



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



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

7. točka dnevnega reda

Promet

Priloga 3

Osnutek deklaracije VIII. Alpske konference o prometu

7. točka dnevnega reda

Promet

Osnutek deklaracije VIII. Alpske konference o prometu

1 – Po VII. Alpski konferenci se je število držav, ki so ratificirale Protokol »Promet«, povečalo. Ministri to pozdravljajo in potrjujejo, da ostaja ratifikacija visoko prednostni cilj za vse pogodbenice; ponovno izražajo svojo zahtevo, s katero so se že obrnili na predsedstvo Evropske unije, da se z vsemi koristnimi ukrepi spodbudi podpis protokola in nato njegova ratifikacija.

Pogodbenice, ki tega protokola še niso ratificirale, se zavezujejo, da si bodo po svojih najboljših močeh prizadevale to storiti v najkrajšem možnem roku.

2. – Alpska konferenca ponovno poudarja bistveni pomen protokola o prometu v splošnem okviru izvajanja Alpske konvencije. Med temi prednostnimi usmeritvami je trajnostno zmanjšanje škode, ki jo povzroča cestni promet, njegov prehod na železnico in morske poti, predvsem pa zmanjšanje tranzita čez Alpe. Poleg samih alpskih držav zadeva vse države evropske celine. Alpska konferenca zato poziva, naj se ta problem obravnava prednostno in naj se sprejmejo vse potrebne dejavnosti za doseg tega cilja.

Ministri prav tako z zadovoljstvom ugotavljajo, da nacionalne krovne politike na področju prometa, ki so v vseh alpskih državah že zabeležile pozitivni razvoj, bolje upoštevajo usmeritve iz protokola o prometu.

3. – Razvoj prometnih tokov preko alpskega loka po letu 2002, kakor izhaja iz najnovejših znanih podatkov, odraža raznolikost situacije.

Ministri z zadovoljstvom ugotavljajo, da je na nekaterih alpskih prelazih očitno prišlo do stabilizacije oziroma zmanjšanja cestnega prevoza blaga. Nasprotno pa jih skrbi zelo velik porast cestnega prometa na nekaterih drugih prelazih, ki izhaja iz pomembnih sprememb gospodarskega in pravnega konteksta, kar se v nekaterih primerih odraža v vračanju tovarnega prometa nazaj z železnice na cesto. To velja predvsem za Brenner in vzhodne alpske prelaze.

Spričo teh razlik v razvoju prometa si je treba zdaj bolj kot kdajkoli prizadevati za prevozniško preusmeritev in trajnostni razvoj prometa čez Alpe. S tega vidika ostaja razvoj železniških in pomorskih storitev kot alternativa cestnemu prevozu žez Alpe, še vedno nezadovoljiv.

4. – Sedem obstoječih velikih železniških alpskih koridorjev, katerih seznam se nahaja v prilogi, potrebuje še posebno pozornost. Več alpskih držav uspešno nadaljuje z aktivnim sodelovanjem upravljalcev in operaterjev železniških omrežij za

zagotovitev kakovostnih storitev in visoke varnosti na dveh izmed njih: multilateralni sporazum za koridor sever-jug (os Basel-Milano), akcijski načrt Brenner 2005 (os München-Verona). Po Meranu je bila prav tako vzpostavljena nova poskusna železniska avtocestna linija na prometni poti čez Mont-Cenis med Francijo in Italijo. Te zelo konkretne pobude zahtevajo našo priznanje in podporo, ker izboljšajo privlačnost železniškega prometa na obstoječih progah, pri čemer ni potrebno čakati na zagon novih, velikih projektov čezalpskih infrastrukturnih načrtov.

Vsi obstoječi veliki čezalpski železniški koridorji še niso vključeni v podobne programe, kot koridorji, ki so bili uresničeni v okviru Akcijskega načrta Brenner 2005 in Koridorja sever-jug. Alpska konferenca izrecno želi, da do IX. Alpske konference države in upravljavci železnic razširijo take ukrepe tudi na druge čezalpske koridorje.

5. – Po zadnji Alpski konferenci so veliki infrastrukturni projekti za pospeševanje drugih, cesti alternativnih vrst čezalpskega prevoza blaga doživeli velik napredek, največkrat zahvaljujoč tesnejšemu sodelovanju med alpskimi državami. Tako je prišlo do napredovanja pri delih na železniških predorih Gothard in Loetchsberg ter do rednega tehničnega in finančnega spremljanja projektov za Brenner in povezave med Lyonom in Torinom. Odprtje omenjenih novih infrastrukturnih objektov bo pomenilo velik kakovostni in količinski premik v preusmeritvi s cestnega na železniski promet čez Alpe. Ministri pri tem namenjujejo še posebno pozornost učinkom realizacije teh projektov, od katerih pričakujejo bistveno izboljšanje alpskega okolja, življenjskega prostora prebivalcev ob velikih cestnih prelazih in varnosti čezalpskega prometa.

Ministri so poudarili pomembnost pridobitve finančne skupnostne podpore za tiste projekte, ki jih je Evropska unija uvrstila na seznam prednostnih evropskih projektov.

Seznani so se tudi s prizadevanji za spodbujanje pomorskega prometa, ki omogoča izogniti se Alpam.

6. – V skladu s cilji Bele knjige Evropske komisije o »Evropski prometni politiki do leta 2020«, izražajo ministri svojo pripravljenost za prizadevanja, da bi obdavčenje cestnega prometa bolj upoštevalo nezaželjene posledice te vrste prometa. Ministri želijo prispevati k bolj dogovorjeni politiki obdavčenja cestnega prometa v alpskem loku.

Kar zadeva spremembo evropske direktive o cestninah in uporabninah, ki je trenutno v obravnavi, ministri želijo, da se konkretnije oceni in vključi zunanje stroške čezalpskega prometa, v skladu s 14. členom protokola Promet.

Poleg tega bi alpske države še naprej morale imeti možnost, da izrabijo sredstva za zaželeno raven svojih alternativnih infrastruktur in sistemov, s katerimi bi prispevale k ponudbi trajnostne mobilnosti.

7. – Ministri so se seznanili z delom skupine za promet Alpske konvencije in potrjujejo njene splošne smernice. V okviru potrjenih delovnih sklopov je treba še naprej razvijati konkretne pristope in predlagati operativne rešitve za izvajanje protokola Promet.

Predvsem je potrebno raziskati sredstva za trajno notranjo mobilnost v obvladovanju znotrajalpskega in čezalpskega prometa, in sicer na zato bistvenih teritorialnih ravneh. Posebno pozornost je potrebno nameniti izboljšanju javno-prometnih povezav med alpskimi naselji, prav tako pa tudi razvoju okolju prijaznih vrst prometa, ki bodo omogočale dostop do turistično pomembnih alpskih naselij. Številne območne skupnosti alpskih regij so že naredile korake v to smer: tudi te zelo pozitivne pobude je treba podpirati in še naprej razvijati.

Alpska konferenca ugotavlja, da so za ta področja zelo pogosto pristojne lokalne in regionalne skupnosti v različnih državah podpisnicah. Priporoča, da se vzpodbudi tesno sodelovanje z alpskimi lokalnimi in regionalnimi skupnostmi in želi, da se do naslednje konference izdelajo konkretni predlogi v zvezi s to temo.

8. Okrepiti je potrebno nadzor v posameznih državah, da bi zagotovili upoštevanje prometnih predpisov. Iz izkušenj je razvidno, da imajo prometne nesreče na alpskih prelazih, predvsem v predorih, v katerih so udeleženi tovornjaki, ponavadi hude posledice.

To tveganje je treba upoštevati v zadostni meri. Zato je potrebno vložiti dodaten napor, da bi zagotovili upoštevanje prometnih predpisov tako s strani šoferjev, kot tudi glede vozil in tovora.

Alpska konferenca meni, da je povečanje kontrole težkega tovornega in avtobusnega prometa nujno za zagotovitev varnosti in izenačenosti v konkurenčnosti med železniškim in cestnim prometom. Izvajanje kontrole mora biti opravljeno na osnovi mednarodno usklajenih kriterijev, predvsem s koordinacijo v alpskem prostoru. Vse to z namenom, da se izognemo neželenim učinkom oziroma temu, da se promet preseli z ene prometne osi na drugo.

Kakovost infrastruktur prispeva k varnosti na cestah, zato jo je treba prilagoditi.

Obstoječi veliki železniški čezalpski prelazi

Koridor Brenner: os München - Verona

Koridor Loetschberg/Simplon/Gotthard: os Basel-Milano

Koridor Semmering/Wechsel: os Brno – Udine

Koridor Ture : os München-Salzburg-Ljubljana

Koridor Mont Cenis: os Lyon - Torino

Koridor Pyhrn/Schoberpass: os Budjejevica - Maribor

Koridor Ventimiglia: os Marseille – Genova