta 2004 dopolnila nacionalno strategijo trajnostnega razvoja, ki jo je zvezna vlada sprejela že aprila 2002.*** Politika prometa Zvezne republike Nemčije temelji na štirih glavnih točkah, katerih cilj je uresničitev trajnostnega in stalnega prometnega sistema:

- izkoristiti potencialna sredstva razbremenitve z nadzorom razvoja strukture bivalnega prostora in okrepitvijo učinkovitosti prometnega sistema (se ogibati vsemu, kar lahko povečuje obseg prometa)
- povečanje tistih načinov prometa, ki bolj ustrezajo okoliškim imperativom (modalni

prenos)

- izkoristiti sinergetske učinke, izpopolniti in postaviti v omrežje postopke planiranja (vključevanja)

- okrepljena uporaba inovativnih tehnik, tako da bi v samem izvoru zmanjšali onesnaževanje in druge škodljivosti, ki so povezane s povečanjem prometa (tehnologija).

V okviru nacionalne strategije trajnostnega razvoja je začela zvezna vlada leta 2004 izdelovati strategijo, ki je vključena v evropski kontekst, katere cilj je promocija nadomestnih goriv in alternativnih tehnik poganjanja. Ta strategija se opira na trud pri racionalni uporabi energije na področju prometa, kot tudi na rezultate znanosti in raziskav.

**Avstrija je** - poleg splošnega prometnega načrta - **sprejela nacionalno strategijo trajnostnega razvoja kot tudi strategijo doseganja ciljev iz Kyota.**

V dveh dokumentih predlagajo ukrepe, ki prispevajo tudi k dosegu ciljev alpske konvencije :

- avstrijska strategija trajnostnega razvoja vsebuje delovni program za trajnostni promet, program varnosti prometa kot tudi sektorsko pobudo upravljanja z mobilnostjo;

- program prometnih ukrepov avstrijske strategije pri uresničevanju ciljev iz Kyota v veliki meri upošteva polje dejavnosti, ki je omenjeno v protoku o prometu. Tako so v tej strategiji upoštevani ukrepi pri zmanjševanju škodljivosti emisij, ukrepi zaboljšanje železniškega tovornega prometa, javnega potniškega prometa kot tudi ukrepi za ustrezno urejanje prostora in regionalno planiranje.

**Francija je** - po dolgem posvetovanju s posameznimi akterji (svetniki, združenji, podjetji, sindikati, mediji, uprave...) **leta 2003 sprejela nacionalno strategijo trajnostnega razvoja**, ki se artikulira okoli treh stebrov trajnostnega razvoja (gospodarskega, družbenega in okoljevarstvenega).

Definirali so zelo konkreten akcijski načrt, katerega del spada tudi na področje prometa. Njegov cilj je ločiti gospodarsko rast in okoliške vplive prometa z akcijami, ki temeljijo na mobilnosti, razvoju intermodalnosti, urejanju infrastrukture, upravljanju omrežij in povezav, tarifaciji, tehnologiji.

V tem okviru načrt zdravje-okolje, ki je bil sprejet junija 2004, predvideva - kar se tiče akcij na področja prometa - zmanjšanje diezelskih delcev preko mobilnih virov, promocijo alternativnega načina premikanja in boljše upoštevanje vpliva novih infrastruktur na zdravje.

Novi akcijski načrt proti zvočnim škodljivostim, objavljen oktobra 2003, predvideva fonično izolacijo stanovanj, ki so izpostavljena prevelikemu hrupu (in to letalskega, cestnega ali železniškega izvora), zlasti v alpskih dolinah.

Na koncu je treba omeniti, da je Francija po ratifikaciji sporazuma v Kyotu pripravila načrt "klima 2004", katere odločbe s področja prometa so še v preučevanju.

***V Švici so cilji trajnega razvoja zapisani v zvezni ustavi.*** Ta princip se prenaša tudi na švicarsko prometno politiko, saj je eden njenih glavnih ciljev uvedba dodatnega prometa ob upoštevanju varovanja okolja.

Ta cilj se izvaja z naslednjimi ukrepi:

- Izboljšanje javnega prevoza s pomočjo programa za modernizacijo infrastrukture in železniškega sistema, ki vsebuje štiri velike gradbene načrte (prvo in drugo etapo Rail 2000, novo železniško progo skozi Alpe, priključitev Švice na evropsko hitro železniško mrežo in zmanjšanje hrupa železniških prog) ;
- Izenačenje konkurenčnih razmer med železnico in cesto. Uvedba proporcionalnih dajatev na promet s težkim tovorom v letu 2001 predstavlja pomemben korak v tej smeri ;
- Železniški prevoz čim večjega dela blaga, ki se prevaža po cestah. Od sprejetja iniciative Alp v letu 1994 je ta prevoz obvezen in je zapisan v zvezni ustavi.

***V posameznih državah obstajajo še druge akcije na drugih ravneh, kot na primer v Nemčiji, kjer je zaščita infrastrukture proti naravnim tveganjem stalni cilj*** (preventivni ukrepi na področju biološkega inženirstva, čiščenje zaščitnih gozdov, pogozdovanje, namestitev posebne tehnične opreme, izgradnja zaščitnih galerij...).

***Prometni kazalci so boljše upoštevani v ciljih okoljevarstvene kakovosti.***

V Franciji je Ministrstvo za okolje maja 2003 izdelalo seznam kazalcev za glavne francoske koridorje. Z njim lahko sledimo - v skladu s shemami služb javnega prevoza - razvoju določenih objektivnih podatkov prometa, njihovo modalno razporeditev in njihovo okoljevarstveno kakovost na nekaterih velikih prehodnih oseh.

Medministrska delovna skupina je opravila delo, s katerim daje na razpolgo prebivalcev serijo statističnih kazalcev o situaciji v Franciji, ki jih primerjajo s kazalci nekaterih tujih partnerjev. Ti statistični kazalci so prva etapa pri izdelavi bolj ambicioznega, periodičnega poročila, ki bo vključeval tako nacionalni kot internacionalni okvir in obvladovanje trajnostnega razvoja. Te študije, pri katerih je sodelovala tudi civilna družba (strokovnjaki, združenja, svetniki, podjetja...), bodo predstavljene vladi med prihodnjo medministrsko komisijo o trajnostnem razvoju (CIDD).

**1.2. Pravni in programski okvir v razvoju**

Zadovoljevanje prometnih potreb je glavnega pomena za gospodarstvo alpskih držav in njihovega položaja v razširjeni Evropi, še posebej, ker je kakovost prometnega sistema dejavnik kompetitivnosti in atraktivnosti države. Središčni položaj alpskih držav ima seveda tudi nekaj slabih strani, ki pa ga lahko ovrednoti z zagotavljanjem fluidnosti prometnih izmenjav in tranzita, kar predstavlja tudi vir dohodkov, zlasti z razvojem namestitve in storitev, in to na področju turizma in logistike. Išče se stalne razvojne strategije, pa naj gre za metropole mednarodnega pomena ali pa bolj odmaknjene predele.

***Nemčija je v Načrtu 2003 zveznih prometnih infrastruktur*** (Bundesverkehrswegeplan 2003) definirale svoje koncepte investicijske politike v zvezi s širitvijo in ohranitvijo - od danes do leta 2015 - prometne infrakstrukture, pri čemer vključuje investicije v omrežje velikih zveznih cest, omrežje zveznih vodnih poti in omrežje železniških poti Zvezne železnice.

Načrt med drugim predvideva:

- jamstvo trajne mobilnosti, ki je združljiva z okoljevarstvenimi imperativi,
- promocijo vzpostavitve trajnostnih struktur prostora in bivališč,
- pogoje za pravično konkurenco, primerljivo za vse načine prometa,
- povečanje varnosti prometa, ki je v korist vsem uporabnikom in prebivalstvu na



splošno,

- redukcijo zahtev uporabe glede na naravo, krajino in neobnovljive vire
- zmanjšanje zvočnih škodljivosti, emisij onesnažujočih snovi in klimatskih plinov (zlasti CO<sub>2</sub>),
- promocijo evropskega vključevanja.

Poleg ocenitve v okviru aktualizirane študije rentabilnosti so bili vsi projekti pregledani glede na njihov morebitni vpliv na okolje in varstvo narave. Projekti, ki vsebujejo pomembna ekološka tveganja, so bili podvrženi posebni oceni okoljskih tveganj. Pomembnost načrtov glede na razvoj strukture ozemlja je bila ocenjena glede na analizo vpliva na prostor.

Vzporedno se poleg izvajanja velikih strukturnih zakonov (Prvi zakon o železnici in Peti zakon o velikih zveznih cestah), trenutno razpravlja v Zvezni skupščini o zakonskih osnutkih, ki temeljijo na odločbah Načrta 2003 o zveznih prometnih infrastrukturah.

Januarja 2002 je ob koncu razsežnega posvetovalnega postopka **Republika Avstrija** objavila **Splošni prometni načrt za Avstrijo za leto 2002**.

Splošni prometni načrt za Avstrijo za leto 2002, katerega poglobitveni cilj je « trajna mobilnost », sledi naslednjim območnim ciljem:

- Ekonomsko okrepiti Avstrijo
- Razvijati področja na način, ki je učinkovit in prilagojen potrebam
- Izboljšati varnost
- Zagotoviti financiranje ukrepov
- Poenostaviti uporabo le-teh.

Študija glavnih koridorjev, pentelj in povezav s tujino je služila kot osnova za izdelavo investicijskega programa, ki je časovno razdeljen na več delov, in združuje cestni in železniški transport ter notranji promet.

***V Franciji je nova francoska vlada, ki je bila imenovana poleti 2002, po dolgi skupščinski debati definirala nove orientacije.***

Od poletja 2002 so bili vsi veliki prometni infrastrukturni projekti strokovno pregledani, da bi zagotovili njihovo primernost in določili prioritete na obzorju leta 2025. To revizijo je spremljalo poročilo o vlogi urejanja prostora in bolj tematska

skupščinska poročila o morskem in železniškem prometu. Po tej mobilizaciji je bila v skupščini spomladi 2003 velika debata o prometni politiki v prihodnjih 20 letih : "kakšne ambicije in kakšna sredstva za naše infrastrukture?"

Na teh osnovah in na liniji multimodalnih shem javnih transportnih storitev prevoza potnikov in tovora, ki so bile sprejete leta 2002, se je medministrski odbor za urejanje prostora in razvoj teritorija (CIADT) zbral na seji 18. decembra 2003. Ta odbor je definiral novo francosko politiko na področju prometa okoli več ciljev: gospodarski razvoj, privlačnost teritorija ali teritorijev v razširjeni Evropi, upoštevanje globalnih okoliških in lokalnih pomenov.

Izbrane orientacije upoštevajo perspektive rasti povpraševanja po prometu, ki bo v prihodnjih dvajsetih letih ostalo pomembno. Prednost dajejo izboljšanju kakovosti storitve za uporabnike, izboljšanju obstoječega omrežja, potrebnemu uravnoteženju različnih načinov prometa, pomen varnosti na cesti in boja proti hrupu.

Vprašanje prehoda gorskih verig kot so Pirineji ali Alpe je bilo posebej izpostavljeno. Načrt mešane železniške povezave med Lyonom in Torinom je bil potrjen kot eden izmed velikih projektov intermodalnosti, dela izboljšave obstoječe linije (in zlasti razširitev gabarita B+ železniškega tunela Mont Cenis) so bila prav tako potrjena. Načrt morske povezave med Fosom in Savono je bil zabeležen kot koristen način, kako se ogniti cestnemu prehodu čez Alpe.

Sicer pa Francija s pozornostjo opaža, da v zadnjih desetih letih cestni promet na severnih alpskih prehodih stagnira ali se celo zmanjšuje v teh zadnjih letih. Za interpretacije teh trendov so potrebne bolj natančne študije, tako da bi s čim večjo gotovostjo lahko predvideli razvoj tovarnega prometa in njegovih posledic na prihodnje nove železniške infrastrukture velikih kapacitet.

***V Italiji se izvajanje nacionalnih orientacij, ki so bile definirane leta 2001/2002, le še krepi.*** Te nacionalne orientacije so predstavljene v Splošnem prometnem in logističnem načrtu (PGTL), ki je bil izdelan leta 2001 in se ukvarja med drugim z alpsko in medalpsko mobilnostjo.

Splošni načrt želi omejiti eksponento rast cestnega prometa in njegovo koncentracijo na velikih oseh, in to s 3 cilji:

- razvoj železniškega tovarnega prometnega potenciala preko alpskega loka, s

povezavo glavnih pristanišč v Severni Italiji;

-itinerariji za razvoj tovornega prometa iz severa do juga preko železnice in to z gabariti, ki so prirejeni transportu zabojnikov in mobilnih zabojev (tudi izven norm), v povezavi s pretovornimi pristanišči Goia Tauro, Tarante, Genova, Trst (železniške avtoceste) in glavnimi alpskimi prelazi;

-okrepitev sistema izmenjalnih terminalov za prenos cesta-železnica na jugu, in to po tehnični in funkcionalni hierarhiji teh terminalov (suha pristanišča, intermodalni centri, logistične platforme), tako da se upošteva potencialne cone, ki so prometno povezane.

V tem okviru je Italija posebej pozorna na:

- sistem železniških alpskih prestopov in dostopnih linij, z okrepitevijo vseh trenutnih alpskih povezav kot tudi s povezavo genovskega pristanišča in pokrajine Ligurije s padsko nižino in prelazoma Simplon in Gothard kot tudi izboljšavo obvoza Milano-Sever (Gronda);

- nujno potrebne ureditve cestnega omrežja, za ustreznost že obstoječega omrežja z varnostjo in razrešitev očitnih zastojev v soteskah: akcije za okrepitev (Torino-Milano, Sacile-Conegliano) in novih povezav: (Asti-Cuneo, piemontska cesta Lombardija, piemontska cesta Venetia, povezava Brescia-Bergamo-Milano, tako imenovana Bre-Be-Mi, z obvozom okoli Mester);

- obvladovanjem mobilnosti na lokalnem nivoju, kar trenutno zahteva "Urbani načrt prometa", za vsako občino, ki ima več kot 30 000 prebivalcev. Cilj je okrepitev javnega prometa, identifikacija restrikcij in omejitev prometa osebnih vozil (cone omejenega prometa, cone za pešce), tarifikacija parkiranja v središču mesta itd...

Razglasitev zakona iz leta 2002 "Objektivni zakon" in "Prvi program strateških infrastruktru" sta pomembno podprla celoto teh prizadevanj.

Intervencijski načrti za obstoječi sistem prometa v alpski regiji se posebej obravnava v poglavju "Sistem prehoda", ki predvideva globalni strošek 227,2 milijona evrov do konca leta 2004 in daje prednost okrepitvi integriranega transevropskega prometa (TEN), ki ga financira EU.

- prehod Brenner z novim železniškim tunelom in okrepitevijo avtocestne osi Munchen-Bolzano-Verona in z novim ovonkom okoli Mantove in Parme;

- prehod 5 z novim čezmejnim povezovalnim tunelom Lyon-Torino-Trst in železniškim tunelom v dolini Suze in z okrepitevijo hrbtenične avtoceste Torino-Milano-Brescia-Benetke;

- razvoj sistema "morskih avtocest" z okrepitevijo služnih poti sever-jug proti morju in s tem povezanih pristanišč.

Predvidenih je prav tako 5 programov okrepitve ali varnosti obstoječih cestnih osi : namestitve varnostne galerije tunela Fréjus, okrepitev tunela Mont-Blanc, okrepitev dostopa do prehodov Fréjus, Simplon, Brenner.

Italija je prav tako podpirala glavne koridorje razvoja železniških avtocest, zlasti na dveh obalnih italijanskih progah in odseku Fréjus-Torino-Milano (Bologna).

### **1.3. Konkretni načini promocije načel trajnostnega razvoja v prometu: tarifikacija, scenariji predvidevanj, raziskave**

#### **Tarifikacija prevoza realnih cen**

**V Nemčiji** so leta 2002/2003 določili pravni okvir vpeljave plačevanja uporabe cestne infrastrukture za tovornjake, ki je zaračunana glede na emisijo škodljivih snovi in prevožene kilometre. Začetek sistema elektronskega plačevanja, ki zahteva visoko tehnologijo in je v fazi zaključevanja, je za zdaj predviden za leto 2005. Po odštetju stroškov obratovanja, nadzora in kontrole sistema, bo dobiček cestnine prenesen na prometni proračun in bo uporabljen samo in v celoti za načrte izboljšanja prometnih infrastruktur, zlasti za izgradnjo velikih zveznih cest.

**V Avstriji** so po koncu sistema ekotočk od 1. januarja leta 2004 uvedli cestnine za tovornjake in avtobuse glede na prevoženo kilometrino na avstrijskih hitrih cestah in avtocestah. Trenutno so tarife cestnine razporejene glede na število osi. Istočasno je predviden razvoj sistema in upoštevanje okoljevarstvenih norm vozil. Povečanje takse od 1. januarja 2004 za 3 centime na liter mineralnih olj pri nafti pomeni dodatni korak pri upoštevanju realnih stroškov cestnega prometa. Taksa za mineralna olja pri gorivih brez žvepla je bila povečana samo za 2 centima na liter, zato da pospešuje razvoj tega tipa goriva.

**Francija** je spremenila svoje metode izračuna stroškov infrastruktur v ministrskem okviru 25. marca 2004: uskladila je metode ocenitve velikih prometnih infrastrukturnih načrtov, od katerih tudi upoštevanje zunanjih stroškov. Ta načela je francoska stran podpirala pri načrtu prihodnje železniške čezalpske povezave Lyon-Torino celo pred dokončno odobritvijo.

Analiza infrastrukturnih stroškov so temeljile po eni strani na celostnem pristopu pokritja infrastrukturnih stroškov preko različnih uporabnikov, in po drugi strani na bolj natančni oceni socialnih obrobnih stroškov na različnih odsekih in tipih cest in avtocest. Nato so primerjali stopnjo TIPP na nafto z bencinom in opravili različne študije, da bi ugotovili, kako lahko primerna tarifakcija vpliva na obnašanje uporabnikov pri uporabi alpskih cest ali prispeva k financiranju alternativnih infrastruktur. O tem se bo še naprej razmišljalo v okviru projekta Lyon-Torino, še posebej ker sta se Francija in Italija pred kratkim dogovorili za iskanje regulacijskih ukrepov cestnega prometa v podporo atraktivnosti prihodnje povezave.

V zvezi s tem inovantnim načinom financiranja se je Francija leta 2004 odločila tudi za ustanovitev nove agencije za financiranje prometnih infrastruktur. Pri financiranju velikih novih infrastrukturnih projektov (železniške linije, avtoceste, navigacijske poti, investicije za morske avtoceste) bo prinesla delež države (7,5 milijonov evrov do leta 2012), zlasti v obliki subvencij ali povrnjenih posojil. 75% predvidenih načrtov so železniške ali rečne narave. Viri agencije se bodo oprli zlasti na avtocestne dividende, ki bodo tako financirale alternativno ponudbo, zlasti v Alpah.

**V Italiji** "Splošni italijanski prometni načrt" predstavlja serijo orientacij in direktiv, ki so namenjene izvajanju načela upoštevanja obstoječih stroškov (internalizacija), glede na to, kar je predvideno v 10. členu, točki 1.c Protokola za promet. Za zdaj niso predvideli specifičnih intervencij, a problem bo deležen posebne analize.

**V Švici** so - da bi pospešili modalni prenos, kot je zapisano v Zvezni ustavi od sprejetja člena o varstvu Alp - začeli od januarja 2001 pobirati posebno takso za tovornjake, proporcionalno glede na storitve (RPLP). To plačilo upošteva princip onesnaževalec-plačevalec in omogoča amortizirati učinke postopnega povečanja omejevanja omejene teže kamionov, ki bo leta 2005 40 ton. Stopnja je določena za časovno obdobje. Dve tretjini dohodkov RPLP sta namenjeni financiranju NLFA in dugih velikih načrtov glede infrastrukture javnega prevoza. Dajatve so izračunane glede na število prevoženih kilometrov, na skupno dovoljeno težo vozila in na norme glede onesnaževanja z izpušnimi plini. Ta, ki je zdaj v veljavi, se bo iztekla 31. decembra 2004.

22. junija 2004 je Mešani odbor za kopenski promet, ki zagotavlja spoštovanje sporazumov med EU in Švico, določil stopnjo, ki so bo izvajala od 1. januarja 2005 naprej. Te nove pristojbine bodo v veljavi do začetka obratovanja osnovnega predora Lötschberg, ki je predviden maja 2007, ali do 1. januarja 2008, če ta predor takrat se ne bo obratoval.

## Scenariji predvidevanj

### ***V Franciji se scenariji naraščanja prometa v prihodnjih 20 letih opirajo na naslednje faktorje:***

- cestni promet na velikih nacionalnih itinerarijih, in to potniški in tovorni, naj bi se povečal za približno 50% (razpon je med 40% in 60% glede na BNP), kar bi pomenil odločen odmik glede na večje naraščanje, ki se ga je opazilo v zadnjih 20 letih;
- promet železniškega tovora naj bi se razvil v gorskih oseh, pod pogojem, da bi imeli kakovostne usluge in potrebne kapacitete; ta razvoj pa naj bi imel kljub temu le omejeni vpliv na celostno naraščanje cestnega tovornega prometa (nižji glede na nepredvidljivo gospodarsko rast)
- morski tovorni promet naj bi razvijal nove morske storitve v okviru morskih avtocest, ki naj bi tako omogočile posrkati en del naraščanja prometa v južnih Alpah, zlasti pri prehodu Ventimilla, posebej pri prevozu nevarnih snovi.
- železniški potniški promet naj bi se razvil v podobnem ritmu kot cestni, njegova rast je v veliki meri povezana z razvojem novih prog velikih hitrosti.
- notranji zračni promet bi imel glede na pretekla leta upočasnjeno rast; ta upočasnitev, ki je povezana z zrelostjo povpraševanja in razvojem TGV (vlakove velike hitrosti), pa bi bila lahko občutno omejena z bolj pomenljivo prisotnostjo družb, ki bi na notranjem tržišču izvajale politiko nizkih cen.
- javni mestni in obmestni prevoz, ki služi in povezuje gosto naseljene cone, imata pomemben potencial rasti, ki je povezan z izboljšanjem kakovosti ponudbe (frekvenca, udobje) in s predvidenimi problemi avtomobilskega prometa v teh conah;
- tveganja zadužitve velikih infrastruktur naj bi bila lokalizirana na omejenem številu prometnih osi in izmenjalnih platform: osi sever-jug (železniške in cestne), nekateri komunikacijski poli (pristanišča in mednarodna letališča), kot tudi velike aglomeracije, ki predstavljajo prometne vozle.

Če upoštevamo že planirane nove infrastrukture in perspektive boljše uporabe obstoječih omrežij (lokalna ureditev kapacitet, uprava prog, porazdelitev povpraševanja), lahko v alpskem prostoru predvidevamo najresnejše težave na obzorju 2025, in to na oseh sever-jug, zlasti v dolini reke Rhône in pokrajini Lagedoc, dostopu do turističnih središč v severnih Alpah, mestnih in obmestnih predelih.

**Italija je v svojem Splošnem prometnem in logističnem načrtu razvila dva scenarija, ki spremljata izbire strategije** : scenarij *statusa quo*, ki skrbi za novo ravnotežje, in modalno racionalizacijo, ki se opira na učinkovitost storitev, na cene, organizacijo podjetij un učinkovitost logističnih postopkov. Ta scenarij poskuša reducirati povpraševanje individualnega prevoza in izboljšanje alternativnih ponudb (železnica, letalo, kabotaža), tako da bi prišlo do "čimvečjega modalnega ravnotežja" potrebe prometa na srednjih in dolgih progah.

Bistveni elementi potniškega scenarija so:

- cesta: spoštovanje omejitve hitrosti, 10% povišanje cestnin glede na realno vrednost, 10% povišanje cene goriva glede na realno vrednost;
- železnica: povečanje frekvence in komercialne hitrosti na vseh povezavah, in zlasti tistih, ki so na progah vlaka velike hitrosti
- letalo: povečanje frekvence povezav, znižanje cen za 12% v realnih okoliščinah;

Glavni elementi tovrnega scenarija so:

- cesta: rigorozno spoštovanje omejitve cestnih pravil (razmerje med urami počitka in urami vožnje, največja hitrost glede na različne tipe ceste), 10% povišanje cestnin glede na realno vrednost, zmanjšanje odstotkov poti brez tovora iz 35% na 25%.
- železnica: 10% zmanjšanje stroškov kombiniranega prometa (možne so subvencije), 30% zmanjšanje učinkovitega časa tradicionalnega prometa, nove priljučitvene proge, povečanje koristnega tovora v prikolicah pri tovrnem prevozu;
- kabotaža: ustanovitev novih povezovalnih prog, 30% zmanjšanje stroškov Ro-Ro (možne so subvencije)

### **Raziskave in trajnostni promet**

**Nemčija** v pogonskih tehnikah in uporabi alternativnih goriv vidi središče čistega interesa za raziskavo in trajen razvoj prometa. Del tega je tudi zagotovitev splošnih predhodnih fiskalnih pogojev ter sodnih tehnik. Nemčija finančno na odločilen način sodeluje pri INTERREG III, projekt B, "Alp frail" [= Alpine Freight Railway].

**Avstrija** s celo serijo pobud vzpodbuja razvoj in širitev prometnih tehnologij, ki so prijazne okolju. Tako na primer program "Sistemi in storitve inteligentnega prometa" (IT 2S) sodeluje pri podpori gospodarstva z raziskovalnimi projekti s tehnično industrijo prometa. Sestavljen je iz naslednjih programov šestih ( v vrednosti 35

milijonov evrov v letih 2003-2003):

- MOVE (prometna mobilnost in tehnologija) posvečena razvoju multimodalnih rešitev za potniški in tovorni promet (končan 31.12.2003)
  - "Logistik Austria plus" za inovantne koncepte in rešitve na področju logistike (končan 31.12.2003), ki je bil priložnost za "logistično nagrado", ki je bila prvim podeljena leta 2004;
  - Intiligentna infrastruktura, posvemena telematskim programom;
  - Tehnološka pobuda "Donava", posvečena rečni plovbi;
- Inovantni sistemi Rail posvečeni železnici
  - Tehnološki program A3 (Austrian Advanced Automotive Technology), posvečen avtomobilski industriji
  - Študija o trajni mobilnosti, ki spoštuje uporabnika, tako da upošteva družbeno-gospodarsko dimenzijo mobilnosti.

**V Franciji** se tretji raziskovalni program o zemeljskem prometu (PREDIT), ki se odvija od 2002 do 2006 (z javnim financiranjem okoli 300 milijonov evrov), oblikuje okoli naslednjih pomembnih točk: mobilnost in teritorij, varnost, okolje in tovor. Poudariti je treba tri velike raziskovalne osi: gospodarjenje z energijo, redukcijo emisij plinov tople grede, zmanjšanje hrupa, varnost na cesti.

Programu "Čista in z energijo varčna vozila" iz septembra 2003 se pridružujejo ukrepi načrta "zdravje-okolje", ki obravnava predvsem cestna in železniška vozila. Njegov cilj je zasnovati, izdelati in omogočiti komercialno lansiranje vozil z boljšim energetske izkoristkom, ki izpuščajo manj plinov učinka tople grede in manj atmosferskih škodljivih snovi, tako da za pet let ponujajo raziskovalni in razvojni okvir, ki bo učinkoval na komercializirane izdelke čez 10 let in bo v prihodnjih letih vzpodbujal k nakupu bolj čistih vozil.



## **Drugi del**

### ***Razvoj velikih načrtov prekoalpskega sodelovanja***

Različne alpske države so vse vključene v politiko sodelovanja, ki izhaja iz čezmejnega značaja pogorja in velikih komunikacijskih koridorjev, ki jih prekoračujejo. Od leta 2002 in resničnim finančnim težavam navkljub se je varnost prehodov izboljšala, pri čemer istočasno napredujejo veliki načrti alternativne ponudbe, pa naj gre za izboljšanje ponujenih storitev ali promocijo novih infrastruktur.

#### **2.1. Izboljšanje varnosti alpskih prelazov**

##### **Francosko-italijanski cestni prelazi**

Novo odprtje predora Mont Blanc 25. junija 2002 za vse tovornjake, je bilo najprej enosmerno, in od 1. marca 2003 pa v obe smeri. Samo v mesecu maju 2004 je predor uporabilo 115 827 vozil, od katerih 31 551 tovornjakov.

Francija in Italija sta si določili cilj, da bosta delili promet tovornjakov, in sicer 35 % za predor Mont-Blanc in 65% za predor Fréjus. Od odprtja Mont Blanca Fréjus ohranja glavni del prometa (275 537 vozil, od katerih 127 575 tovornjakov v mesecu maju 2004 za dva prestopa). Konec maja 2004 je predor Mont-Blanc predstavljal le še 25% vseh tovornjakov. Ta odstotek je v redni, čeprav šibki rasti. Predornini obeh predorov sta bili pred kratkim povišani.

Posebna analiza kakovosti zraka v dolinah Chamonixa in dolini de la Maurienne je bila opravljena za več let, tako da je lahko ocenila vpliv odprtja predora Mont-Blanc. Ta anketa dokazuje, da je kakovost zraka v teh dolinah, na katero močno vpliva lokalna geomorfologija, odvisna od načina gospodinjskega gretja, lokalnega prometa osebnih avtomobilov kot tudi tranzita tovornjakov. Od ukrepov, ki so bili vpeljani za NO 2 in PM, ni bila dosežena nobena mejna vrednota, ki velja na evropski ravni.

Študije varnostne galerije za cestni prevoz predora Fréjus se nadaljujejo. Projekt gabarita 4,80 m in ocenjenih stroškov v višini 280 milijonov evrov bo šel jeseni 2004 v postopek posvetovnja podjetij.

Na prelazu Mongenèvre sta obe državi sporazumno sprejele ukrepe regulacije prometa. Od avgusta 2003 je zaradi fizičnih značilnosti ceste prehod tranzitnih tovornjakov, težjih od 36 ton, razen omejenih derogacij, prepovedan. Kmalu bodo vzpostavili dvonacionalni nadzorni odbor. Podobne dispozicije obstajajo od julija 2003 na prelazih Larche in Madalena.

Francija in Italija sta skupaj opravili podobno akcijo na prelazu Tende. Nadzorni odbor, ki izboljšuje upravljanje in obratovanje obstoječega predora, je ustanovljen od

drugega polletja 2003. Poleg tega bodo ta predor nadomestili z novim, ki bo imel 2 monosmerni cevi z enopasovnico, smiselno v povezavi z dostopno cesto. Trenutno se opravljajo študije izvedljivosti.

Prevoz etilenskih derivatov je bil prepovedan na južno-alpskem delu ceste A8 (južno alpska avtocesta med Marseillem in Genovo) od 23. junija 2003 naprej, s čimer se daje prednost tega prevoza po morskih poteh.

### **Ukrepi za upravljanje s prometom v cestnem tunelu Saint-Gothard**

Zaradi požara, ki se je zgodil 24. oktobra 2001, je moral biti cestni tunel Saint-Gothard zaprt za promet vse do 21. decembra 2001.

Ponovno odprtje tega tunela je potekalo pod strogimi varnostnimi pogoji za promet s težkim tovorom, in sicer z uvedbo enosmernega izmeničnega prometnega režima, ki je ostal v veljavi vse do namestitve dodatnih varnostnih sistemov in boljšega sistema za prezračevanje konec septembra 2002.

Od takrat je tunel ponovno odprt za dvosmerni promet s težkim tovorom in je opremljen z dozirnim sistemom (t.i. »kapalka«). Ta sistem omogoča regulacijo pretoka prometa s težkim tovorom že pri vstopu v tunel in sicer glede na splošno gostoto prometa. Ti ukrepi za upravljanje prometa so se izkazali za učinkovite. Omogočili so zmanjšanje nevarnosti in večjo pretočnost vozil, ne da bi s tem povzročili veliko povečanje gostote prometa.

### **Podvojitve cestnega predora Tauern**

V Avstriji so v delu študije za izgradnjo druge galerije v dveh cestnih predorih, in sicer v Tauerntunnelu, ki je dolg 6,4 km, in v Katschbergtunnelu, ki je dolg 5,4 km. Okoljevarstveni del študije je bil gotov leta 2002. Celostna cena tega projekta (vključujoč okoljevarstvene ukrepe) je ocenjena na 400 milijonov evrov. Z deli se niso pričeli.

## **2.2 Alternativne storitve**

### **Nova eksperimentalna železniška avtocesta med Francijo in Italijo**

Ne da bi čakali na novi osnovni predor med Lyonom in Torinom je važno poudariti, da podpiramo modalni prenos tovora. Od novembra 2003 sta obe državi začeli z eksperimentalno železniško avtocesto na zgodovinski progi med Aitonom in Orbossanom. Z njo skušajo v glavnem testirati sistem Modalohr, ki omogoča tako spremljani in nespremljani prevoz. Danes, glede na gabarit predora Mont-Cenisa, se to tiče le cistern. Posodobitev linije je v teku in predor bo do leta 2007 dostopen za gabarit B+, za povečanje dovoljenega gabaraita za prevoz tovornjakov, kar pomeni,

da je raven storitve v eksperimentiranju.

### **Akcijski načrt Brenner 2005**

Akcijski načrt Brenner 2005, ki ga je v drugi polovici leta 2002 izdelala trilateralna delovna skupina (Avstrija, Italija, Nemčija), ki ji je predsedovala Nemčija, predvideva za obzorje 2005 serijo ukrepov, s katerimi bi povečali obseg čezalpskega tovornega prometa preko železnice in kombiniranega prometa na liniji Nemčija-Avstrija-Italija preko Brennerja. O teh ukrepih se je skupno razpravljalo z vsemi instancami, ki posredno ali neposredno sodelujejo pri odvijanju prometa (ministrstva, podjetja železniškega prevoza, obratovalci železniškega omrežja, obratovalci terminalov za pretovarjanje, prevozniki...). Njihov cilj je do leta 2005 povečati vsaj za 50% obseg kombiniranega prometa na osi Brenner, in to v primerjavi z letom 2001.

Akcijski načrt Brenner 2005 vsebuje tri pakete ukrepov:

- prvi paket vsebuje prednostne ukrepe, katerih izvajanje se bo začelo takoj
- drugi paket je namenjen ukrepom za okrepitev kompetitivnosti in katerega izvajanje se bo kmalu začelo, tako da bo to osnova za odprtje novih prevoznih trzišč
- tretji paket velja za srednjeročne ukrepe, ki bodo predstavljali osnovo za razvoj dolgoročnega kombiniranega prometa.

Odločilni vidik teh ukrepov je dejstvo, da vsebujejo jasne in natančne cilje in definirajo odgovornosti za njihovo izvajanje. Že po kratkem casu se je Akcijski načrt Brenner 2005 izkazal s pozitivnimi učinki, uresničitev vseh treh paketov ukrepov pa je močno napredovala. Ta razvoj zagotavlja naslednje napredke:

- problem zastoja v soteskah, ki je obstajal predvsem za trakcijska vozila, se je v glavnem razrešil. Delež tovornih vlakov, ki vozijo z voznim redom na povezavah proti severu, se je močno povečal, in sicer tako, da je prešel od 45% na 70% (paket št. 1)
- od 1. januarja 2004 sistem omogoča zadovoljivo jamstvo osebja (vozniki) in materiala (lokomotive), ki so potrebni za opravljen prestop na liniji Brenner (paket št. 1).
- izboljšanje komunikacije in izmenjav podatkov je omogočil optimizacijo upravljanja z viri in podatki o strankah (paket št. 1).
- prevozi, ki iz Nemčije do Italije uporabljajo progo Brenner, so bili opremljeni z visoko napetostjo (visoka napetost na odsekih s katenerji, ki se končujejo na tirih iztovarjanja) s katerimi se da ogniti dodatnim stroškom manevriranja (paket št. 1).
- za boljšo interoperabilnost obstaja koncept, ki deluje na principu uporabe lokomotive z obeh strani, glede na število njihovih osi, zlasti lokomotive, ki deluje z več tokovi, kar je za zdaj še v pripravljalni fazi (paket št. 2).
- tako rekoč vsi vlaki kombiniranega prometa, ki vozijo na progi Brenner, so izredno točni (80 do 90%), kar povečuje zadovoljstvo strank in obseg samega prevoza (paket št. 2)

- kar se tiče potrebne opreme infrastrukture na progi Brenner, se trenutno opravlja študije za terminal kombiniranega prometa Munchen /Riem, in sicer tako, da bi namestili tretji modul avtomatičnega prenašanja in povečali kapaciteto trenutnega tovorjenja iz 250 000 enot tovora na leto na raven 370 000 enot (paket št. 3).

### **Železniški koridor Nizozemska-Italija, preko Nemčije in Švice**

Ministri za promet Nizozemske, Švice, Italije in Nemčije so podpisali sporazumni protokol o študiji in razreštvu problemov s tovornim prometnim na koridorju sever-jug (IQ-C). Njegov cilj je določiti in odstraniti trenutne šibke točke železniškega koridorja, ki preko Švice in Nemčije povezuje Nizozemsko z Italijo, tako da bi lahko opravili potrebne prenose na političnem nivoju glede na predvideno povečanje prevoznih tovarnih tokov sever-jug, ki gredo cez Alpe. Trenutno se obravnava 14 glavnih ukrepov, ki se tičejo podjetij železniškega prevoza (sodelovanje v okviru konkurence), upravljalcev infrastrukture in državne oblasti (poenostavitev carinskih postopkov, usklajevanje za dovoljenje motornih vozil in voznikov). Pred kratkim so 4 države odobrile poenostavitev carinskih postopkov za tovorni železniški promet preko Švice.

### **Razvoj morskega prevoza tovora, zlasti za obvoz okoli Alp in Pirinejev**

Za Francijo in Italijo je pomembno, da se izogne Alpam in razbremeni promet na velikih cestnih infrastrukturah, zlasti zahvaljujoč se razvoju morskih povezav, tako da dolgo razdaljo sever-jug ali Sredozemlje kot komunikacije z iberijskim polotokom, Francijo, Italijo kot komunikacijo Francija-Italija.

Prvi načrt morske avtoceste mod Fosom in Savono je dobil dovoljenje evropske komisije na koncu leta 2002. Njegov cilj je preusmeriti 4% do 5% prometa tovarnjakov med tema dvema mestoma, kar ustreza letni rasti tega prometa. Vendar so ga ladijski prevozniki junija 2004 opustili zaradi pomanjkanja zanimanja cestnih prevoznikov. V tem tekstu dražitve cen goriva in ostre konkurence vzhodno-evropskih prevoznikov, se načrt ni izkazal kot konkurenčen. Ladijski prevozniki se zdaj obračajo k načrtu povezave med Fosom in Civitavecchio, blizu Rima, in sicer tako, da bi uporabili povezavo, ki že obstaja za prevoz vozil in nanjo pripeli tudi prevoz tovarnjakov.

### **Akcijski načrt na železniški liniji Tauern pomeni:**

- pripraviti opis stanja trenutne situacije tovarnega prometa na tej progi (pomembno povečanje cestnega prometa, stagnacija železniškega tovora, povečanje potreb prometnih kapacitet med jugom Nemčije in jugom Evrope, okoljevarstveni problemi, nezadostna železniška ponudba)
- izdelati analizo slabosti trenutne železniške ponudbe (nespoštovanje urnikov, slaba uporaba kapacitet, problem vmesnikov med operaterji, nezadovoljive kapacitete)

terminalov, izguba informacije na prometni verigi)

-vpeljati, na kratek rok, tri izdelke kombiniranega prometa (prevoz brez spremstva z vsakdanjim prihodom in odhodom med Salzburgom in Beljakom, Trstom in Koprom, z zmanjšanjem trajanja prevoza proti vzhodni Evropi in Aziji od 4 na 3 dni. Ti novi izdelki naj bi pomenili prenos približno 5000 tovornjakov iz ceste na železnico (kar naj bi pomenilo dodatnih 18 vlakov na dan).

Po zaključku namestitvenih del na železniški progi Tauern, naj bi se tovorni vlaki od leta 2006 naprej povišali za 30% glede na leto 2003 (kar pomeni 18 dodatnih vlakov na dan). Trajanje prevoza bi lahko zmanjšali za 20%. Če bi bila cela železniška proga dvotirna, bi se njegova kapaciteta dvignila na 89%, glede na kapaciteto iz leta 2002 (kar naj bi pomenilo dodatnih 96 vlakov na dan).

Predvideno je tudi, da "Center logističnih pristojnosti" iz Priena/Chiemseeja razširi svoje analize slabosti na celotno alpsko območje in razvije program, ki bo omogočil uporabnikom, da najdejo najhitrejšo pot kombiniraneg prometa. Ta študija je v okviru programa Interreg III B (cf 4/1) v vrednosti 3, 076 milijonov evrov (od katerih pride polovica iz EU).

### **2.3. Nove alpske infrastrukture za modalni prenos na železnico**

#### **Os Lyon-Torino-Ljubljana (koridor 5) in osnovni predor pod Mont-Ambinom**

Načrt nove mešane potniške in tovarne povezave med Lyonom in Torinom je bil aprila 2004 vpisan v seznam dopolnila III odločitev EU kot prioriteten evropski načrt vpisan v RTE. Njegov cilj je dvojen :

- zagotoviti trajnostni razvoj železniškega tovarnega prometa preko tega dela Alp (pričakovana kapaciteta je 40 milijonov ton na leto), tako da bi trenutno gorsko linijo nadomestila z ravninsko, z osnovnim čezmejnim predorom, ki bo dolg 52 km;
- omogočiti potnikom, da v čim boljših pogojih prekoračijo Alpe, z zagotovitvijo učinkovite cestne povezave velikih mest alpskega loka;

Tehnične študije, ki so se začele s Torinskim sporazumom 29. januarja 2001, se nadaljujejo. Pristojne oblasti so na koncu leta 2003 potrdile idejni načrt, novembra v Italiji, decembra v Franciji. Objekt naj bi začel obratovati pred letom 2020 (2018).

Maja 2004 sta obe državi podpisali finančni memorandum o pravilih delitve stroškov na celotnem mednarodnem odseku, ki so ga kasneje na novo definirali. Torinski sporazum, ki ga je v začetku vpisal v Savojsko dolino v Franciji (Montmélian) in torinski železniški vozelski voz v Italiji, ga je zdaj razširil na vse predore alpskega gorovja, ki

jih je treba prekoračiti in potrebujejo novo povezavo. Ta sporazum je pogojen s komunitarno podporo v višini vsaj 20% kot RTE na celoti novega mednarodnega odseka.

### **Novo železniške alpske povezave v Švici in njihovi veliki predori**

V Švici trenutno poteka izvajanje NLFA po etapah. Ta način bo omogočil obvladovanje stroškov in železniška ponudba bo tako lahko usklajena z zahtevami.

Glavni elementi NLFA so:

- Prevrtnje tunela na nivoju Lötschberga: ta tunel, ki je dolg 34,6 km, je že prevrtan do 95% (stanje junija 2004) in njegovo odprtje je predvideno za leto 2007.
- Gradnja tunela na nivoju Gotharda: 20% tega tunela, ki je dolg 57 km, je že prevrtanega. Dokončan bi moral biti do leta 2015. Ta tunel bo podaljšan proti jugu s tunelom na nivoju Cenerija (15 km). Začetek vrtnja tega tunela je načrtovan za leto 2006.

Tunel Ceneri in tunela Zimmerberg in Hirzel spadajo v drugo fazo NLFA. Zaradi negotovih zveznih finančnih sredstev bodo odprtja teh tunelov potekala v etapah. Ker je tunel Ceneri prednosten, bo prevrtan v prvi etapi druge faze. Tunel Zimmerberg bo zgrajen nekaj let kasneje kot je bilo predvideno, tunel Hirzel pa trenutno ni nujno potreben.

Začetni stroški so bili določeni na 14,7 milijard švicarskih frankov. Poleti 2004, je bil kredit povečan za 900 milijonov in tako je cena dosegla 15,6 milijard (cena iz leta 1998). 9,66 milijard je predvidenih za povezavo St-Gothard-Ceneri in 4,22 milijard za povezavo Lötschberg-Simplon.

### **Osnovni predor Brenner**

Avstrija in Italija sta leta 2004 podpisali sporazum, ki je omogočil rojstvo družbe za izgradnjo predora Brenner. Oktobra 2004 bo ustanovljena anonimna družba predora Brenner (Brenner Basistunnel AG), kar bo pomenilo združitev dveh projektnih družb na avstrijski in italijanski strani. Celotna cena predora, ki je dolg 52 km, je ocenjena na 4,3 milijarde evrov, ki jo bosta izplačali Italija, Avstrija (v višini 50%), družba Evregio Finances ki je specializirana za javno-zasebno partnersvo (PPP) in evropska unija. Z deli bi lahko začeli 2006 in z željenim obratovanjem 2012.

Treba je pripomniti, da predstavljajo projekti čezmejnega sodelovanja, ki jih vodijo dvonacionalne ali multilaterlane instance, priložnost izvajanja konvencije Espoo iz meseca februarja 1991. Gre za primer Italije in Francije: ti dve državi izvajata z načrtom osnovnega tunela Lyon-Torino in varnostne galerije tunela Fréjus načelo medsebojnega javnega posvetovanja o vplivih čezmejnih projektov.

## **Tretji del**

### **Dostopi do velikih alpskih prehodov in medalpska mobilnost**

Vzporedno z velikimi čezmejnimi projekti vsaka alpska država nadaljuje z izboljšavo povezav dostopov v Alpah, zlasti železniško priključitev velikih predorov alpskega loka. Isto velja, seveda v manjši meri, za vprašanja med-alpske mobilnosti.

#### **3.1. Nacionalni dostopi do velikih alpskih prelazov**

**V Avstriji** je novi železniški zakon, ki izhaja iz izvajanja prvega železniškega paketa EU ustvarila potrebne pogoje za železniško konkurenco, medtem ko se ofenziva investorjev za železnico nadaljuje. Tako so se lahko dokončali posebej pomembni projekti na čezalpskih oseh (dokončana razširitev na dva tira po vsej dolžini južne proge kot tudi povezava s prelazom Schober) ali že začeli (dodatni odsek na osi Tauern in predvsem začetek razširitve na štiri tire na osi Brenner v dolini reke Inn).

#### **Dostopne proge do osnovnega tunela Brenner**

V sporazumnem protokolu iz Montreuxa so se prometni ministri Nemčije, Italije in Avstrije junija 1994 dogovorili, da bodo postopoma in "po potrebah" gradili osnovni predor Brenner in proge dostopa. V tem kontekstu so ministri posebej poudarili, da je pomembno zgodaj začeti z deli v dolini Inn v Avstriji, da bodo lahko razrešili probleme obstoječih kapacitet. Ministri so se poleg tega dogovorili, da bodo kasnejša dela opravljena tako, da bodo potrebne kapacitete za zagotavljanje prometa lahko uporabljive v pravem času.

**Na nemški strani** so - v skladu s tem dogovorom - povečali uspešnost proge Muchen-Rosenheim-Freilassing s serijo ukrepov: več signalizacije, izgradnja novih podvojitvenih prog in razširitev obstoječih podvojitvenih prog, ureditev dostopa na perone, ne da bi bilo treba iti preko proge, povečanje električne moči katenerjev med Asslingom in Kierfersfeldenom. Ti ukrepi so bili sprejeti v predvidevanju, da bo ta proga v letu 2015 zasedena v višini 65%.

Trenutno dela ureditve in dodatne razširitve niso predvidena za to, ker do takrat osnovni predor Brenner še ne bo zgrajen. Pač pa se upošteva izgradnjo predora Brenner pri projektu razširitve na štiri tire proge Munchen-Rosenheim-Kiefersfelden in njegovor prireditvev prometu velike hitrosti - kar bo stalo približno 1.6 milijard evrov - ki je bila vpisana v program "Mednarodnih projektov" novega Načrta 2003 zveznih prometnih infrastruktur. Ta načrt bi bil lahko vključen v program prioritetenih načrtov, kar bi omogočilo, da se ga realizira pred letom 2015, pod pogojem, da je priznana rentabilnost razširjene proge nemškega dostopa do predora Brenner in da se prej podpiše z Avstrijo sporazum o širitivi te proge.

**Francija** je v letih 2003 in 2004 izvedla velika lokalna posvetovanja, ki so predvidena v postopkih javnega sodelovanja pri odločitvah o velikih načrtih.

- javno debato o obvozu železniškega tovora okoli lyonske aglomeracije, ki ni neposredno v Alpah, ampak v veliki bližini, in predstavlja enega glavnih vozlov prihodnjih tovornih alpskih povezav in njihov priključek na ostale evropske povezave.
- lokalno posvetovanje na eni strani o itinerariju novih tovornih povezav med Lyonom in Saint Jean de Maurienne, v okviru projekta Lyon-Torino, in po drugi strani o skupnem delu na mednarodnem odseku te povezave, zlasti velikim čezmejnimi osnovnim predorom, kjer je to posvetovanje omogočilo natančno določiti nekaj tras.

Kmalu bodo organizirali druge javne razprave, tako da bi pridobili čimveč mnenj ljudi, kar se tice oportuniteti in glavnih značilnosti projektov, ki zadevajo v glavnem severne in južne alpske regije, zlasti proge VVH v pokrajini Provence-Alpes-Côte d'Azur, v cestni povezavi med Grenoble in Sisteron, os Rhône-Languedoc, in cestnega obvoza okoli Nice.

### **Italija na svoji strani izboljšuje dostope do velikih alpskih prelazov**

Na železniški ravni se obravnava 8 osi:

- Vintimilla-Genova : zaključek razširitve in tehnološke izboljšave
- Modana : infrastrukturna in tehnološka izboljšava ; Torino-Modana, tovorna obvoznica v Torino, novi mejni objekt in dostop; okrepitev Aoste-Chivasso
- Simplon : adaptacije proge za tovor Domodossola-Luino-Novare-Ovada- Gênes
- Obvoz Milano Sever : obvoz zahodnega predmestja
- Genova-Milano : 3. prehod Genova-Arquata, okrepitev Tortona-Voghera
- Brenner : zaključek razširitve Verona-Bologna in novi dostop do tunela
- Chiasso-Milano (Gothard): okrepitev Milano-Chiasso, proga vzhodnega predmestja in južna obvoznica Milana, novi dostop do tunela
- Tarvisio-Pontebba : zaključek razširitve in tehnološke izboljšave

Cestne intervencije na omrežju severne Italije temeljijo na streteškem cilju prenosa deleža potniškega in tovornega prometa iz Dorsale centrale (A1) na Dorsale Adriatique (SS Roma+A14) in Dorsale Tyrrhénienne-Brenner (A22+A15+A12), ne da bi pri tem izključili intervencije popravilne A1, z varianto prehoda in tretjim pasom med Rimom-Orte.

Prav tako so predvidene intervencije okreptive avtocestnega omrežja in hitrih cest, ki posegajo v močno uranizirane predele: sistem Bre-Be-Mi (Brescia-Bergamo-Milano), obvoz Mestre, sistem rokad v Genovi in Bariju in urbana os v mesto Trst.

### **Dostop k novi alpski transverzali v Švici**

Nova razširjena proga, ki povezuje Karlsruhe in Basel, predstavlja glavno dostopno progo k novi alpski transverzali v Švici in je bila v celoti vključena kot prioriteta v Načrt 2003 zveznih prometnih infrastruktur. Ta proga je ključni del prednostnega projekta RTE Lyon/Ženeva-Basel-Rotterdam/Antwerpen. Cilj tega projekta je zagotoviti razširitvena dela proge na štiri pasove do najkasneje leta 2015, datumom predvidenega obratovanja osnovnega predora Gothard v skladu z odločbami luganskega sporazuma z dne 6. septembra 1996. Študija vpliva na prostor na južnem odseku proge med Offenbourgom in Baslom in na odseku Offenbourg-Niederschopfheim je bila končana lansko leto. Za odsek Schliengen-Eimeldingen in



tunel Katzenberg je Zvezni urad železnic odobril projekt novembra 2002. Za odsek Haltingen-Weil am Rhein se trenutno opravlja javna anketa, ki je obvezna v okviru postopka pridobitve projekta. Za druge odseke se bo začelo s postopki pridobitve projekta pred pomladjo 2004.

### **Priključitev Švice francoskim in nemškim železniškim progam velike hitrosti**

26. maja 2004 je Zvezni svet odobril namen Skupščine o priključitvi vzhodne in zahodne skupščine na evropsko železniško omrežje velike hitrosti. Za glavne načrte prve faze bo zaprosil za kredit 665 milijonov (proga Pariz, Stuttgart in Munchen). Tako se bo dalo bistveno zmanjšati čas prevoza v mednarodnem potniškem prometu. Pridobitev na času bo od 10 do 30 minut, včasih tudi eno uro.

V prvi fazi bo kredit investiran na naslednjih progah:

- na povezavi Švica – Munchen : Ureditev St-Gall – St.Margrethen (80 milijonov) in elektrifikacija proge Lindau – Geltendorf (75 milijonov) ;
- na povezavi Švica – Stuttgart : Ureditev Bulach – Schaffhouse (130 milijonov) ;
- na povezavi severno-zahodna Švica – Pariz/Lyon : Sodelovanje pri izgradnji nove proge Belfort – Dijon (proga velike hitrosti Rhin-Rhône) (100 milijonov) ;
- na povezavi Mittelland – lok Jure – Pariz : Sodelovanje pri ureditvi Vallorbe/Pontarlier - Dole – Dijon (40 milijonov) ;
- na progi Ženeva – Pariz : Sodelovanje pri ureditvi/revitalizaciji proge Bellegarde – Nurieux – Bourg-en Bresse (Haut-Bugey/preko preko Karpatov) (165 milijonov) in ureditev ženevskega vozla (40 milijonov) ;
- 10 milijonov je predvidenih za rezervo in 25 za nadzor načrta.

Projekt priključitve VVH, ki ga je sprejel Zvezni svet, upošteva tako negotovost zveznih financ kot zadnji razvoj in rešitve za financiranje železniških infrastruktur. Zvezni svet bo predlagal *ad hoc* sporočilo skupščini, in to po poletnih počitnicah. Pri načrtu priključitve na VVH so bili finančni mehanizmi odobreni tako, da ni predvidenega nobenega povračljivega posojila z tržno obrestno mero, kar močno reducira substancialne stroške in olajša normalni proračun Konfederacije. Francoski projekti, ki še niso pripravljeni za realizacijo, in švicarski, ki potrebujejo poglobljeno koordinacijo z dolgoročnim načrtovanjem, so dodeljeni drugi fazi priključitve. Zvezni svet predlaga, da jih ponovno preuči v okviru pregleda velikih železniških načrtov, ki še niso odločeni ali financirani. Za zdaj se še ne ve, če bodo vsi realizirani. Načrt *ad hoc* bo dan v razpravo leta 2007 ali 2008.

### **3.2. načrti in ukrepi, ki zadevajo mobilnost na področju Alp**

#### ***zavrnitev protinačrta ljudske iniciative Avanti***

Ljudska pobuda "Avanti" za varne in učinkovite avtoceste je bila vložene leta 2000. Poudarjala je razvoj cestnega omrežja in zahtevala zlasti ureditev avtocestnih

odsekov Ženeva-Lausanne, Berne-Zurich in Erstfeld-Airolo (predor Gothard). Iz tega razloga sta Zvezni svet in skupščina predstavila proti-projekt, ki je ponujal nove perspektive za promet v aglomeracijah in financiranje prometnih infrastruktur. Pobuda je bila zaradi tega proti-projekta umaknjena in bila podvržena ljuskemu glasovanju 8. aprila 2004. Proti-projekt je bil zavržen s 62,8% glasov.

Cilj proti-projekta je bil odstraniti zastoje v aglomeracijah in na nekaterih pomembnih odsekih nacionalnih cest in bil usmerjen na premišljeno koordinacijo cesta-železnica. Poleg tega je predvideval infrastrukturna sredstva, ki bi omogočila prenesti delež davka na mineralna olja na javni prevoz.

### **Pobuda omejevanja cestnega prometa na Tirolskem**

Stalne meritve onesnaženosti ozračja na avtocesti A 12 so v letu 2002 pokazale precejšnjo prekoračitev dovoljenih vrednosti dušikovega dioksida, kot jih določa Evropska unija. Glavni povzročitelj te prekoračitve je cestni promet in sicer zopet kamionski cestni promet (*ki zajema 17,1 % cestnega prometa in tako tvori 69,8 % emisij*). V skladu z evropskimi ter narodnimi predpisi v zvezi z varovanjem zraka je bilo torej potrebno uvesti obvezujoče ukrepe, s katerimi bi dosegli zmanjšanje prometa predvsem v obdobju, ko so podnebne razmere neugodne.

Iz zgoraj navedenih razlogov je tirolski deželni glavar na 46 kilometrskem odseku *avtoceste Inntal A 12* za šest mesecev v zimskem obdobju 2002/2003 prepovedal nočno vožnjo za kamione. Spomladi 2003 so to prepoved razširili na vse leto. Zaradi odloka, ki ga je 17.12.2003 sprejelo Vrhovno ustavno sodišče, je bila odredba o prepovedi nočne vožnje potrjena za obdobje šestih zimskih mesecev 2002/2003. Zaradi prepovedi nočne vožnje je promet s polpriklopniki ter priklopniki v nočnih urah (od 22h do 5h zjutraj) leta 2003 upadel za približno tretjino.

Vrhu tega je deželni glavar 27. maja 2003 z veljavnostjo od 1.8.2003 naprej prepovedal promet na tem odseku avtoceste A 12 vsem kamionom, ki prevažajo tovor, ki je primernejši za prevoz z železnico. Ta prepoved ne velja za kamione, ki vozijo iz območij oziroma v območja v bližini avtocestnega odseka, to so Kufstein, Schwaz, mestni okraj Innsbruck ter občina Innsbruck. Po prizivu, ki ga je vložila Evropska komisija, je predsednik Sodišča evropskih skupnosti, katerega sedež je v Luksemburgu, z odlokom pozval Avstrijo, da odgodi izvedbo prepovedi dokler se Sodišče ne izreče o motivih glavnega priziva.

### **Blažje oblike prometa v italijanskih alpskih mestih**

V Italiji mora vsaka občina, ki ima več kot 30.000 prebivalcev, uresničiti "Mestni prometni načrt". Tako se začenjajo izvajati tarifni in pravilniški ukrepi, zlasti kar se tiče parkiranja, in to tako, da so prevozi selekcionirani glede na marginalno uporabnost in da so zavezujoči ukrepi omejeni samo na okoljevarstvena opozorila, ki so dejanska ali trajajoča.

Glavni cilj je reguliranje uporabe avtomobila, pa naj bo to za sistematične vsakdanje razdalje, ki se jih lahko opravi tudi z javnim prevozom, ali uporabo avtomobila v četrtih, kjer so kar naprej zastoji.

"Mestni prometni načrt" skuša torej uresničiti celovit prometni sistem (javna sredstva, osebni avtomobili, mestne in izvenmestne službe, skupne službe, ki jih opravljajo določeni operaterji) tako na ravni infrastrukture in ponujenih storitev kot na ravni dejavnosti regulacije in nadzora povpraševanja. Prevladujoča stalnica med motorizirano mobilnostjo in mobilnostjo pešcev je gotovo funkcioniranje nadomestnih javnih služb, ki bodo zagotavljale dostop do "Con omejenega prometa", parkirišča za kratkotrajni čas v bližini ulic, ki so zaprte za promet, kolesarske steze itd... s ciljem, da bi dodelili vsakemu transportnemu načinu pravo vlogo.

Posebej zanimive dejavnosti so se na tej ravni razvile v mestih alpskega loka: Imperia, Bergamo, Brescia, Como, Trento, Trst in Videm. Na primer Videm je od leta 1998 potrojil svoj odvrtačevalni park, Imperia in Bergamo pa sta podvojila mesta na plačljivih parkiriščih. Največja alpska mesta so prav tako ustanovila svoje "Cone omejenega prometa" in ulice za pešce. Ta politika je še posebej učinkovita v Vidmu in Trstu.

Druge dejavnosti prispevajo k trajni lokalni mobilnosti, kot na primer razvoj kolesarskih stez (Trento, Trst, Videm), programe razvoja inovativnih vozil za javni prevoz (Imperia, Trento, Trst, Videm).

Opozoriti je treba tudi na vpeljavo veljavnosti nadzora izpušnih plinov v Bresci, Bergamo in Trstu (namestitev modre vinjete *Bollino Blu*).

Nasprotno pa italijanska alpska mesta zaostajajo pri nameščanju telematskih sistemov upravljanja prometa (čeprav imajo nekatere izmed njih, Brescia na primer, zanimive pobude) in se ne prijavljajo za financiranje inovativnih dejavnosti, ki jih je država v letih 1999-2000 vpeljala za trajnostno mobilnost (Trst je edino mesto, ki je dobilo prispevek za razvoj inovativnih sistemov).

Avstrija je razvila 3 specifične programe za modalni prenos:

- pilotni program za razvoj intermodalnega prometa in promocijo kombiniranega prometa po Donavi;
- promocija železniške korepondence z državno pomočjo do 50%
- promocija kombiniranega prometa s financiranjem materiala, platform in izobraževanja.

### **Javni potniški promet v alpskih aglomeracijah**

Proga CEVA (Cornevin – Eaux Vives – Annemasse), ki se ji reče « ženevski RER », je trenutno v proučevanju tako v Franciji kot v Švici. Gre za redno dostavo (morebiti podzemeljsko) med obema poloma v ženevski aglomeraciji. Finančni načrt se ni določen. Ženevski kanton se je - kot se zdi - odločil začeti z deli leta 2005.

V Franciji so 3 načrti v grenobelski aglomeraciji v študiju ali sredi realizacije, poleg tarifnega vključevanja na departmajsko raven, ki je bila določena 1.10. 2002.

- izgradnja tretje tramvajske proge in podaljšanje obstoječih prog v Grenoblu (zače-

tek obratovanja v letu 2006).

- obmestni tramvaj : povezava Grenoble-Moirains, ki je dolga 18,5km (pričakovano obratovnje v letu 2008).
- v pričakovanju zgoraj omenjenih načrtov, začetek 2. 9. 2009 obratovanja hitre avtobusne povezave med Crolles, Grenoble in Voiron s frekvenco 10 minut in uporabo (danes samo eksperimentalno) varnostnega pasu na avtocesti A 48, ki je pogosto zasičena.

V okviru uporabe programa o lokalnih prometnih infrastrukturah v Salzburgu (NAVIS) v Avstriji vpeljujejo sistem RER.

Projekt RER za Salzburg predvideva sistematičen ritmičen promet na področjih Salzburg–Straßwalchen, Salzburg–Golling in Salzburg–Saalachbrücke/Freilassing. Izgradnja skupno dvanajstih novih postaj, postavitve dvotirne železniške linije, ki povezuje Glavni kolodvor v Salzburgu s Saalachbrücke/Freilassing, kot tudi vzpostavitev rednih ritmičnih povezav bodo omogočile nov razvoj lokalnega železniškega prometa v « velikem Salzburgu », kar bo hkrati tudi privlačna alternativa za prevoz posameznikov.

Novembra 2003 je deželna vlada Tirolske v zvezi z razvojem javnega deželnega železniškega prometa v urbani regiji Innsbrucka sprejela načelno odločitev v obliki regionalnega železniškega sistema, ter odločitev o sestavi koncepta o regionalnem avtobusnem prometu med Telfsom in Schwazem.

Z odločitvijo deželne vlade Tirolske novembra 2003 so se začeli izvajati naslednji projekti:

- Modernizacija Stubaitalbahna, ki bo omogočila, da postane privlačna regionalna proga z neposrednim pristopom do Glavnega kolodvora v Salzburgu s pomočjo nove trase, ki bi skrajšala potovalni čas.
- Izgradnja nove regionalne proge med Völsom in Hallom na Tirolskem, ki bi omogočila pot skozi center mesta z delno uporabo že obstoječih tramvajskih prog, s povezavo z glavnim kolodvorom.
- Razširitev tramvajске mreže v Innsbrucku z delno uporabo novih železniških regionalnih prog, ki jih bo potrebno zgraditi.

Razvoj regionalnega avtobusnega prometa med Telfsom in Schwazem z uporabo nove vrtljive plošče avtobusne postaje v Innsbrucku.

### **Turistične poti**

Lokalne skupnosti so pripravile različne projekte turističnih poti, ki privilegirajo alternativne načine namesto ceste (cone brez prometa, ukrepi za prevoz turistov brez vozil). Nekateri med njimi se vpišejo v okvir spodaj citiranga evropskega programa INTERREG III B-Alpski prostor, zlasti načrt « Alpine pearl » ki pospešuje dejavnosti trajne mobilnosti na področju turizma in izmenjavo izkušenj na tem področju.

## Četrty del

### **Alpske izmenjave in Evropska unija**

Evropska unija ponuja vzpodbuden okvir za razvoj trajnostnega razvoja v Alpah, pa naj gre za podporo in sodelovanje med lokalnimi skupnostmi alpskih regij, promocijo in financiranje infrastrukture, ki so v evropskem interesu, ali pravni okvir na področju prometa.

#### **4.1. projekti INTERREG III B na področju prometa**

Alpske države na področju prometa niso osamljene pri razvijanju načrtov dejavnega sodelovanja. Programe INTERREG IIIB « Alpsko področje » za mednarodno sodelovanje spodbuja predvsem sodelovanje med nacionalnimi in regionalnimi oblastmi ter drugimi lokalnimi skupnostmi, predvsem z oblikovanjem mreže sodelovanja. Države, ki jih to sodelovanje zadeva so: Avstrija, Francija, Nemčija, Italija, Slovenija, kot tudi Švica in Liechtenstein. Za obdobje 2000-2006 EU sodeluje v višini 59,7 milijonov evrov na celotno vsoto vseh stroškov 123,7 milijonov evrov.

Program "Alpski prostor" se oblikuje okoli 4 prednostnih točk. Alpski promet z razvojem učinkovitega sistema trajnostnega razvoja, intermodalnostjo in izboljšavo dostopnosti od zdaj naprej predstavlja drugo prioriteto. Ključne dejavnosti predstavljajo ocenitev teritorialnih in okoljevarstvenih vplivov novih infrastruktur in pospeševanje trajne mobilnosti tako, da se izboljšuje intermodalnost in varnostne norme (evropski prispevek 19,08 milijonov evrov).

Na koncu leta 2003 so oblasti programa odobrile štiri projekte:

- načrt **Alpencors** se zelo ambiciozno ukvarja s politiko cestnih koridorjev. Predvsem poskuša definirati vseevropski koridor (koridor 5 od Lizbone do Kijeve), tako da proučuje njegovo prostorsko povezanost, vlogo glavnih akterjev in sredstva za njegovo uresničenje.
- načrt **Alp mobility II- Alpine pearls** se ukvarja z dejavnostmi trajnostne mobilnosti na področju turizma. Definira label "alpine pearl" in pospešuje izmenjave izkušenj na področju turizma.
- načrt **Alpine awareness** poskuša osvestiti različne javnosti okoli trajne mobilnosti v Alpah (mladi, turistični delavci in prevozniki).

- načrt **Alpfrei** (alpine freight railway) želi v logiki modalnega prenosa, da bi lahko upravljali s prevozom tovora preko Alp z bolj učinkovito uporabo obstoječih infrastruktur in identifikacijo manjkajočih povezav. Ta načrt, ki upošteva širitev EU, predlaga model trajne mobilnosti v prid železniškega tovornega prevoza, tako da bo poudarili sistem zavarovanja kakovosti in sodelovanje vseh akterjev verige prevoza. Pri tem projektu sodeluje enajst javnih ali zasebnih partnerjev. Predvideno trajanje projekta : od leta 2004 do februarja 2007.

Ostali načrti so bili že določeni, ampak so še v pripravi, kot na primer načrt **Alpine mobility Manager**, katerega vodja je Svet Visoke Savoje, ki želi pospešiti čezmejsko in čezsektorsko sodelovanje na področju alpskega prometa in trajnostne mobilnosti (izboljšanje javnega prevoza, namestitve upravnih centrov mobilnosti, elektronski informacijski sistemi itd...)

Kljub temu je število alpskih lokalnih skupnosti, ki so vključene v prometne projekte programa Interreg, glede na njihov pomen, prešibko.

Poleg programa za mednarodno sodelovanje tudi ostali programi, ki zadevajo sodelovanje z drugimi državami na področju Alp, tu in tam prispevajo k rešitvi skupnih problemov glede transportov in ponujajo prilagojene okvirje za sodelovanje in za razvoj dvostranske transportne mreže.

#### **4.2. mesto alpskih itinerarijev v omrežju RTE (CPO)**

Sklep št.1692/96/CE Evropskega parlamenta in Sveta Evrope je določil « skupne usmeritve na področju evropske transportne mreže », tako da je določil načrte skupnega interesa, ki bi prispevali k razvoju te mreže in tako da je v aneksu III navedel posebne načrte, ki jim Svet Evrope že od srečanj v Essnu leta 1994 in v Dublinu leta 1996 namenja posebno pozornost.

V nekaj mesecih je tako prišlo do pomembnih napredkov:

Svet evropske skupščine je na zasedanju v Rimu 12. in 13. decembra 2003 poudaril politični pomen čezevropskih prometnih omrežij (RTE oz. CPO). Predsedniki držav in vlad petnajsterice so se odločili v okviru pobude gospodarske rasti za gradnjo velikih infrastruktur in se zavzeli, da bodo v najkrajšem času začeli z infrastrukturami "quick start list" (dvostranski deli v načrtih RTE, ki naj bi bili uresničeni v naslednjih letih).

Nato je Svet evropske so pregledali « skupne usmeritve za razvoj transevropske transportne mreže » in 29. aprila 2004 sprejeli sklep :

- EU skupnimi projekti določi tiste, ki so prednostni, zlasti projekte, ki bodo lahko absorbirali zastoje v soteskah ali dolnili manjkajoči del na glavnih oseh čezevropskega omrežja, zlasti čezmejnih načrtov, načrte, ki prekoračujejo naravne ovire, ali načrte, ki vsebujejo čezmejne odseke (clen 19.1.a)

- določa seznam 30 prednostnih načrtov, katerih gradnjo bodo države članice začele pred letom 2010 in končale najkasneje do leta 2020 (tako imenovani načrti dopolnila III). Morske avtoceste se ob volji modalnega prenosa in krepitve čezmejnih povezav uvrščajo med prioritete projekte.

- imenovalo se bo koordinatorja, ki bo za Komisijo sledil nekaterim prednostnim čezmejnimi projektom.

Med prednostnimi projekti evropskega interesa je več čezalpskih načrtov:

**načrt 1:** železniška os Berlin-Verona/Milano-Bologna-Neapelj-Messina-Palermo Halle/Leipzig-Nürnberg (2015);  
Nürnberg-München (2006);  
München-Kufstein (2015);  
Kufstein-Innsbruck (2009);  
Brenner predor (2015), čezmejni del;  
Verona-Neapelj (2007);  
Milano-Bologna (2006);  
železnica-cesta most nad ožino Messina-Palermo (2015).

**načrt 6:** železniška povezava Lyon-Trst/Koper-Ljubljana-Budimpešta-ukrajinska meja Lyon-St Jean de Maurienne (2015);  
Mont-Cenis predor (2015-2017), čezmejni del;  
Bussoleno-Torino (2011);  
Torino-Benetke (2010);  
Benetke-Trst/Koper-Divača (2015);  
Ljubljana-Budimpešta (2015).

**načrt 13:** Železniška povezava Lyon-Genova-Basel-Duisbourg-Rotterdam-Antwerpen Lyon-Mulhouse-Müllheim (2018) ;  
Genova-Milano-švicarska meja(2013);  
Basel-Karlsruhe (2015) ;  
Frankfurt – Mannheim (2012) ;  
Duisbourg – Emmerich (2009);  
« Iron Rhine » (2010) ;

**načrt 17:** Železniška povezava Pariz-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava Baudrecourt-Strasbourg-Stuttgart (2015) z mostom čez Kehl kot čezmejnimi delom;  
Stuttgart-Ulm (2012);  
München-Salzburg (2015)čezmejni del;  
Salzburg-Wien (2012);  
Wien-Bratislava (2010), čezmejni del

**načrt 21 :** morske avtoceste  
Morska avtocesta iz jugo-zahodne Španije (zahodno Sredozemlje), ki povezuje Španijo, Francijo, Italijo, Malto in se priključi na jugo-vzhodno morsko avtocesto (2010).

Obstoječa finančna ureditev RTE je bila spremenjena in sprejeta s strani Evropskega parlamenta in Sveta Evrope 30. aprila 2004, in sicer tako, da se je povečalo sofinanciranje evropske komisije prednostnim načrtom. Največja obrestna mera za posamezne dele načrtov RTE se giblje med 10 in 20%. Da se sredstva EU ne bi preveč razpreševala, je predvidena dobra dopolnilnost med subvencijami, ki so namenjene pod naslov RTE in tiste, ki so iz strukturnih fondov.

Povečana sredstva so predvsem namenjena "odsekom projektov evropskega interesa", ki naj bi odstranili zastoje v soteskah in/ali dokončali manjkajoče odseke, še posebej, če so ti odseki čezmejnega značaja ali prekoračujejo naravne ovire: med alpskimi načrti je to na primer mednarodni odsek prihodnje nove povezave med Lyonom in Torinom in Brenner za primer povezovanja Italije in Avstrije.

Cilji in postopki so torej razjasnjeni. Prihodnji zalogaj bo za zdaj kuverta proračuna EU, ki bo zagotovljena financiranju RTE. Bilo bi primerno, da bi nove finančne perspektive za leta 2007/2013 ustrezale velikim ambicijam, ki so jih nakazale RTE, in ne tako kot to zdaj, ko so bile skromne in so se navezovale na veliko majhnih projektov.

V okviru prihodnjih finančnih perspektiv (2007-2013), Evropska komisija predlaga natančno ponovno ocenitev proračuna transevropskih transportnih mrež in energije ter načine dodelitve finančnih pomoči. Predlagana finančna ureditev določa proračun v višini 20,35 milijard evrov (do sedaj 4 milijarde evrov), določa pomoči omejenemu številu načrtov in omogoča znatno podporo, ki bo v nekaterih izjemnih primerih lahko dosegla tudi 50% stroškov dvostranskih načrtov. Pomoči bodo pogojene glede na cilje modalne izravnave in interoperabilnosti. Ta proračun, ki se je glede na prejšnje obdobje občutno povečal, bo omogočil sofinanciranje del tridesetih prednostnih načrtov RTE, določenih lanskega 29. aprila s strani Parlamenta in Sveta (skupni stroški znašajo 225 milijard evrov). Prav tako pa bo omogočil programe za razvoj evropskih sistemov za upravljanje z letalskim in železniškim prometom.

### **4.3. Zadnje direktive in tiste, ki se se načrtujejo**

***Direktivo za varnost na dolгих cestnih predorih*** je predlagala Komisija po nesreči v predorih Mont-Blanc (1999) in Tauern (2001), kljub temu, da so nadzor in urepi regulacije na alpskih prelazih in tunelih v pristojnosti držav članic. Direktiva, ki je bila sprejeta aprila 2004, določa minimalna pravila varnosti inženirskih del in upravljanja ter pravila za pogoje regulacije. Navdihovala se je pri študiji o varnosti v predorih, ki se jo je opravilo v okviru CEE-ONU v zuriški skupini in združuje na alpski tematiki Nemčijo, Avstrijo, Francijo, Italijo in Švico.

Ne da bi čakali na to direktivo, sta na primer Italija in Francija že na novo določili



pravila varnosti v tunelih Mont-Blanc in Fréjus in vzpostavili skupno platformo obratovanja (sprecifični ukrepi razdalje med vozili, nadzor nad številom tovornjakov v eno smer, zmanjšanje dovoljene hitrosti). Obe državi sta se tudi sporazumno domenili, da bodo lahko v primeru kršitve pravil vožnje v tunelu policijske sile ene države sledile in ustavile vozila prekševalca na ozemlju druge države in mu predpisala administrativno kazen.

**Predlog direktive »Week end ban«** je namenjen poenotenju in zmanjšanju omejitev transevropske mreže na področju tovornega prometa znotraj Evropske unije, da bi omogočili prosti pretok. Manjšina držav članic, vse so alpske države (Nemčija, Avstrija, Francija, Italija), omejuje tovorni promet. Te omejitve se razlikujejo od države do države glede na trajanje, obdobja in izjeme. Ker je mnenja, da te različne ureditve omejujejo brežhibno delovanje skupnega trga, je Komisija leta 1998 predložila prvi predlog direktive, spremenjen leta 2000, nato ponovno leta 2003, o katerem še vedno razpravlja Evropski svet.

Predlog direktive sicer predvideva, da bodo države članice lahko ohranile obstoječe omejitve prometa, kar je v skladu s cilji Alpske konvencije.

Evropska komisija je meseca julija 2003, da bi nadomestila sedanjo direktivo »Eurovignette«, predložila osnutek nove direktive za obračunavanje tarif vezanih na infrastrukturo. Sporazum ni bil dosežen. Izziv za alpski lok je možnost držav članic, da po lastnih močeh financirajo alternativne čezalpske infrastrukture, ob upoštevanju načel 14. člena protokola »Promet«.

V nadaljevanju programa PACT (pilot actions for combined transport) subvencij operaterjem kombiniranega prevoza EU nadaljuje s promocijo intermodalnega prometa z **nadomestnim programom Marco Polo**. Ta program za leta 2003 do 2010 pokriva širše polje načrtov, saj od zdaj naprej ne subvencionira samo načrtov kombiniranega prometa, ampak vseh projektov, ki so alternativni cestnemu prometu. Njegov proračun je višji od PACTA-a (15 milijonov evrov leta 2003). Koristen je pri vpeljavi storitev kombiniranega prometa s spremstvom ali brez. Marco Polo ni sprecifično namenjen samo alpski regiji, ampak bi lahko zanimal tudi druge alpske projekte, da lahko za subvencijo zaprosi vsak alternativni projekt prometa, ki ga predstavita vsaj dva operaterja, ki izhajata vsaj iz dveh držav EU.

Po drugi strani pa EU vzpodbuja **razvoj interoperabilnosti**: drugi "železniški paket" za liberalizacijo železnice (marec 2003) organizira konkurenco na železniškem tovornem čezevropskem omrežju. Le ta omogoča železniškemu tovornemu prevozniku, ki ima potrebno licenco, da lahko zaprosi za uporabo na celotnem omrežju evropskega tovora.

K tem ukrepom liberalizacije je treba dodati razvoj lokomotiv in vagonov, ki lahko vozijo na različnih evropskih nacionalnih omrežjih in opomniti podporo EU na koncu devetdesetih let "freight free ways" (BELIFRET preko Francije, itinerarij preko Brennerja v Avstrijo), ki omogoča enotno upoštevanje čez evropskih linij.

**Smernica 2002/49/CE** ( pred 18. julijem 2004), ki se nanaša na ocenitev stopnje hrupa in na njegovo upravljanje v okolju, in ki je bila sprejeta 25. junija 2002, zahteva pred letom 2008 izdelavo zemljevidov, ki bi označevali stopnjo hrupa in načrte za ukrepe proti hrupu, ki ga povzročajo ceste in železnice, katerih letni promet presega 6 milijonov vozil in 60 000 prehodov vlakov.

Evropska komisija bo konec leta 2004 predstavila prve **specifikacije interoperabilnosti, ki omejujejo stopnjo hrupa železniških materialov** (potniški in tovorni promet), ki so v uporabi na običajni železnici RTE. Hkrati se bo Komisija pogajala za **volonterske pogodbe** s podjetji, ki se ukvarjajo z železniškim prevozom tovora, da bi pospešili zamenjavo železnih zavornih mehanizmov že obstoječih vagonov. To bi bistveno pripomoglo k zmanjšanju hrupa v okolju.

**Smernica 96/62/CE o kakovosti zraka** zahteva izvajanje načrtov za zmanjšanje onesnaženosti zraka na področjih, kjer so presežene mejne vrednosti in tiste vrednosti, ki že predstavljajo nevarnost, določene **s smernico 1999/30/CE**. To lahko zadeva cestni promet, ki znatno prispeva h količini NO<sub>2</sub> in PM10 v bližini infrastrukture.

Treba je poudariti, da bo Evropska komisija julija 2005 predstavila svoj **predlog tematske strategije o onesnaženosti zraka**, ki se bo nanašal tudi na promet. Nove mejne vrednosti NO<sub>x</sub> in PM10 za kamione (**norma EURO6**) naj bi bile predstavljene leta 2005.