



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Alpska konvencija konkretno cilji in implementacija



Alpski signali 2



Impressum

Publikationsreihe Alpensignale/Publikacijska serija Alpski signali

Medieninhaber/Herausgeber/Izdajatelj:

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention

Herzog-Friedrich-Straße 15

A-6020 Innsbruck, Avstrija

Verantwortlich/Odgovorni urednik:

Dr. Igor Roblek, Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention

Graphische Gestaltung/Grafično oblikovanje:

Werbeagentur Ingenhaeff-Beerenkamp, Absam (A)

© Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention, Innsbruck, 2004; sofern nichts Anderes angegeben

Für diesen Band/Za ta zvezek:

Herausgeber/Izdajatelj: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Referat Öffentlichkeitsarbeit · 11055 Berlin

Redaktion/Uredništvo: Silvia Reppe (BMU),
Monika Ulrich (BMU),
Irene Brendt (StMUGV)

Quellen/Viri:

- Alpenbüro Netz GmbH, Birgit Grübler, Jöri Schwärzel, Švica
- Amt für Tiefbau Kanton Uri, Altdorf, Švica
- Amt für Wald, Natur und Landschaft, Liechtenstein
- Bayerisches Geologisches Landesamt, Nemčija
- Bayer. Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Nemčija
- Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS, Švica
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Avstrija
- Deutscher Alpenverein (Nemško planinsko društvo)
- Gäste-Information Schliersee, Nemčija
- Gemeinde Mäder, Avstrija
- Gemeinde Oberstaufen, Nemčija
- H. Diem
- Dr. Georg Hauger, Technische Universität Wien, Avstrija
- Dr. Jürg Meyer Schweizer Alpenclub SAC
- Landesamt für Wasserwirtschaft Bayern, Nemčija
- Ländliches Fortbildungsinstitut Tirol, Avstrija
- Prof. Dr. Martin Seger, Universität Klagenfurt, Avstrija
- Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija za učinkovito rabo energije, Slovenija
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft, GeoRisikoForschung, Nemčija
- Dr. Nathalie Morelle, Association Grande Traversées des Alpes
- Réseau des espaces protégés alpins, France
- Österreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz (Avstrijsko planinsko društvo)
- Ortsvorstehung Ginzling, Avstrija
- P. Tasser
- Stadt Bad Reichenhall, Nemčija
- Thomas Kollegger, Verein Wasserweg Albulatal, Švica
- Turisticno društvo Rateče-Planica, Slovenija
- U. Visciani, APT Trentino

Stand/Stanje: November 2004

Layout: Feldes & Vogt, Bonn

Druck/Tisk: 1.000

PREDGOVOR MINISTRA



Po dveh letih nemškega predsedovanja je napočil trenutek, da naredimo bilanco. Kaj smo lahko dosegli? Kaj je potrebno še storiti?

Po pričetku veljave vseh protokolov Alpske konvencije v Lihtenštajnu, Avstriji, Nemčiji in Sloveniji je stopilo v ospredje udejanjanje Alpske konvencije in njenih protokolov. Prednostni cilj pa ostaja ratifikacija protokolov v vseh pogodbenicah, posebno Protokola Promet.

Na temelju Programa v desetih točkah, ki ga je pripravilo nemško predsedstvo, smo v preteklih dveh letih skupno s pogodbenicami, opazovalkami in omrežji v Alpah ustvarili pogoje za kontinuirno nadaljevanje procesa udejanjanja. Stalni sekretariat Alpske konvencije s sedežem v Innsbrucku in svojo izpostavo v Bolzanu/Boznu, k temu pomembno prispeva.

Največja nevarnost za ekosistem v Alpah sta vedno večji promet in sprememba klime. Naravne elementarne nesreče in bliskovito topljenje ledenikov nas opozarjajo na dramatične posledice globalne spremembe klime v Alpah. Od 76 alpskih ledenikov, ki so jih raziskovali, je v zadnjih desetletjih 68 ledenikov izgubilo 30 odstotkov svoje površine in več kot 50 odstotkov svoje prostornine. Promet in naravne nevarnosti kot posledica spremembe klime so bili zatoj težišča naših pobud. Tukaj je potrebno nujno nekaj storiti, saj to prebivalstvo v Alpah najbolj občuti.

Z Akcijskim načrtom Brenner 2005, skupno pobudo Avstrije, Italije in Nemčije, smo zastavili jasen cilj preusmeritve čezmejnega prometa s ceste na železnico. Do leta 2005 bi se moral delež kombiniranega prometa povečati za 50% v primerjavi z letom 2001. Na osnovi dosedanjih rezultatov sem optimist in prepričan, da bomo cilj dosegli. Pogodbenice so si skupno intenzivno prizadevale za to, da bi ta inteligentni model uporabili tudi za druge prometne koridorje skozi Alpe. Za še šest koridorjev bi bilo potrebno razviti analogne ukrepe. V

skupni izjavi se bo VIII. Alpska konferenca dogovorila za aktivno čezmejno sodelovanje na področju prometa, da bi lahko skupno rešili probleme alpskega in znotrajalpskega prometa.

Zaradi spremembe klime se moramo pripraviti na večjo pogostnost in intenzivnost naravnih elementarnih nesreč v alpskem prostoru. Zatorej posebej pozdravljam, da smo identificirali in podprli tako preventivne, kot tudi reaktivne ukrepe in da smo neposredno pred vzpostavitev čezmejnega omrežja nosilcev odločitev in strokovnih služb, tako imenovane „platforme za naravne nevarnosti“.

V Nemčiji smo z osnutkom Zakona o varstvu pred visokimi vodami na pravi poti, da bomo lahko zmanjšali posledice te pomembne naravne nevarnosti. S temo vode se bomo morali bolj ukvarjati tudi v okviru Alpske konvencije. Glede na Okvirno direktivo o vodah Evropske unije gre tukaj predvsem za spodbujanje tem, ki tam niso zajete in ki so specifične za Alpe, kot varstvo ledenikov, vodna sila, umetno zasneževanje ter varstvo pred visokimi vodami. Obravnavo teme voda bomo zato zasidrali v večletnem programu dela Alpske konference.

Za učinkovitejše varstvo biološke raznovrstnosti v alpskem prostoru je potrebno poglobiti čezmejno sodelovanje zavarovanih območij. Zavzemam se za spodbujanje opredeljevanja čezmejnih zavarovanih območij in njihovo čezmejno povezovanje vsaj s koridorji. To je konkreten prispevek k udejanjenju 12. člena Protokola Varstvo narave, ki predvideva vzpostavitev ekološke povezanosti. Na nemško pobudo in s sofinanciranjem skoraj vseh pogodbenic je Omrežje zavarovanih območij v Alpah pričelo s pripravljalnimi deli za čezmejni doseg optimuma za zavarovana območja v Alpah.

V tesnem sodelovanju pogodbenic smo razvili sistem kazalcev za celotno območje Alp. To je pomembna osnova za poročilo o stanju v Alpah, ki ga je potrebno do

PREDGOVOR MINISTRA

naslednje Alpske konference v letu 2006 prvič pripraviti. To poročilo bo predstavljalo pomembno osnovo za prihodnje odločitve politike v alpskem prostoru.

Za trajnostni razvoj alpskega prostora imata prebivalstvo in kultura velik pomen. V zvezi s to temo bomo v sodelovanju z lokalnimi in regionalnimi teritorialnimi skupnostmi, omrežji in opazovalkami do IX. Alpske konference pripravili politično deklaracijo, katere udejanjenje v alpskih državah je potrebno preveriti.

Opazovalke Alpske konvencije, predvsem Mednarodna komisija za varstvo Alp CIPRA, pomembno prispevajo k udejanjanju Alpske konvencije in njenih protokolov. Z njimi smo stalno izmenjavali mnenja, kar je bilo koristno za obe strani.

Seznanimi javnost s cilji Alpske konvencije in uspehi pri njenem udejanjanju je prvi pogoj za to, da pridobimo ljudi v alpskem prostoru za ta proces. V seriji publikacij „Alpski signali“ bomo v prihodnje objavljali osnovne

podatke, rezultate in informacije. Moja želja je, da v tej izdaji z naslovom „Alpska konvencija konkretno“ pokažemo, da se je udejanjanje Alpske konvencije in njenih protokolov v vseh alpskih državah dejansko začelo. Velike in majhne aktivnosti in projekti, ki so tukaj zbrani, bi morali spodbuditi aktivno sodelovanje v tem procesu.



Jürgen Trittin

predsedujoči Alpske konference
zvezni minister za okolje, varstvo narave in
reaktorsko varnost

KAZALO

Predgovor ministra	1
Udejanjanje Alpske konvencije z vidika mednarodnega prava in Evropskega prava	5
Udejanjanje Alpske konvencije na Bavarskem	10
Udejanjanje protokolov Alpske konvencije v Avstriji	14
Vloga omrežij	16
Omrežje občin „Povezanost v Alpah“: Alpska konvencija – ni utopija, temveč realna možnost	16
Omrežje alpskih zavarovanih območij – udejanjanje Protokola Varstvo narave in urejanje krajine že od prvega trenutka	21
Promet	25
Promet v okviru Alpske konvencije	25
„Akcijski načrt Brenner 2005“ (Avstrija, Italija, Nemčija)	30
Alps Mobility (Italija, Avstrija, Nemčija)	32
New Mobility, Alpe retour (Švica)	33
Naravne nevarnosti	35
Naravne elementarne nesreče in sprememba podnebja v alpskem prostoru: trendi in možnosti preventive	35
Platforma za naravne nevarnosti	38
Doživljajska pot Klosters (Švica)	38
Varnost pred naravnimi nevarnostmi – na poti h kulturi tveganja (Švica)	39
Varnost pred naravnimi nevarnostmi in določitev namembnosti kot gozdni rezervat – nasprotje? (Lihtenštajn)	41
Informacijska služba za naravne nevarnosti v Alpah IAN (Bavarska)	42
DIS-ALP (Avstrija, Italija, Švica, Slovenija, Nemčija)	42
EGAR (Avstrija, Italija, Nemčija)	43
CatchRisk (Italija, Švica, Avstrija, Nemčija)	43

KAZALO

Turizem	45
„Trajnostni turizem z Alpsko konvencijo – kam vodi pot?“	45
Via Alpina/planinske vasi	48
Švica pur/ Majhno & vredno/Povezanost v dolini Albulatal (Švica)	51
Okoljski pregled v smučarskih območjih	53
Trajnostni razvoj v občini Kranjska Gora (Slovenija)	54
Prebivalstvo in kultura	56
Prebivalstvo in kulture v Alpah	56
Planiranje naselij z vključevanjem občanov (Švica)	59
Izobraževanje čezmejnih vodnikov za naravno in kulturno krajino v evroregiji (Bavarska in Tirolska)	59
Daljinsko ogrevanje na lesno biomaso v Preddvoru (Slovenija)	60

UDEJANJANJE ALPSKE KONVENCIJA Z VIDIKA MEDNARODNEGA PRAVA IN EVROPSKEGA PRAVA

I. Nastanek Alpske konvencije

Zahteve po sklenitvi sporazuma o varstvu Alp segajo že v petdeseta leta in so leta 1988 končno pripeljale do sklepa Evropskega parlamenta, s katerim je pozval Evropsko komisijo, da predloži osnutek Konvencije o varstvu enega najpomembnejših ekosistemov v Evropi. Leta 1989 je prišlo v Berchtesgadnu do 1. Alpske konference okoljskih ministrov alpskih držav, ki se je končala s sprejetjem načelne resolucije. Že 7. novembra 1991 je šest alpskih držav (Avstrija, Švica, Nemčija, Francija, Lihtenštajn, Italija) in ES podpisalo mednarodno obvezujočo Okvirno konvencijo. V vmesnem času so njene pogodbenice tudi Slovenija in Monako. Potem ko so jo ratificirale tri države (Avstrija, Lihtenštajn in Nemčija) je Alpska konvencija pričela veljati leta 1995. Do leta 1999 so sledile še ES, Slovenija, Francija, Monako, Švica in Italija.

Alpska konvencija ni politična izjava o nameri, temveč obvezujoča mednarodna pogodba. Vsebuje splošne obveznosti pogodbenic s ciljem, pripraviti rešitve za probleme pri ohranjanju in varstvu Alp. Praktično izvedbo načel, zapisanih v Okvirni konvenciji, zagotavljajo v skladu s 3. odst. 2. člena Alpske konvencije različni protokoli, ki vsak zase predstavlja mednarodno pogodbo. Do sedaj so bili izdelani protokoli za področja: urejanje prostora in trajnostni razvoj, hribovsko kmetijstvo, varstvo okolja in urejanje krajine, gorski gozd, turizem, varstvo tal, energija, promet ter dodatni protokol o reševanju sporov, ki jih je večina pogodbenic tudi podpisala oziroma v državi ratificirala.

II. Vsebina in struktura Alpske konvencije

1. Veljavnostno območje

Prvi odstavek 1. člena Alpske konvencije opredeljuje območje Alp, kot je opisano v prilogi h Konvenciji, za predmet Konvencije. To je območje, ki se razteza na zahodu nekje od Avignona do pred Dunaj na vzhodu in od Monaka na jugu do višine Münchna na severu. To območje zaobsega torej površino okoli 190.000 km² s približno 13 milijoni prebivalcev v 5034 občinah na veljavnostnem območju Alpske konvencije, ki so navedene v posebnem seznamu. S tem je bilo prvič pravno obvezujoče opredeljeno območje Alp. Razmejitev se v glavnem usmerja po geoloških kriterijih, potrebni nadmorski višini nad 700 metrov in po vegetacijskih conah, delno tudi po mejah upravnih enot. Drugi odstavek 1. člena predvideva, da lahko vsaka pogodbenica ob deponiranju izjave, ki jo naslovi na Avstrijo kot depozitarja, razširi veljavo te Konvencije na nadaljnje dele svojega državnega ozemlja.

2. Cilj

V 1. odst. 2. člena navaja Alpska konvencija za cilj zavezanost pogodbenic k „celostni politiki za ohranitev in za varstvo Alp, ob uravnovešenem upoštevanju interesov vseh alpskih držav, njihovih alpskih regij ter Evropske gospodarske skupnosti, s preudarno in trajnostno rabo virov“. V 2. odst. 2. člena Alpske konvencije se navaja dvanajst strokovnih področij, na katerih bodo pogodbenice za doseg cilja sprejele „primerne ukrepe“. Ta področja so: prebivalstvo in kultura (črka a), urejanje prostora in trajnostni razvoj (črka b), varstvo zraka (črka c), varstvo tal (črka d), vodni režim (črka e), varstvo narave in urejanje krajine (črka f), hribovsko kmetijstvo (črka g), gorski gozd (črka h), turizem in prosti čas (črka i), promet (črka j), energija (črka k) in ravnanje z odpadki (črka l).

>> Monako je izhodišče za pohode vzdolž Vie Alpine. Fotografija: N. Morelle



Pomembno spoznanje sodobnega mednarodnega okoljskega prava je, da vsaka dejavnost, ki vpliva na prostor, zadeva okoljske interese in zato je lahko uspešen samo celostni pristop. V skladu s tem Alpska konvencija ne zasleduje sektorskih okoljskih ciljev v pravem smislu, kot so varstvo zraka, tal in vode, temveč hoče obsežno urediti trajnostno gospodarjenje z ekosistemom, v katerem živi 13 milijonov ljudi. Tako zajema tudi interdisciplinarno različne medsebojne gospodarske, politične in socialne vplive, ki so „stranski proizvodi“ neokoljskih pravnih predpisov (kot npr. promet, turizem ali demografska vprašanja). Iz prvotno zelene Konvencije za „varstvo“ Alp je zatorej nastal inštrument integralne politike, ki bi hotel dolgoročno obvarovati življenjski prostor Alpe.

Posebno vlogo ima pri tem zasnova trajnosti, ki daje pečat sodobnemu mednarodnemu pravu, predvsem od Konference Združenih narodov o okolju in razvoju leta 1992 naprej. Rezultat konference v Riu je Agenda 21, ki predstavlja političen akcijski program in daje priporočila za delovanje vsem akterjem, ki delajo na področju okolja, da bi udeležili načelo trajnostnega razvoja. Alpska konvencija je sestavni del tega globalnega procesa, z vidika „gospodarjenja z občutljivimi ekosistemi: trajnostno gospodarjenje z hribovskimi območji“ pa je povezano z Agendo 21. Načelo trajnosti je v Alpski konvenciji konkretizirano predvsem v Protokolu Urejanje prostora in trajnostni razvoj, ki ta cilj podrobno opisuje in ga v 5. členu postavlja za interdisciplinarni cilj.

III. Institucionalno pravo Alpske konvencije

Merjeno po tem, kar je v mednarodnem okoljskem pravu običajno, predstavlja Alpska konvencija v organizacijsko-pravnem pogledu na vsak način napreden model.

1. Alpska konferenca

Alpska konvencija nima posebnega organa, ki bi mu zaupali nalogo oblikovanja pravnih predpisov – kot ima na primer Evropska unija Svet in Parlament. Vendar pa ima z Alpsko konferenco, ki jo sestavljajo resorni ministri, organ, v katerem se pogodbenice srečujejo, da bi naprej razvijale pogodbe. Najpomembnejše naloge, našteje v 6. členu Alpske konvencije, so spremembe Alpske konvencije, ki jih morajo ratificirati pogodbenice, sprejetje protokolov ter potrebne finančne odločitve. Alpska konferenca se sestaja na rednih zasedanjih vsaki dve leti pri pogodbenici, ki ji predseduje. Do sedaj je bilo sedem Alpskih konferenc ministrov za okolje. Naslednje zasedanje bo novembra 2004 v Garmisch-Partenkirchenu.

Mednarodne organizacije, vsaka druga evropska država ter združenja alpskih teritorialnih skupnosti, kot npr. Delovna skupnost alpskih dežel in Delovna skupnost Alpe-Jadran, se lahko zasedanj Alpske konference udeležijo kot opazovalke. Isto velja za mednarodne nevladne organizacije, kot je npr. CIPRA. To sodelovanje z nevladnimi orga-

nizacijami lahko seže tudi do sodelovanja v delovnih skupinah. Pogoji pa je, da jih Alpska konferenca akreditira.

2. Stalni odbor

Kot izvršilni organ Alpske konference je bil ustanovljen Stalni odbor, ki ga sestavljajo delegati pogodbenic na ravni uradnikov (8. člen Alpske konvencije). Njegove naloge obsegajo v glavnem pregled in oceno pomembnih informacij v zvezi z izvajanjem Alpske konvencije in protokolov, pripravo Alpske konference ter ustanavljanje delovnih skupin za pripravo protokolov. Stalnemu odboru predseduje tista pogodbenica, ki istočasno predseduje tudi Alpski konferenci. Stalni odbor sprejema tudi odločitve o sodelovanju predstavnikov vladnih in nevladnih organizacij na njegovih sejah.

3. Sekretariat

Kot tretji organ je v 9. členu Alpske konvencije predviden Stalni sekretariat, ki naj bi deloval kot „štabna pisarna“ Alpske konference, Stalnega odbora in predsedstva. Na VII. Alpski konferenci v Meranu 19. in 20.11.2002 so sprejeli sklep o vzpostavitvi Stalnega sekretariata v Innsbrucku z operativno izpostavo v Bolzanu. Naloge so porazdeljene med obema sedežema. Pisarna v Innsbrucku je pristojna za politične in administrativne naloge Sekretariata, zastopanje Sekretariata navzven, za delo z javnostjo ter za politično in tehnično podporo predsedstvu. Bolzano je pristojen za tehnično-operativne naloge, to se pravi za Sistem opazovanja in informiranja o Alpah (SOIA), usklajevanje raziskovalne dejavnosti v Alpah in prevode ter tolmačenje. Vodja Stalnega sekretariata je generalni sekretar. S Stalnim sekretariatom se vzpostavlja inštitucija, ki bo lahko pomagala pri izvajanju Alpske konvencije.

4. Sistem reševanja sporov

Pomemben element institucionalnega mednarodnega prava na področju okolja je postopek reševanja sporov. V dosedanji pogodbeni praksi prevladuje zunajsodno reševanje sporov v obliki pogajanj in poravnalnih postopkov med pogodbenicami. Zanimivo je, da predstavlja Alpska konvencija izjemo, saj predvideva, da spore med pogodbenicami rešuje razsodišče. Protokol Reševanje sporov je pričel veljati 18. decembra 2002. Medtem ko je bil v prvih osnutkih o Alpski konvenciji predviden še rudimentaren sistem pogajanja, pa je sprejet Protokol Reševanje sporov pravi napredek v mednarodnem okoljskem pravu, predvsem ker je arbitražni postopek pred razsodiščem obvezujoč. Torej ni potrebna dodatna izjava strank v sporu, da se bodo podvrgele razsodbi, razsodišče pa odloča z večino glasov svojih članov. Odločitve razsodišča so obvezujoče, dokončne in jih morajo stranke v sporu nemudoma izvršiti.

5. Mehanizem za preverjanje

Protokol Reševanje sporov le delno rešuje za mednarodno pravo tipičen problem pravne uveljavitve, ki izhaja iz dejstva, da manjkajo potrebna prisilna sredstva. Proti premajhni izvršbi v mednarodnem okoljskem pravu se zato vedno bolj borijo, ne samo z grožnjami s sankcijami, temveč tudi z diferenciranimi ukrepi. Na VII. Alpski konferenci v Meranu 19./20.11.2002 so sprejeli sklep o mehanizmih za preverjanje upoštevanja Alpske konvencije in njenih izvedbenih protokolov. Alpska konferenca je ustanovila Odbor za preverjanje, ki se ukvarja z (1) rednimi poročili pogodbenic ter z (2) zahtevki za preverbo domnevnega neupoštevanja Alpske konvencije oziroma protokolov s tretje strani. Pomembna prednost tega sistema v primerjavi s postopkom za reševanje sporov je, da se na Odbor za preverjanje lahko obrnejo poleg pogodbenic tudi zainteresirane nevladne organizacije. Postopek preverbe se v primeru kršitve ne konča s sankcijo, temveč s poročilom, sklepom in priporočilom, ki se objavijo in imajo lahko učinek „sramotilnega stebra“.

IV. Odnos ES do Alpske konvencije

Pogodbenica Alpske konvencije je tudi Evropska skupnost (ES). Do sedaj je poleg Okvirne konvencije podpisala tri protokole (Varstvo narave in urejanje krajine, Hribovsko kmetijstvo in Urejanje prostora in trajnostni razvoj), vendar jih še ni ratificirala. Komisija je poleg tega leta 2001 podala predlog za podpis Protokola Promet, ki pa ga Svet še vedno preverja. Ker so „baje“ manjkala finančna in kadrovska sredstva, se predstavniki Komisije dolgo časa niso udeleževali sej delovnih teles Alpske konvencije. Dejansko pa moramo, verjetno, iskati vzroke za to „mirovanje“ v pravnem učinku, ki bi ga lahko imeli ratificirani protokoli Alpske konvencije v pravnem redu ES. Mednarodnopravne pogodbe so v skladu s 7. odst. 300. člena Pogodbe Evropske

skupnosti s pričetkom veljave obvezujoče za Parlament, Svet in Komisijo. V hierarhiji evropskih norm so nad uredbami in direktivami.

Če bi ES ratificirala Alpsko konvencijo in protokole in jih s tem vključila v pravo Evropske unije, bi to razvrednotilo njene napore, da pripravi predpise za evropska hribovska območja, predvsem v primeru, da njene "interne" rešitve za alpsko območje ne bi bile združljive z Alpsko konvencijo. Do sedaj služi torej Alpska konvencija le kot pomoč pri interpretaciji v pravo ES. V pravnem sporu, ki je šel celo do Evropskega sodišča, o odgovornosti Republike Avstrije zaradi blokade brennerske avtoceste, ki jo je izvedel "Transitforum e.V.", je generalni javni tožilec na Evropskem sodišču v letu 2003 ugotovil, da se lahko Konvencija in njeni protokoli upoštevajo pri tehtanju razmislekov v zvezi z varstvom okolja in argumenti prostega prometa blaga. Evropsko sodišče te ideje sicer ni izrecno sprejelo, vendar jo, v vmesnem času, v svojih odločitvah vse bolj upošteva, npr. v svoji začasni odredbi iz leta 2003 v sporu med Avstrijo in ES o prepovedi vožnje za določene tovornjake na delu avtoceste skozi dolino reke Inn (A 12).

V. Protokoli k Alpski konvenciji

Alpska konvencija sama je zasnovana kot okvirna pogodba in vsebuje le načelne institucionalne vidike in splošne cilje. Določitev konkretnih mednarodnopravnih pravic in obveznosti pa prepušča protokolom, ki so pravzaprav "srce" Alpske konvencije. Do sedaj so bili izdelani naslednji protokoli: (1) Protokol Urejanje prostora in trajnostni razvoj, (2) Protokol Hribovsko kmetijstvo, (3) Protokol Varstvo narave in urejanje krajine, (4) Protokol Gorski gozd, (5) Protokol Turizem, (6) Protokol Varstvo tal, (7) Protokol Energija, (8) Protokol Promet in (9) Protokol Reševanje sporov.

>> Masiv Mont Blanca s Col du Breventa (2.368 m). Fotografija: H. Diem





Naravni park Kauner Grat v Ötztalskih Alpah. Vir: prof. dr. Martin Seger, Univerza Celovec (Klagenfurt)

1. Pomen protokolov

Ti protokoli so sicer povezani z Okvirno konvencijo, imajo pa lahko različno pravno usodo, saj ne obstaja obveznost pogodbenic do podpisa in ratifikacije protokolov, ki jih izdelala Alpska konferenca. Protokoli sicer veljajo od 18.12.2002 naprej, saj v skladu z 11. členom Alpske konvencije zadostuje, če jih ratificirajo tri pogodbenice. Pravno učinkoviti so v Nemčiji, Avstriji, Lihtenštajnu in Sloveniji, ker so jih te države ratificirale. Monako in Francija sta kljub vsemu ratificirali nekaj protokolov. V Švici se pričakuje ratifikacija nekaterih protokolov. Italija in Evropska skupnost sta protokole le podpisali, doslej pa jih še niso ratificirali.

Protokoli zaslužijo posebno pozornost, saj vsebujejo dosti konkretnjša in vsebinsko daljnosežnejša določila, kot so to lahko slutili pri podpisu Okvirne konvencije v letu 1991. Toda število določil v protokolih je različno. V skladu s 3. členom Protokola o urejanju prostora in trajnostnem razvoju iz leta 1994 so pogodbenice zavezane le "upoštevati" okoljevarstvene kriterije v okviru svojih nacionalnih politik. Kako in s kakšnim rezultatom morajo to delati, pa ostaja odprto. Podobno je formuliran Protokol o varstvu narave in urejanju krajine iz leta 1994, kjer je na primer v 10. členu govor o tem, da si pogodbenice "prizadevajo" za zmanjšanje obremenitev in škodljivih vplivov na naravo in krajino. Druga določila protokola pa so jasneje formulirana, npr. 11. člen o opredeljevanju zavarovanih območij: "Pogodbenice se zavezujejo, da bodo ohranjale obstoječa za-

varovana območja v skladu z njihovo namembnostjo". Podobno velja pri Protokolu Varstvo tal iz leta 1998, ki v skladu s 1. odst. 14. člena samo izjemoma zagotavlja pogodbenicam pravico do ureditve smučišč v gozdovih z varovalnimi funkcijami.

2. Vplivi na nacionalne zakone

V kombinaciji s celostnim pristopom Alpske konvencije izhajajo iz te enoznačnosti problemi za pogodbenice, ki morajo svoje nacionalne zakone uskladiti s temi določili. Ker bo Alpska konvencija vplivala na veliko število nacionalnih zakonov na področju okolja, varstva narave, gradnje in načrtovanja, se zakonodajalcu postavlja vprašanje v zvezi s prilagajanjem nacionalnih pravnih predpisov Alpski konvenciji.

Poleg tega bodo morali tudi nacionalni organi in sodišča uporabljati Alpsko konvencijo in njene protokole, ki so z ratifikacijo postali sestavni del pravnega reda posameznih pogodbenic. Uporaba posameznih določil Alpske konvencije oziroma njenih protokolov s strani nacionalnih organov in sodišč pride načelno v poštev, če so le-ta po vsebini, cilju in formulaciji dovolj natančna in ne potrebujejo dodatnih izvedbenih določil, medtem ko sedaj določila Alpske konvencije celo pogodbenicam dajejo širok manevrski prostor pri ocenjevanju in se znotraj države lahko uporabljajo kvečjemu za interpretacijo. Številna določila protokolov pa bodo nacionalni organi in sodišča lahko nepos-

redno uporabljali kot zakonske predpise. Če je to tako, pa je potrebno preveriti v vsakem posamičnem primeru.

Če pride do kolizije neposredno uporabljenega določila protokola z obstoječimi nacionalnimi predpisi, bo imel protokol prednost že kot specialnejša norma. Sicer pa imajo protokoli prav tako kot Alpska konvencija sama kljub vsemu funkcijo merila. To pa pomeni: organi in sodišča jih morajo po načelu mednarodnopravno konformne interpretacije kolikor je le mogoče upoštevati pri tolmačenju notranjdržavnih predpisov. Pri tem bi morala imeti Alpska konvencija prednost, saj lahko izhajamo iz tega, da so se pogodbenice v primeru dvoma pripravljene držati svojih mednarodnih obveznosti.

Ta vpliv Alpske konvencije in njenih protokolov bi hoteli na kratko ilustrirati na nekem aktualnem primeru. Pri načrtovanju novega smučišča na območju Innsbrucka so opravili presojo vplivov na okolje, ne da bi pri tem upoštevali 1. odst. 14. člena Protokola Varstvo tal. Po tem predpisu se lahko samo "izjemoma" izdajajo dovoljenja za pripravo smučišč v gozdovih z varovalnimi funkcijami, na "labilnih območjih" pa se jih sploh ne sme izdajati. Da lahko nacionalni organ neposredno uporabi ta predpis kot zakonsko prepoved, je na dlani. Tako je odločilo tudi pristojno sodišče. Zaradi kršitve 1. odstavka 14. člena Protokola Varstvo tal je razveljavilo dovoljenje za pripravo smučarskih prog, ki ga je izdala tirolska deželna vlada.

Druga določila v različnih protokolih k Alpski konvenciji so bolj splošno in bolj nedoločeno formulirana. Tukaj je obveznost organov in sodišč mednarodnopravno konformna interpretacija. Cilj določila protokolov se mora vključiti v uporabo in tehtanje nacionalnih pravnih predpisov na področju okolja. Izhodišče za to so nedoločeni pravni pojmi, vsebovani v nacionalnih zakonih. Tako je potrebno okoljske zadeve, o katerih se razpravlja v okviru presoje vplivov na okolje, ali interese varstva okolja, ki se obravnavajo v postopku za pridobivanje dovoljenja, interpretirati v luči protokolov Alpske konvencije. Rezultat tega pa je lahko, da določenih projektov morebiti ni potrebno odobriti.

VI. Ocena

Mnogoplastna konvencija je velika čarobna vrečka. Kritiki se bojijo, da so protokoli tako obsežni, istočasno pa tako nejasni, da lahko pri vsakem državnem ukrepu z bolj ali manj subtilnimi utemeljitvami trdimo, da se krši neka obveznost iz Alpske konvencije. Po drugi strani bi bila lahko posledica te okoliščine tudi, da bi prišlo do preobremenitve nacionalnih instanc pri ravnanju z Alpsko konvencijo. Rezultat tega je lahko, da se je ne upošteva. Da bi to preprečili, bi se morali vsi pristojni organi v državah članicah ukvarjati z vsebinami Konvencije.

UDEJANJANJE ALPSKE KONVENCIJE NA BAVARSKEM

Pomembna določila Alpske konvencije – osem strokovnih protokolov ter Protokol Reševanje sporov – so pričela mednarodnopravno veljati 19.12.2002, ko so jo Nemčija, Avstrija in Lihtenštajn ratificirali. S tem je postala njena vsebina sestavni del v Nemčiji veljavnega prava.

Implementacija na pravem področju

Zaradi svojega tako imenovanega „self-executing“ – značaja morajo zakonodajalec in nacionalni organi obveznosti iz protokolov v nemškem pravu neposredno uporabljati in jih je potrebno upoštevati na primer pri odobritvenih postopkih ali presojah vplivov na okolje.

Raziskava v zvezi s cilji v okviru postopka ratifikacije je pokazala, da so imeli nemški/bavarski pravni predpisi le nekaj vrzeli v primerjavi s cilji protokolov. Poleg deželnega razvojnega programa so vsebine Alpske konvencije in njenih protokolov na Bavarskem že vsebovane predvsem v regionalnih planih in številnih zakonih (npr. Bavarskem zakonu o varstvu narave, Bavarskem zakonu o varstvu tal, Bavarskem zakonu o gozdovih), upravnih predpisih (Smerice za urejanje krajine) in subvencijskih programih (Program za kulturno krajino).

Deloma pa predpisi iz protokolov na žalost (še) ne dosegajo pravnih predpisov na Bavarskem. Tako na primer v nasprotju z dogovori, zapisanimi v Alpski konvenciji, na Bavarskem uporaba dodatkov za izboljševanje snežnih razmer ni dovoljena.

Območje veljave Alpske konvencije v Nemčiji

Bavarska je edina nemška zvezna dežela, ki ima na svojem območju Alpe; na bavarski alpski prostor odpade 5,84 % celotne površine veljavnostnega območja Alpe konvencije. Čeprav zavzemajo bavarske Alpe na Bavarskem le zelo majhno površino, pa oblikujejo pomemben del bavarske identitete in gora, ljudske glasbe, narodne noše so pomemben del bavarske tradicije.

V nadaljevanju bomo na kratko opisali pomembne določitve v času priprav ter aktualne aktivnosti pri njihovem udejanjanju v bavarskem alpskem prostoru, tudi kot pobudo za nadaljnje aktivnosti na Bavarskem.

>> Velik ledenik Aletsch od Märjele v smeri Konkordiaplatza. Fotografija: H. Diem



¹⁾ V skladu z Alpsko konvencijo le-ta zaobsega območje deželnih okrožij Bad Tölz-Wolfratshausen, Berchtesgadener Land, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim, Traunstein, Weilheim-Schongau, Oberallgäu, Ost-

allgäu in Lindau (Bodensko jezero) ter mesta z lastnim statutom Rosenheim, Kaufbeuren in Kempten. Od skupno 5.934 občin na celotnem veljavnostnem območju odpade 284 občin na Nemčijo/Bavarsko.

Plan za Alpe

Že zgodaj so na Bavarskem spoznali, da vedno večje uničenje krajine ogroža ekološki potencial kot pomembno osnovo atraktivnega življenjskega in gospodarskega prostora. Že leta 1972 je bil torej sprejet tako imenovan Plan za Alpe kot del deželne razvojnega programa Bavarske (LEP). Ko je leta 1976 deželni razvojni plan Bavarske pričel veljati, so plan za Alpe v njem prevzeli kot poglavje Rekreativna krajina Alpe. Plan za Alpe je bil izdelan kot preventivna zasnova za preprečevanje prevelike izgradnje infrastrukture, za zavarovanje naravnega prostora, za zmanjševanje nevarnosti zaradi snežnih plazov in erozije ter za zavarovanje rekreativnega območja. Za uresničitev teh ciljev so bavarski alpski prostor razdelili v tri cone, ki glede na opredelitev dovoljujejo ali prepovedujejo različne infrastrukturne ukrepe.

V najstrožji kategoriji zaščite, coni C, na primer ni dovoljena gradnja nove prometne infrastrukture, z izjemo nujno potrebnih ukrepov (npr. poti do planinskih pašnikov in gozdne poti). Glede na izkušnje s snežnimi plazovi v zimi 1998/99 so pri ažuriranju prostorskega razvojnega plana Bavarske v letu 2003 cono C razširili na 43 % bavarskega alpskega prostora.

Čeprav je imel Plan za Alpe na mnogih področjih pozitiven učinek, pa so danes bavarske Alpe zaradi najrazličnejših razvojov v Evropi izpostavljene množici problemov, ki jih na nacionalni ravni ni več mogoče rešiti. Da bi te probleme lahko rešili, moramo imeti zasnovo, ki bi bila sprejemljiva za celotno območje Alp in skupno strategijo. Alpska konvencija je za to primeren okvir. Krepi sodelovanje in komunikacijo med državami in regijami na območju Alp ter določa enotne okoljske standarde za celotne Alpe.

Naravne nevarnosti

Na področju naravnih nevarnosti v Alpah ima mednarodno sodelovanje na Bavarskem dolgo tradicijo. Poleg daljšega sodelovanja v mednarodnih organizacijah izvajamo tudi številne skupne projekte s tujimi partnerji (primerjajte npr. EGAR, DISALP, CatchRisk).

Pri udejanjanju Programa dela v desetih točkah, ki ga je sprejelo predsedstvo, se Bavarska zavzema predvsem za vzpostavitev „platforme za naravne nevarnosti“ za celotne Alpe na Alpski konferenci novembra 2004. Platforma bi morala biti strateško omrežje vseh alpskih držav s ciljem hitreje in učinkoviteje udejanjiti čezmejne ukrepe zgodnjega prepoznavanja nevarnosti in obrambe pred njimi (glejte tudi „Platforma za naravne nevarnosti“, stran 38).

Turizem in promet

Bavarske Alpe so v primerjavi s celotnimi Alpami sorazmerno goste poseljene, saj so zelo privlačne kot stanovanjski in rekreacijski prostor. Turistično so decentralno organizirane, pri čemer ima poleg planinskega turizma velik pomen tudi rekreacija prebivalcev iz območja Münchna, Augsburga ali Stuttgarta.

Poleg strukturnih problemov in upadanju števila nočitev imata pomembno vlogo predvsem vse večji rekreacijski promet ob koncih tedna in tranzitni promet v smeri Avstrije in Italije.

Da bi preprečili te probleme, se v bavarskih Alpah že leta spodbujajo in izvajajo projekti za trajnostni turizem in promet.

Uspešni primeri za to so "Ekomodel Hindelang", „Ekomodel Achental“, Regionalni razvoj podeželja „Auerbergland“ (LEADER-projekt) ali „Interesna skupnost zdraviliških in

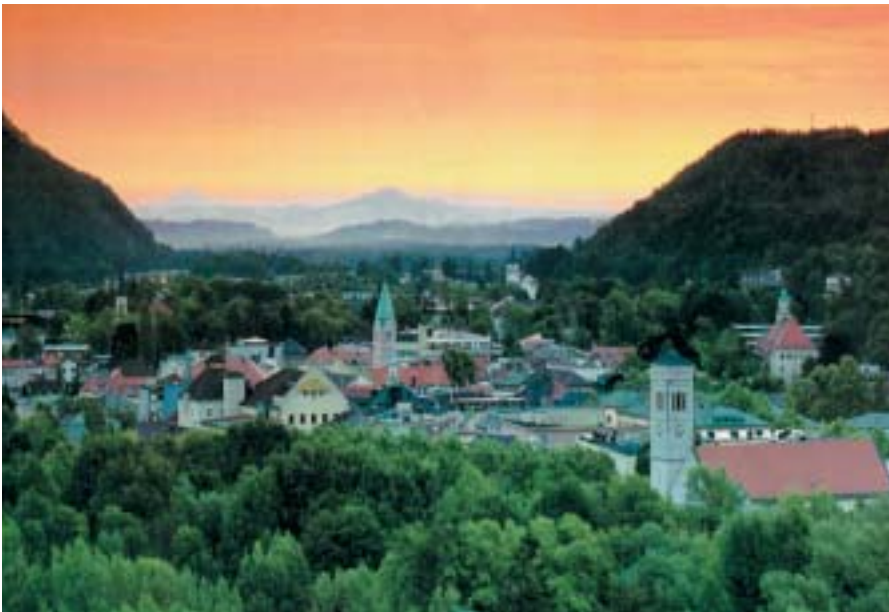


Turno smučanje - okolju prijazno. Vir: Nemško planinsko društvo

turističnih krajev brez avtomobilov na Bavarskem“ ter avtobus za planince Nemškega planinskega društva (DAV) v Karwendel.

Primeri za naravi prijazno rekreacijo so projekti „Zasnova soteskanja v alpskem prostoru“, „Prosti čas in rekreacija v Karwendlu – naravi prijazno“ (oba v sodelovanju s tirolsko deželno vlado in DAV-om), ki ju subvencionira Bavarsko ministrstvo za okolje, ali „Okolju prijazni pohodi s smučmi v hribih“ (z DAV-om).

V okviru evroregije v mejnem prostoru Bavarska-Avstrija izvajajo prav tako številne aktivnosti, kot sta „Gorski vidiki“ (Bavarska/Vorarlberg, www.bergschau.com) ali številne čezmejne kolesarske povezave, kot na primer „Via Bavarica Tyrolensis“ (Bavarska /Tirolska).



Bad Reichenhall – član v Omrežju občin „Povezanost v Alpah“ že od vsega začetka in alpsko mesto v letu 2001. Vir: Mesto Bad Reichenhall

Poleg tega je Bavarska aktiven partner v projektu **Via Alpina** (Interreg III B-projekt), pešpoti skozi osem alpskih držav.

Implementacija na lokalni ravni

Omrežje občin

Dober primer za implementacijo na lokalni ravni na celotnem območju Alp je omrežje občin „Povezanost v Alpah“, združenje približno 160 občin na celotnem območju Alp od Francije do Slovenije. Omrežje občin sta leta 1996 vzpostavila Mednarodna komisija za varstvo Alp CIPRA in Inštitut za raziskovanje Alp Garmisch-Partenkirchen kot konkreten izvedbeni projekt. Med 27 pilotnih občin so sodile tudi bavarske občine Bad Reichenhall, Großweil, Mittenwald, Oberammergau, Oberstaufen in Schliersee.

Bavarsko ministrstvo za okolje že od vsega začetka podpira sodelujoče občine, poleg tega tudi bavarske občine v okviru tekočega projekta DYNALP (Interreg III B), ki pa so delno tudi članice omrežja občin. Cilj je med drugim, da bi s sredstvi bavarskega ministrstva za okolje podpirali povezavo v omrežje in pridobili nove člane v omrežju občin. Če so v preteklosti pri implementaciji Alpske konvencije izvajali predvsem vzorčne projekte – na primer za urejanje krajine, ekoturizem ali energijo – pa ima danes velik pomen transfer primerov dobre prakse.

Partnerji projekta so med drugim dolina Achenal, Reit im Winkl, Chiemsee, Oy-Mittelberg, Oberstaufen in Bad Reichenhall. Oberstaufen se je poleg tega konec leta 2002 v okviru programa Evropske unije LEADER+ združil z 12 sosednjimi občinami v regijo „Impuls Westallgäu 10+“, ki se hočejo pod motom „Delujemo prek meja“ zavzemati za iz-

boljšanje kakovosti življenja v podeželskem območju. Projekti se ukvarjajo npr. z revalorizacijo regionalne surovine „lesa hoje“ ali z izboljšavo ponudbe javnega primestnega prometa v občinah ter regionalne prometne povezave. Nadalje so vzpostavili medmrežno platformo „generacijski kartel“, ki naj bi vključeval celotno ponudbo kulturnih in socialnih ustanov območja Westallgäu.

Alpsko mesto leta

Nadaljnje omrežje je interesna skupnost „Alpsko mesto leta“. Pod tem naslovom odlikujejo alpska mesta za njihov poseben angažma pri udejanjanju Alpske konvencije. V letu 2001 je bil Bad Reichenhall „Alpsko mesto leta“. Ob tej priložnosti je skupno 15 občin ob čezmejni reki Saalach iz Avstrije in Bavarske podpisalo tako imenovano „Saalachško resolucijo“. Med drugim so pričeli z udejanjanjem „Doživljajske poti ob reki Saalach“, s postavitvijo informacijskih tabel o živalstvu in rastlinstvu, zgodovini in kulturi itd. od izvira do izliva, ki naj bi jo zaključili še letos v okviru evroregije Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein.

Kot alpsko mesto za leto 2005 je bil izbran Sonthofen v Allgäu. Dosedanje in načrtovane aktivnosti mesta za trajnostni razvoj (npr. smernice za „Prihodnost Sonthofna“) naj bi s tem še bolj obravnavali z zornega kota aktivnega ukvarjanja z Alpsko konvencijo in njenimi protokoli ter alpske in mestne identitete.

Regionalno udejanjanje ciljev kakovosti okolja

Pobude, kot so evroregije ali lokalne akcijske skupine (LAG) v okviru programa LEADER+, so primerne za konkretizacijo in udejanjanje ciljev Alpske konvencije na regionalni ravni.

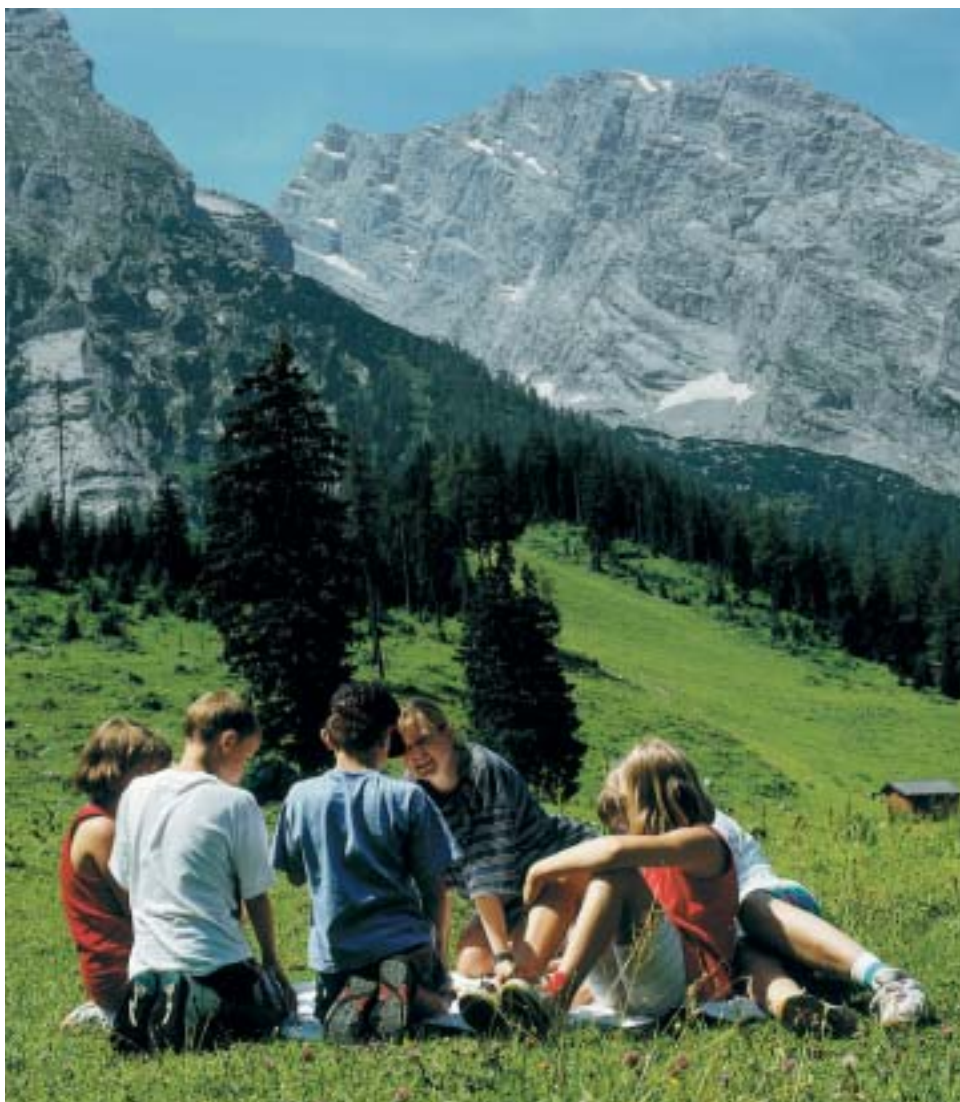
To se je pokazalo v okviru projekta „Regionalno udejanjanje ciljev kakovosti okolja v alpskem prostoru“. V deželnem okrožju Berchtesgadener Land so po naročilu Zveznega urada za okolje v sodelovanju z že obstoječimi delovnimi skupinami procesa Agenda 21 in drugimi aktivnimi interesnimi skupnostmi prebivalcev raziskovali, kako bi bilo mogoče cilje Alpske konvencije, opredeljene na državni ravni, na lokalni ravni napolniti z življenjem. Pri tem so preverjali splošno veljavnost ciljev Alpske konvencije znotraj regionalnih planov in programov ter usklajenost ciljev procesa Agenda 21 s cilji Alpske konvencije. V planu narodnih parkov se na primer v edinem bavarskem narodnem parku v Berchtesgadnu upoštevajo Alpska konvencija in njeni protokoli kot pravna osnova. Narodni park je poleg tega tudi aktivni član Omrežja zavarovanih območij v Alpah.

Delo z javnostjo

V okviru projekta se je pokazal velik pomen načrtnega dela z javnostjo v zvezi s cilji in koristmi Alpske konvencije, saj so Alpska konvencija, njeni protokoli in v njih vsebovani cilji med prebivalci in angažiranimi organizacijami ter celo v uradih in občinah še precej neznani.

Uspešne aktivnosti, kot npr. prireditve „Gorski forum 2004“, ki ga je organiziral DAV v sodelovanju z zveznim ministrstvom za okolje in bavarskim ministrstvom za okolje ali tudi obstoječa izvedbena brošura, so prvi začetki uspešnega dela z javnostjo, ki bi morale biti tudi v prihodnje težišče pri zelenem udejanjanju.

Bavarsko državno ministrstvo za okolje, zdravstvo in zaščito potrošnikov, Nemčija



Narodni park Berchtesgaden, edini bavarski narodni park v Alpah, je član Omrežja zavarovanih območij v Alpah.
Vir: Bavarsko državno ministrstvo za okolje, zdravstvo in zaščito potrošnikov

UDEJANJANJE PROTOKOLOV ALPSKE KONVENCIJE V AVSTRIJI

Avstrija je pogodbenica Konvencije o varstvu Alp (Alpska konvencija), Zvezni uradni list 1995/477, v verziji Zvezni uradni list III 1999/18 in od VI. zasedanja Alpske konference, 30./31. oktobra 2000 v Luzernu, ne samo podpisnica, temveč od 18. decembra 2002 sedaj tudi že pogodbenica vseh do sedaj v okviru Alpske konvencije izdelanih protokolov.

Pri znotrajavstrijski obravnavi v parlamentu je bilo določeno, da imajo protokoli Alpske konvencije značaj, ki spreminja oziroma dopolnjuje zakone. Ker urejajo izved-

Če je mogoče posamezno določilo neposredno uporabljati, je torej odvisno od tega, če je zadostno opredeljeno v smislu načela legalnosti, ki je zasidrano v ustavi, kar pa je možno oceniti le po posameznih primerih.

Če je očitno, da neka norma ni „self executing“, se tega določila tudi ne da uporabiti. Če je primernost za neposredno uporabo („le“) dvomljiva, se smatra, da je neposredna uporaba dana. Medtem pa izhaja tudi avstrijsko ustavno sodišče iz neposredne uporabe 14. člena Protokola Varstvo tal.



Brandberg v dolini Zillertal je član Omrežja občin „Povezanost v Alpah“. Določila izvedbenega protokola Hribovsko kmetijstvo tukaj v celoti udejanjajo. Vir: P. Tasser

beni protokoli k Alpski konvenciji zadeve, ki so tudi v avtonomnem delokrogu dežel, je bila za to potrebna tudi privolitev Zveznega sveta. Tako sklep v državnem zboru, kot tudi sklep v zveznem svetu sta bila sprejeta soglasno.

V parlamentarnem postopku so sprejeli v zvezi s protokoli, za razliko od Okvirne konvencije, sklep, da se vsi na notranjdržavnem pravnem področju neposredno uporabljajo od trenutka pričetka njihove veljave, tako da v zvezi s tem ni potrebno sprejemati zakonov.

Posledica neobstoja takšnega pridržka v zvezi z izpolnjevanjem zakonskih določil je sedaj, da imajo protokoli Alpske konvencije v Avstriji neposreden učinek, in jih morata torej tako zakonodajalec, kot tudi izvršna oblast ustrezno upoštevati, če so za to primerni („self executing“).

V luči teh izvajanj so v Avstriji sprejeli naslednjo grobo porazdelitev določil protokolov:

1. Določila, ki so v neposredni uporabi (torej „self executing“), to je, takšna, ki jih morajo izvršni organi in uradi, ki aplicirajo pravne predpise, uporabljati brez nadaljnje transformacije in modifikacije.

Številne obveznosti poročanja in raziskav iz posameznih protokolov, predvsem iz Protokola Varstvo narave in urejanje krajine, je potrebno v Avstriji na vsak način udejanjiti. Pri drugih določenih protokolov, ki se morajo neposredno uporabiti, je potrebno za preprečitev morebitnih konfliktov glede pristojnosti nadalje preučiti, ali je njihova vsebina že vsebovana v obstoječih zveznih in deželnih zakonih. Če tega ni, je potrebno določila protokolov nepos-

redno uporabiti; pri vsebini, ki je v nasprotju z obstoječimi predpisi, si moramo pomagati z običajnimi pravili tolmačenja.

Primeri: 12. člen (2) Protokola Turizem; 11. člen (1) Protokola Varstvo narave in urejanje krajine

2. Naloge, katerih cilj je, da se pravno prilagodijo v zakonih in uredbah oziroma se sprejmejo kot nova določila.

To bi morebiti prišlo v poštev le pri nekaj posameznih področjih, na primer različnih planskih predpisih; posamezna določila lahko pripeljejo v skrajnem primeru tudi do prestrukturiranja in novega umeščanja na področju subvencioniranja.

Primeri: 2. člen Protokola Gorski gozd (a. – Uredba proti obremenitvam zraka s škodljivimi snovmi); 8. člen Protokola Urejanje prostora in trajnostni razvoj; 10. člen Protokola Urejanje prostora in trajnostni razvoj

3. Določila, ki imajo bolj deklarativen značaj, ki pa naj bi jih uradni organi upoštevali kot pomoč pri argumentiranju, tolmačenju in utemeljevanju.

Večina določil ima deklarativen značaj in jih je potrebno uporabiti kvečjemu za interpretacijo, politično opredeljevanje ciljev in kot merilo za morebitno tehtanje interesov.

Primeri: 6. člen (3) Protokola Turizem; 3. člen Protokola Promet

V Avstriji smo vsekakor v zavidljivem položaju, da obstaja Avstrijski nacionalni komite kot posebno telo za ustvarjanje javnega mnenja in usklajevanje, notranjedržavna usklajevalna platforma, ki obstaja že 14 let; njeni člani so predstavniki zveznih dežel, pristojnih ministrstev, nacionalnih nevladnih organizacij in socialnih partnerjev. Ta inštitucija, podobna sosvetu, omogoča določitev potrebe po implementaciji na široki nacionalni osnovi, kot so to v preteklosti že uspešno prakticirali pri pripravi avstrijskega mnenja v zvezi z osnutki protokolov.

V vmesnem času je bil sprejet izvedbeni katalog, ki so ga pripravili v tem krogu, in so ga posredovali vsem uradom na prvi instanci v alpskem prostoru. To gradivo predstavlja prvo oceno in pravno ovrednotenje ter vsebuje grob pregled korakov, potrebnih za udejanjanje izvedbenih protokolov. S tem bi hoteli dati dodaten impulz implementaciji, ki je pred nami, tako da se bo sprožil dinamičen proces, katerega rezultat bo, ob stalnem nadaljnjem razvoju in novem tehtanju posameznih korakov udejanjanja, ki so predlagani v tem gradivu, končno konsistentna praksa pri odločanju in sklepanju, ki bo veljala za celotno Avstrijo.

**Zvezno ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo,
okolje in vodno gospodarstvo, Avstrija**

VLOGA OMREŽIJ

Omrežje alpskih zavarovanih območij: Alpska konvencija - ni utopija, temveč realna možnost - na primeru občine Mäder (Avstrija)

1. „Povezanost v Alpah“ - omrežje nastaja

Zamisel: Da bi oživilo Alpsko konvencijo, je bilo potrebno vzpostaviti omrežje. CIPRA International in Inštitut za raziskovanje Alp (AFI) sta zato ob podpori Evropske unije razvila s 27 pilotnimi občinami iz celotnega alpskega loka postopek za okoljsko presojo v alpskih občinah.

Občine so delale v smislu lokalnih agend na področjih energije, prostorskega planiranja, prometa, turizma, voda, hribovskega kmetijstva, gozda in ravnanja z odpadki. Za ta področja so pripravili „kontrolne sezname“ za določitev sedanjega stanja.

Da bi takoj od začetka delali z istimi merili, so organizirali mednarodna srečanja. Na 3. izmenjavi izkušenj v Bovcu (SLO) je 27 pilotnih občin ustanovilo društvo „Omrežje občin - Povezanost v Alpah“.

V začetku leta 2003 se je število občin članic povečalo na 140, s površino več kot 6.000 km². Pri tem je velik izziv tudi jezikovna raznolikost. Vsi uradni dokumenti se objavljajo v štirih glavnih jezikih - francoščini, italijanščini, slovenščini in nemščini.

Za izmenjavo informacij je poleg „Netzwerk-Info“, časopisa za člane, na voljo tudi medmrežje. Na domači strani www.alpenallianz.org je poleg dostopa do vseh občin članic

tudi zbirka več kot 200 „projektov, ki zagotavljajo preživetje v alpskem prostoru“.

Člani pa ne bi hoteli biti vzor samo sami sebi. Skupno bi hoteli dvigniti glas za trajnostno bivanje v Alpah. Prvi uspeh so dosegli z resolucijo k Protokolu Promet. V tej resoluciji so pozvali ministre za okolje, da na konferenci v Luzernu (Švica), jeseni leta 2000, podpišejo Protokol Promet v obstoječi obliki. Resolucijo so na konferenci ministrov obravnavali. Rezultat ministrske konference je v celoti v skladu z resolucijo.

2. Udejanjanje na občinski ravni

Občina Mäder se nahaja v Vorarlbergu, v dolini Rena, neposredno ob Renu, na nadmorski višini 414 m. Ren, največji hudournik Evrope, je stoletja določal usodo občine in je bil tudi odgovoren za skoraj prislovično revščino do petdesetih let prejšnjega stoletja.

Zato se je občina Mäder v zadnjih 40 letih bolj spremenila, kot prej v nekaj stoletjih. Pri popisu prebivalstva leta 1951 je imel Mäder 786 prebivalcev, leta 1991 jih je bilo 2.724, in danes jih je okoli 3.240. Število hiš je v tem obdobju poraslo s 180 na okoli 900. Takrat je bilo v vasi le nekaj obratov z enim samim človekom, danes pa v 40 obratih ponujajo več kot 800 delovnih mest.

Da bi razumeli, kaj se danes dogaja, moramo vsaj malo poznati preteklost. V 17. in 18. stoletju je Ren, zaradi vedno večje poselitve ob gornjem toku in zaradi poseke gozdov, vodil skozi občino Mäder pogosto visoke vode s katastrofalnimi posledicami v pravem smislu besede. Mäder je bil

>> Med Anorgo in Lago di Cancano: Pogled v smeri vzhoda v Valdidentro. Fotografija: H. Diem





Udejanjanje Alpske konvencije v občini Mäder, Avstrija. Vir: Občina Mäder

pred veliko nalogo. Odgovornim je takrat uspelo doseči, da so hudournik Ren „potisnili“ v ozko strugo.

Tako je bilo možno posekati prejšnje loge in površine prepustiti kmetijstvu. Ti logi pa niso zadrževali samo vode, bili so tudi zaščita pred vetrom. Vas je bila brez teh logov prepuščena na milost in nemilost vetru, in fenski viharji so redno odnašali strehe s hiš.

Protokol Varstvo narave in urejanje krajine

Leta 1973 je dežela Vorarlberg sprejela Zakon o varstvu krajine. Nova deželna služba za varstvo narave in krajine je povprašala vorarlberške občine, če lahko navedejo krajinske škode, ki bi jih morali sanirati. Občina Mäder je prijavila posek nekdanjih logov ob Renu v izmeri približno 20 ha kot krajinsko škodo. Dežela je pristala na zahtevo prebivalcev občine Mäder. Vendar je zahtevala celostno zasnovano za območje občine.

Načrt zasajevanja poljskih drevesastih rastlin

Z Mariom Broggijem kot planerjem so pripravili načrt zasajevanja poljskih drevesastih rastlin. Okvirni načrt je predvideval, da se na dolžini približno 15 km zasadi okoli 80.000 dreves in grmov. Ugotovili so, da je za to potreben prostor približno 2 % površine občine. Načrt zasajevanja poljskih drevesastih rastlin so uresničili do več kot 90 %. Skupno so zasadili več kot 70.000 dreves in grmov. V načrt zasajevanja poljskih drevesastih rastlin so vključili tudi druge zadeve planiranja krajine, kot na primer rekultiviranje občinskega prodišča in njegovo pretvorbo v rekreacijsko območje, ki je postalo prvo območje zavarovane krajine v Vorarlbergu.

Ob 10-letnem obstoju načrta zasajevanja poljskih drevesastih rastlin so nato pripravili načrt ureditve zelenih po-

vršin za naselitveni prostor. Že v načrtu zasajevanja poljskih drevesastih rastlin so razvili idejo, da umestijo v naselje večji naravni in rekreacijski objekt. S tem so tudi pokazali, da se narava ne konča na robu naselja. Načrt ureditve zelenih površin ima tri naloge:

- 1. oblikovati značilno podobo kraja v skladu z načrtom namembne rabe površin in prometnim načrtom**
- 2. zagotoviti uporabnost prostih površin**
- 3. krepiti naravni režim v naselju.**

Vsebuje torej vse pogoje za dolgoročno ohranitev primerne kakovosti okolja.

Načrtovanje razvoja občine

Leta 1992 so pri načrtovanju razvoja občine s pisarno „stadtland“ opredelili cilj, „Mäder mora postati okoljsko vzorna občina“. „Načrtovanje razvoja občine“ so pri tem opredelili kot proces, ki poteka usklajeno z lokalno Agendo 21. Odgovorni v občini so skupaj s prebivalci pripravili cilje in akcije.

Določili so med drugim naslednje cilje:

1. varstvo majhnih biotopov
2. sonaravno oblikovanje vrtov
3. revalorizacija oblikovanja zelenic v bližini kraja
4. varstvo dragocenih sadovnjakov

Protokol Energija

Sanacija društvenega doma

V ta Protokol sodi sanacija občinskih stavb. Kakšne so možnosti varčevanja z energijo, se je posebno jasno pokazalo pri društvenem domu, nekdanji osnovni šoli. Za stavbo so porabili pred sanacijo letno 16.000 l kurilnega olja, in s tem emitirali okoli 45 ton CO₂. Po sanaciji je znašala poraba energije v zadnjih šestih ogrevalnih obdobjih povprečno 32.000 kWh, pri čemer so to porabo pokrili iz toplotne na biomaso in s tem znižali emisijo CO₂ na 0. Kazalnik energije so znižali od 240 kWh/m²/leto na 48 kWh/m²/leto. To pa je bilo ekonomsko možno le, ker občina vključuje eksterne stroške v izračun ekonomičnosti.

Javni sektor ne sme povzročati narodnogospodarske škode!

Oskrba iz toplarn na biomaso

Šolski in kulturni center od leta 1994 oskrbujejo s toploto iz toplotne na biomaso. Ta objekt pa do okoli 60 % oskrbujejo z materialom iz redčenja poljskih drevesastih rastlin, ki so jih zasadili pred več kot 20 leti. Tako so tudi transportne poti minimalne, in CO₂-ciklus se zapre v neposredni bližini.

Eko-meščanska šola

Odgovorni v občini Mäder so mnenja, da je možno trajnostno spremeniti stil življenja prebivalstva le prek odraščajoče mladine. Zato so sprejeli sklep, da bo nova srednja šola eko-srednja šola, ter jo načrtovali in uredili kot ekološko zgledno stavbo.

V januarju 1997 so pričeli z gradnjo in v septembru 1998 so se v stavbo vselili. S prvo eko-srednjo šolo so na več področjih zaorali ledino: po eni strani je ekologija težišče pouka, po drugi strani pa gre pri tej šoli za stavbo z izredno nizko porabo energije, ki izhaja z manj kot 20 kWh/m²/leto uporabne površine. Te vrednosti so dosegli s kockasto obliko glavne stavbe z najmanjšim možnim deležem zunanje lupine in delnim zakopom telovadnice, pa tudi s kakovostno toplotno izolacijo in izolacijskimi okni, v povezavi z rekuperacijo toplote in zemeljskimi kolektorji. Preostalo energijo za ogrevanje dobivajo iz ogrevanja na biomaso, ki je CO₂-nevtralno. Posebna študija o „optimizaciji uporabe ekološkega materiala“ je zagotovila optimalen izbor gradbenega materiala.

Na strehi telovadnice so postavili 105 m² velik fotovoltaični sistem. Ta sistem stalno povečujejo. V letu 2000 je pričelo obratovati 8 m² veliko sončno kolo. Vršna zmogljivost naprave je 12,3 kWh, letni donos električne energije je okoli 11.000 kWh. Tehnična voda se ogreva s sončno napravo. Na strehi šole so postavili 28 m² kolektorjev. V tehnični centrali sta dva močno izolirana zbiralnika tehnične vode s skupno vsebnostjo 3.000 litrov.

Meteorna voda, ki pada na površino stavbe, se ne odvaja v kanalizacijo, temveč v ribnik na šolskem dvorišču, kjer lahko izhlapi ali ponikne.

Cestna razsvetljava

Na predlog skupine e5 (e5 je program za energetske učinkovite občine, ki ga je spodbudil Inštitut za energetiko Vorarlberg po vzoru na "Energetsko varno mesto Švica"; v vmesnem času sodelujejo v tem prijateljskem tekmovanju občine iz Vorarlberga, Tirolske in Salzburga.) so sklenili, da bodo posodobili cestno razsvetljava. Pri tem so vse svetilke na živosrebrovo paro (bela svetloba) zamenjali s svetilkami na natrijevo paro (rumena svetloba). Hkrati je sedaj mogoče svetilke posamično regulirati.

V občini Mäder obstaja okoli 340 svetlobnih točk. 109 uličnih svetilk, ki so bile starejše kot 20 let, so zamenjali z novimi. Ostale pa so rekonstruirali. To povečuje enakomernost osvetlitve, povečuje pa prav tako tudi varnost in komfort. Istočasno so 8 stikalnih omaric preuredili v skladu z najsodobnejšimi dosežki tehnike. Celotni stroški rekonstrukcije so znašali 88.000,00 evrov.

Energetska pogodba za solarno napravo v nogometnem klubu

Leta 1999 so dobili klubski prostori nogometnega kluba Mäder novo ogrevanje in nove grelnike vode. Občina je kot pogodbenica napravo financirala in nogometni klub Mäder bo občini 15 let odvajal 90 % prihranjenih stroškov za energijo kot odplačilo. Znesek, ki tako ne bo pokrit, je neposredna subvencija občine.

Za gretje tople vode so montirali na jugovzhodno pročelje klubskih prostorov sončni kolektor z 32 m². Skupno z novim gretjem se lahko tako prihrani okoli 35 % energije.

Energetska zasnova

Varčevanje z energijo in uporaba obnovljivih virov energije sta vedno pomembnejši temi. Da bi na tem področju ohranili pregled, je občina Mäder pripravila energetske zasnove.

V tej energetske zasnovi so po eni strani našteje vse obveznosti, ki jih je občina Mäder prevzela in ki vplivajo na porabo energije. Tukaj gre na primer za to, da se je občina s pristopom h Klimatski zvezi zavezala, da bo do leta 2010 zmanjšala emisije CO₂ iz leta 1988 za 50 %. ali: S pristopom k omrežju občin „Povezanost v Alpah“ se je občina zavezala, da se obnovljivi viri energije ne bodo porabili hitreje, kot jih je mogoče s trajno obnovljivimi viri nadomestiti. Seveda so tudi s programom e5 prevzeli obveznost: izvajanje kontinuirnega energetskepolitničnega dela v občini.

Na tej osnovi bodo še enkrat prikazali rezultate zasnove prostorskega razvoja in načrtovanja namenske rabe površin. Porabo energije, ki jo občina kot upravna enota povzroči, bodo s pomočjo stavb in drugih institucij, kot so cestna razsvetljava, oskrba z vodo in kanalizacija prikazali posamično. Formulirali bodo možne izboljšave in jih opredelili kot obvezujoče cilje za upravo.

Nato bodo raziskali področja prometa, dela z javnostjo in subvencij. Predvsem pri subvencijah gre za to, da morajo obstajati jasni cilji, tako da se varčevanje z energijo in uporaba obnovljivih virov energije ne subvencionirata po načelu „škropilnice“, temveč čim učinkoviteje.

V posebnem poglavju raziskujejo, če je mogoče vplivati na porabo energije v zasebnih gospodinjstvih, gospodarskih in industrijskih podjetjih. V naslednjih letih naj bi tukaj pripravili energetske karte, iz katere bo razvidno, s katerimi ukrepi je bilo mogoče doseči največji prihranek energije, kje je mogoče uporabiti odpadno toploto in kje je še mogoče sprejeti smotrne ukrepe, pomembne za energijo.

Protokol Urejanje prostora in trajnostni razvoj

Že leta 1965 je občinski svet občine Mäder sprejel sklep, da bo dal izdelati načrt namenske rabe površin. To nalogo je poveril univ.prof.dr. Rudolfu Wurzerju s Tehnične univerze na Dunaju.

Prof. Wurzer je v tistem času, ko je prevladoval močan porast prebivalstva in doseljevanje, zastopal mnenje, da se

bo dolina reke Ren v Vorarlbergu ščasoma razvila v sklenjeno urbano območje, posamezne občine pa bodo njegove mestne četrti. Ker bi bila torej celotna dolina Rena prekomerno izgrajena, bi vsaka takšna mestna četrt potrebovala svoj lasten rekreacijski park, podobno kot je Central Park na Manhattanu.

Zasnova prostorskega razvoja

V letih 2000 in 2001 so v odprtem procesu planiranja pripravili zasnovo prostorskega razvoja. Pri tem so določili, da je potrebno povečati ozelenitev kraja in zmanjšati gradbena zemljišča.

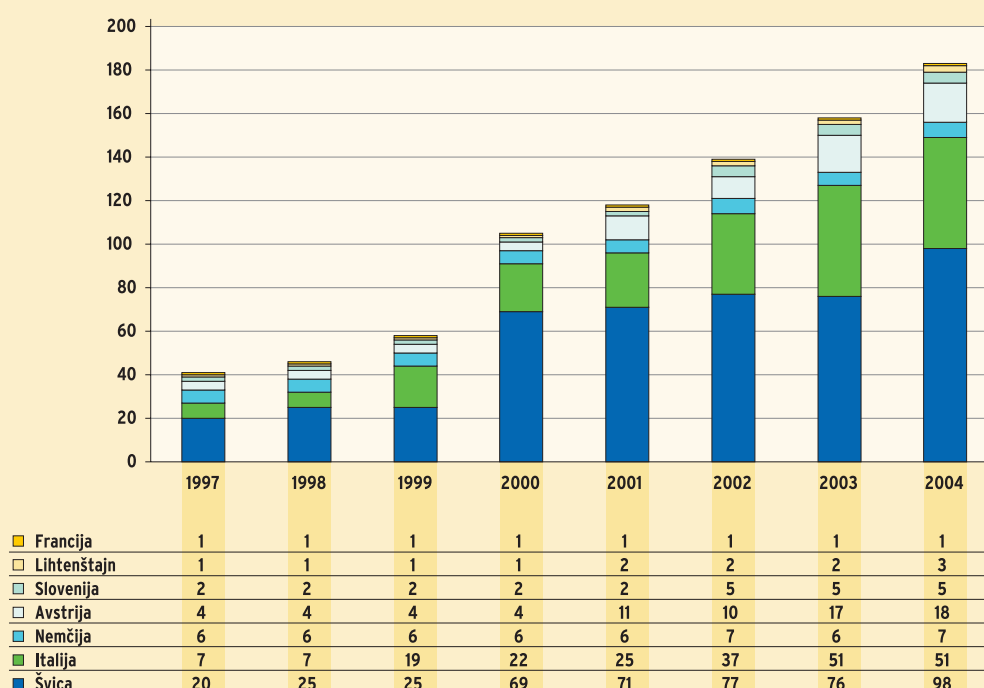
Načrtovanje namenske rabe površin

Pri izvajanju zasnove prostorskega razvoja v načrtu namenske rabe površin je bilo izvzetih okoli 150.000 m² iz površin za stanovanjsko gradnjo. To je 11,9 % prejšnjega območja stanovanjske gradnje. Namembnost prostih površin kmetijstva se je, razen površin okoli obstoječih kmetij, spremenila v proste površine rezerviranega območja. Tako je prepovedana kakršna koli gradnja.

„Projekt.V“ (Unternehmen.V)

S „Projektom.V“ so pisarna za vprašanja prihodnosti, okoljska občinska zveza in vorarlberško prometno združenje

Stanje občin članic





Občina Schliersee - tudi član Omrežja občin. Vir: Informacija za goste Schlierseeja, www.schliersee.de

vzpostavili platformo, ki naj bi povezala vse akterje, ki se na ravni občine zavzemajo za trajnosten razvoj.

V pilotni fazi „Projekta.V“ so v štirih občinah, med njimi tudi v Mädrju, ustanovili delovne skupine, ki naj bi zbrale za isto mizo pristojne na področjih gospodarstva, okolja, sociale/kulture in globalne odgovornosti. Te skupine so imele nalogo, da s pomočjo „kontrolnega seznama“ same evalvirajo razvojni proces svoje občine.

V naslednjem koraku so skupine s pomočjo obstoječih smernic zbirale zgledne ukrepe svoje občine in so jih ocenjevale s pomočjo rasterja trajnosti „Projekta.V“. Kot je razvidno iz rasterja trajnosti občine Mäder, je potrebno marsikaj nadoknaditi, predvsem na področju gospodarstva.

Zato skušajo v prvem koraku v interni delovni skupini, ki jo sestavljajo predstavniki občine in člani odbora za gospodarstvo in promet, pripraviti katalog ciljev.

Protokol Varstvo tal

Integralni cilj dveh subvencij, ki jih je uvedla občina Mäder, je varstvo tal.

Subvencija za kmetijstvo

Občina odobrava 25 % povečanje zvezne subvencije za ekologizacijo kmetijstva. Tukaj se letno izplača znesek v višini približno 7.000,00 evrov

Subvencija za bioplin

Subvencionira pa se tudi uporaba bioplina. To po eni strani razbremenjuje podnebje, po drugi strani pa tako dosežejo izboljšanje življenja v tleh, pri čemer se lahko istočasno nadomesti gnojilo iz trgovine. Naprava, ki je pričela obratovati poleti leta 2002, proizvede letno več kot 200.000 kWh električne energije in prihrani okoli 270 ton CO₂/letno. Subvencija za gradbene stroške, ki jo daje občina, znaša okoli 36.000,00 evrov.

Protokol Promet

Mikroomrežje

Skupno z občinami omrežja Frastanz (A), Grabs (CH), Mauren (FL) in Schaan (FL) se skuša v projektu, ki se subvencionira iz programa Interreg IIIA, rešiti lastne prometne probleme. Cilj je razširitev kolesarskih povezav in pešpoti znotraj naselja. Vedno znova skušamo doseči za pešce in kolesarje bližnjice v primerjavi z motoriziranim prometom.

Cilj projekta v Mädrju je: Nobenega otroka ne bodo vozili v šolo z avtomobilom.

Po, upajmo, uspešni sklenitvi projekta bodo na temelju pridobljenih spoznanj oblikovali zahteve regionalni in nadregionalni prometni politiki in jih seveda tudi objavili.

Protokol Prebivalstvo in kultura

Socialni profil

Občinski svet je 22. aprila 2002 soglasno sprejel sklep o socialnem profilu „Mäder – vse življenje“. Pri tem sodeluje več kot 120 prebivalcev občine Mäder.

Z vprašalnikom, ki je vseboval okoli 100 vprašanj, so ugotavljali sedanje stanje in zbirali mnenja prebivalstva o socialnem življenju v Mädrju. Nato so v delovnih skupinah pripravili za pet tematskih področij: „Naši otroci – naša mladina – naše družine“, „Živimo skupaj – potrebujemo drug drugega“, „Kakovost življenja, ki se splača“, „Dočakati starost v Mädrju“ in „Center za starejše osebe in socialni center“, smernice ter ukrepe za njihovo izvajanje. To pa se trenutno izvaja s polno paro. Trije uvodni projekti „Kreativni prostor“, „Literarna kavarna“ in „Kulture se srečujejo“ so že postali sestavni del vaškega življenja v Mädrju, temu pa bodo sledili še drugi.

Skupaj

Delovna skupina, ki jo sestavlja deset avstrijskih in deset turških žensk, si je v okviru dela na socialnem profilu postavila nalogo:

- Postaviti drugo ob drugi obe kulturi, pokazati, da lahko živita skupaj, ne da bi ena "pogoltnila" drugo (integracija ni enako kot asimilacija).
- Zbuditi razumevanje za korenine vsakogar, da bi omogočili razumevanje brez strahu.
- Okrepiti občutek pripadnosti socialnemu omrežju občine Mäder.
- Naučiti se sporazumevati, da bi lahko živeli skupaj brez konfliktov.
- Odpraviti predsodke in nesporazume.
- Spodbujati in podpirati ustvarjanje možnosti za redna srečanja.

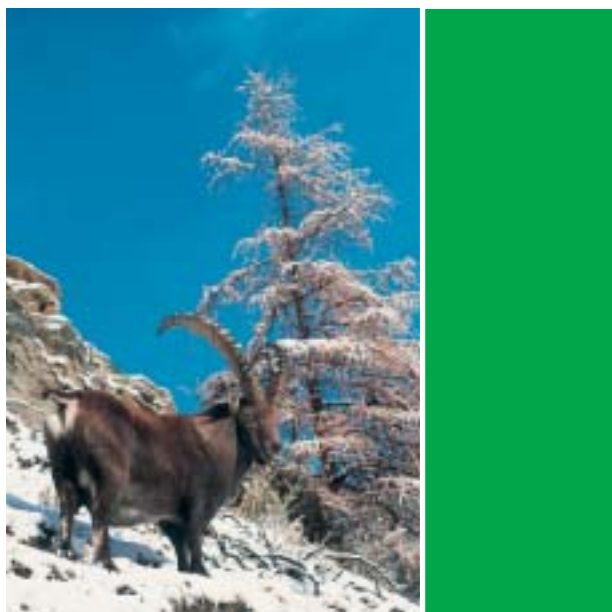
Uvod je bila tridnevna prireditve „Vi in mi – skupaj - Siz ve Biz“ z razstavo, demonstracijskim kuhanjem, orientalskim kotičkom, svečanim večerom s pesmimi, plesi in prikazi običajev, podijsko razpravo o razlikah in skupnih točkah islama in katoliške cerkve in podobno. Okoli 500 turških, pa tudi avstrijskih obiskovalcev, je pokazalo veliko zanimanje za to temo.

Nadaljevali bodo s kuharskimi večeri, tečaji za učenje nemščine za vsak dan, plesnimi popoldnevi, rednimi srečanji, kulture, ki se srečujejo, pa se seveda ne omejuje več samo na turško-avstrijsko.

Rainer Siegele, Omrežje občin „Povezanost v Alpah“

Omrežje zavarovanih območij v Alpah – udejanjanje Protokola Varstvo narave in urejanje krajine že od prvega trenutka

Francoska stran je za izboljšanje mednarodnega sodelovanja na področju varstva narave v Alpah že leta 1994 predlagala vzpostavitev Omrežja zavarovanih območij v Alpah. Štartna točka za to je bilo konkretno udejanjanje 12. člena Protokola Varstvo narave in urejanje krajine: „Pogodbenice sprejmejo ustrezne ukrepe za povezanost določenih zavarovanih območij, biotopov in drugih zavarovanih ali zavarovanja vrednih objektov na državni ravni in čezmejno. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo usklajevale cilje in ukrepe za čezmejno zavarovana območja.“



Kozorog v narodnem parku Gran Paradiso. Vir: Omrežje zavarovanih območij v Alpah

Na prvi mednarodni konferenci zavarovanih območij v Alpah, leta 1995 v Gapu, so upravljalci zavarovanih območij iz vseh alpskih dežel sklenili, da bodo takoj pričeli tesneje sodelovati pri vseh vprašanih upravljanja teh območij in izkoristili izkušnje svojih kolegov ter pripravili in spodbujali skupne projekte v teh zavarovanih območjih. Po začetnih pripravah so v ta namen leta 1997 vzpostavili Sekretariat Omrežja zavarovanih območij v Alpah. Do leta 2002 so ustanovili skupno 15 tehničnih delovnih skupin, ki se ukvarjajo z različnimi vprašanji upravljanja zavarovanih območij, varstva vrst, virov in habitatov (velike ujede in kopitarji, grabljivci in alpsko rastlinstvo, trajnostno upravljanje z vodami in gozdom, upravljanje z „množičnim navalom obiskovalcev“, ustvarjanje gospodarske vrednosti v zavarovanih območjih, NATURA 2000, hribovsko kmetijstvo in pašništvo, delo z javnostjo ...). Pri vseh teh delovnih skupinah, prav tako tudi na vseh njihovih prireditvah, je čutili povezanost z Alpsko konvencijo in njenimi protokoli. S primernimi publikacijami seznanjajo strokovnjake, pa tudi ostalo javnost, s temami, ki jih obravnavajo (strokovne publikacije in smernice, analize „best prac-



Narodni park Visoke Ture - pogled na slapove pri Krimmlu. Vir: Omrežje zavarovanih območij v Alpah

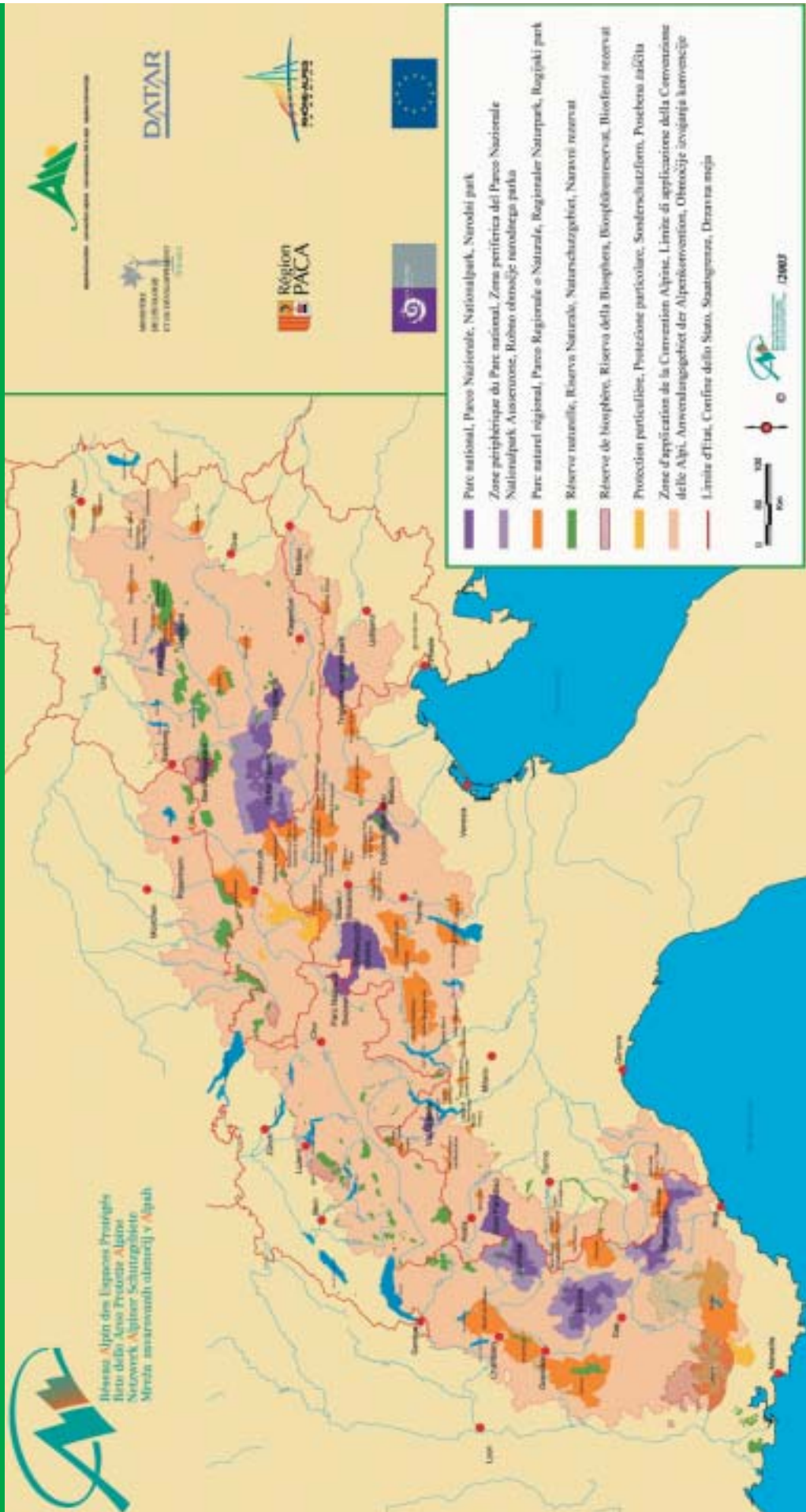
tice“, za javnost zanimive razstave, kot na primer razstava o mitičnih gorah, knjige in filmi, vedno v štirih uradnih jezikih Konvencije).

Omrežje zavarovanih območij v Alpah podpira člane pri pripravi in izvedbi skupnih projektov, kot na primer v okviru evropskih programov (npr. INTERREG III B – Alpski prostor), spodbuja skupne napore za monitoring živalskega in

rastlinskega sveta, pripravlja s svojimi partnerji v zavarovanih območjih in tudi v drugih ustanovah varstva narave skupne zasnove in proizvode za delo z javnostjo ter organizira zasedanja, študijska potovanja in živahno izmenjavo mnenj o praktičnih vprašanjih.

Zaradi tega je bilo vzpostavljeno tesno sodelovanje alpskih zavarovanih območij, v katerem redno izmenjujejo meto-

Omrežje zavarovanih območij v Alpah



Vir: Omrežje zavarovanih območij v Alpah

de in navezujejo neposredne strokovne in osebne stike, kar izpolnjuje tudi osrednje vsebine Alpske konvencije z življenjem. To je pripeljalo do strokovne povezanosti med zavarovanimi območji in njihovimi upravljalci, kar je osnova za udejanjanje uvodoma navedenega 12. člena Protokola Varstvo narave in urejanje krajine (uskaljevanje ciljev in ukrepov, strokovne izmenjave). Ker pa lahko samo makroprostorska in okoljsko medsebojno povezana območja zagotavljajo trajno in trajnostno zaščito naravnih dobrin Alpe, kot tudi naraven potek procesov, je nemško predsedstvo Alpske konference pozvalo Omrežje zavarovanih območij v Alpah, da predloži konkretno študijo o vprašanju čezmejnih zavarovanih območij in okoljskih koridorjev.

Stalni odbor Alpske konference je odobril izvedbo te študije in pogodbenice jo bodo podprle. Študija je prvi in zelo konkreten korak k vzpostavitvi prostorske razsežnosti omrežja, kot je določeno v Alpski konvenciji. Prikazala naj bi obstoječ potencial zavarovanih območij in čezmejne povezave, vključno z obstoječimi ukrepi za migracijo vrst in njihove smotrne dopolnitve. Vidik čezmejnih zavarovanih območij, usklajevanje njihovih ciljev in ukrepov ter vzpostavitev povezav med alpskimi zavarovanimi območji, vse to bo pripeljalo do nove kakovosti varstva narave v Alpah. Alpska konvencija si namreč prizadeva predvsem za premišljeno usklajevanje obstoječih sredstev (pogodbeno varstvo narave, dogovori z lokalnimi akterji, harmonizacija ukrepov med teritorialnimi skupnostmi).

Omrežje zavarovanih območij v Alpah predstavlja največjo in najboljše strokovno spojitve prostorskega varstva narave znotraj Alpske konvencije. Vzpostavljena je bila kot prispevek h konkretnemu udejanjanju Alpske konvencije in obravnava poleg vsebin Protokola Varstvo narave in ure-

janje krajine tudi teme drugih protokolov (Hribovsko kmetijstvo, Turizem, Urejanje prostora in trajnostni razvoj ...). Alpska zavarovana območja so prostori posebnega interesa za obiskovalce in prebivalstvo. Varujejo stoletne naravne in kulturne dobrine in lahko prevzamejo funkcijo modela v sodobnem varstvu narave. So tudi komunikacijski prostori, predvsem zaradi svojih informacijskih centrov za obiskovalce, svoje informacijske politike in sprejemanja ter oskrbovanja turistov in popotnikov. Alpska konvencija je tukaj prisotna, zavarovana območja pa so njen glasnik.

Primer Omrežja zavarovanih območij v Alpah so prevzeli tudi v okviru Karpatske konvencije. Podobno omrežje, ki ga vzpostavljajo, se usmerja po Omrežju zavarovanih območij v Alpah. V okviru „Partnerstva v gorah“, ki ga spodbuja Alpska konvencija, le-to podpirajo. Omrežje zavarovanih območij v Alpah je sodelovalo tudi pri vzpostavitvi Omrežja zavarovanih območij Pirenejev.

Alpska konvencija ja dala impulze, faza njenega konkretnega udejanjanja se je pričela in rezultati so že vidni. Omrežje zavarovanih območij v Alpah je najstarejša pobuda. Skoraj 10 let po njegovi vzpostavitvi in dolgoletnemu strokovnemu delu so sedaj uvedli fazo prostorskega povezovanja v omrežje v smislu 12. člena Protokola Varstvo narave in urejanje krajine.

Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, France
Mreže zavarovanih območij v Alpah, Gap

Na kratko: Omrežje zavarovanih območij v Alpah

- Administrativno priključeno narodnemu parku Les Ecrins (F), sekretariat s 5 stalno zaposlenimi in kadrom, ki sodeluje pri posameznih projektih
- Podpirajo ga francoska država in alpske regije Provence-Alpes-Côte-d'Azur in Rhône Alpes, ter pri posameznih projektih druge pogodbenice Alpske konvencije
- 350 velikih zavarovanih območij vseh kategorij, od tega 14 narodnih parkov in 65 naravnih ali regionalnih parkov
- Približno 2000 upravjalcev zavarovanih območij in svetovalcev
- Reprezentira okoli 20 % površine Alp ter skoraj vso alpsko rastlinstvo, živalstvo in habitate

- 15 tehničnih in strokovnih delovnih skupin
- Več kot 150 prireditev in številne publikacije ter razstave od leta 1995

Sedež Omrežja zavarovanih območij v Alpah:

Réseau Alpin des Espaces Protégés
Micropolis Isatis
F - 05000 Gap

Tel. : +33 (0)4 92 40 20 00 Elektronska pošta: info@alparc.org
Faks: +33 (0)4 92 40 20 01 Spletna stran : www.alparc.org

PROMET

Promet v okviru Alpske konvencije

Specifična problematika

Zakaj Alpska konvencija in protokol o prometu? Zakaj ne Apeninska konvencija ali Konvencija o renki dolini? Zakaj ne protokol o izobraževanju ali medicini? Zakaj je torej ravno promet v alpskem prostoru v središču pozornosti in zakaj ga hočejo vsi s takšno vnemo urediti? Poskusimo torej previdno sondirati ta kompleksen položaj in njegove specifične sklope:

- Najprej imamo tukaj objekt (alpski prostor). Pred približno 150 leti so ljudje že spoznali, kakšne tržne možnosti ponuja ta prostor. Med seboj konkurenčne zahteve glede njegove rabe so postajale vedno večje. Poleg tega so interesi uporabnikov zelo heterogeni, in sicer ne samo med različnimi individuumi in lobiji, temveč tudi znotraj istih (torej shizofrenih) oseb, ki bi hotele biti zaradi opravljanja poklica ali preživljanja prostega časa (smučanje!) hitro na zelenem cilju v Alpah, a ponoči, po končanem delu ali izčrpajoči prostočasni aktivnosti, pa reklamirajo nemoten in zaslužen mirni počitek.
- Ta objekt (alpski prostor) pa je zaradi svoje posebne sestave (visoke reliefne energije, torej močno spreminjajočih se višinskih leg, ki prehajajo skozi različne klimatske cone, tudi z ustrezno spremenljivo vegetacijo in s tem usklajeno favno) izredno občutljiv in ranljiv, predvsem glede posegov zaradi trženja.
- A tukaj je prisoten še dodaten poseben problem. Ta muhast, občutljiv, a hkrati privlačen objekt (alpski prostor) je razkosan tudi zaradi državnih meja. To ima več, predvsem pa dve negativni posledici, ki zaostrujeta problem: Prvič

veljajo za rabo in varstvo alpskega prostora različni pravni redi oziroma mentalitete, kar se kaže predvsem pri zahtevah in prizadetosti. In drugič lahko s tem (tudi v času globalizacije) brez težav ustvariš podobo nacionalnega sovražnika (to ponazarja dominantna beseda „tranzit“, ki je vedno kriv za vse).

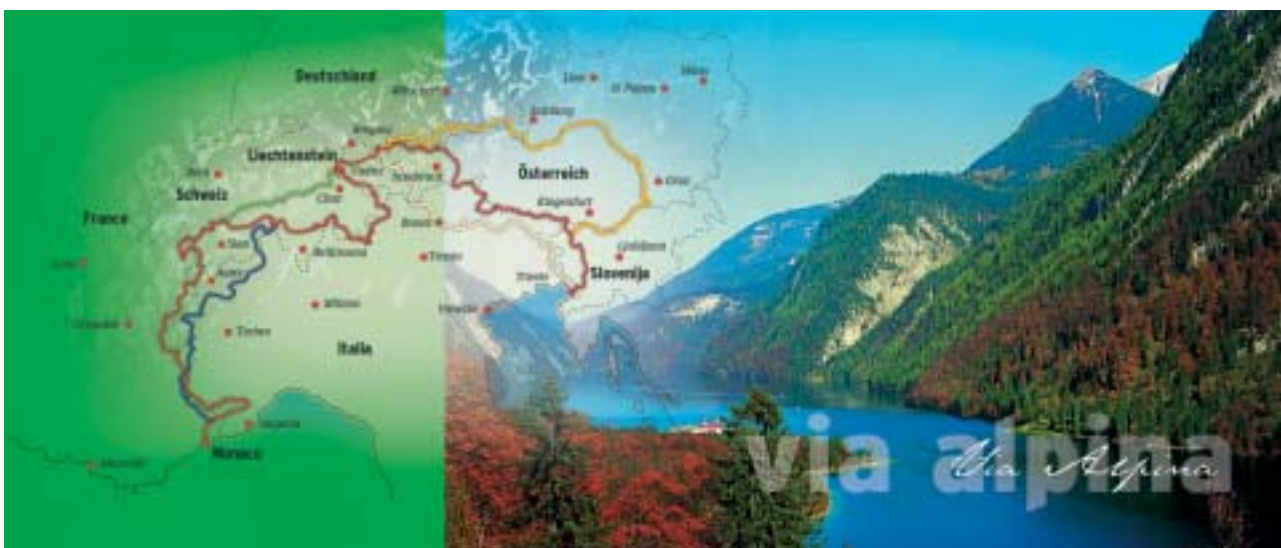
Tranzit, o ti draga pošast!

Najprej tvegajmo s „čisto“ definicijo. Tranzitni promet, prosim lepo, kaj je to? Tranzitni promet – oziroma bolj priljubljena kratka oblika „tranzit“ – skozi neko državo (oziroma skozi neko opredeljeno območje) je promet, ki prihaja nekje čez mejo v državo (oziroma neko opredeljeno območje) in ozemlje zadevne države (oziroma opredeljenega območja), ker sledi svojemu cilju, brez zadrževanja nekje zopet zapusti. Tranzit opredeljuje torej tudi slučajnost dogovorjenih določitev meja države ali območja in je temu primerno od tega odvisen.

Zaradi tako nedolžne definicije bi lahko temo tranzita takoj zopet pustili ob strani, če ne bi v široki javnosti, pod okriljem medijev, prevladovala povsem drugačna definicija tranzitnega prometa. To „ljudsko“ definicijo lahko izrazimo z naslednjimi besedami: „Tranzitni promet je promet, ki najbolj obremenjuje naše okolje, najbolj uničuje naše prometne poti in je najnevarnejši.“ V navezovanju na to ljudsko definicijo se tranzitni promet poleg tega skoraj brez izjeme enači z določenim, v glavnem sorazmerno majhnim deležem prometa, namreč s cestnim tovornim prometom s tujimi tovornjaki.

Če sledimo svojim zaznavam, lahko ugotovimo, da najdemo pri sebi natančno določeno hierarhijo sovražnikov, ki

>> Vzdož bistrega jezera Königssee ob vznožju Watzmanna vodi Via Alpina na Bavarsko. Fotografija: N. Morelle



se orientira po naši bojazni, da bi ti sovražniki lahko omejili naše pravice: Sovražnik številka 1 je tuj tovornjak, ki ga z obsodbo „tranzit“ pustimo grmeti skozi tranzitni pekel. Sovražnik številka 2 je domači tovornjak. (Da pa ne dela nič drugega, kot da prevaža samo to, kar mi sami konzumiramo in puščamo v obliki odpadkov, seveda pri tem pozabljamo.) Že sorazmerno nenevarna podoba sovražnika je tuj osebni avto, saj kljub vsemu s svojimi turisti občutno polni naše blagajne. (Najljubši bi nam sicer bil turist, ki bi samo še nakazal svoj denar in sam sploh ne bi več prihajal.) Lasten osebni avto pa je pri tem zlato tele. Da pa si pomirimo vest, zelo radi svojim prijateljem in znancem priporočamo vlak.

Facit iz tega močno poenostavljenega prikaza lahko povzamemo v naslednji tezi: Vsaka družbena skupina, vsaka interesna skupnost, vsak kolektiv potrebuje skupnega sovražnika, grešnega kozla, da odvrne pozornost od problemov znotraj skupine in ohrani lasten intaktni svet. Tranzitni promet (natančneje: cestni tovorni promet s tujimi tovornjaki) odlično ustreza takšni podobi sovražnika. V tranzitnem prometu se manifestira v veliki meri prikrit odpor nas vseh do tujcev. Ta odpor se zmanjša le v primeru, če gre za tujce, ki prinašajo denar. Kako klavrno bi bilo naše razpoloženje brez nam ljube pošasti tranzita! Potem bi morali namreč z grozo ugotoviti, da bi se dejansko le morali sami spremeniti, in da teh sprememb ni mogoče, kot smo bili doslej navajeni, z žugajočim prstom terjati od tujcev. Prav zares, če tega tranzita ne bi bilo, bi si ga morali enostavno izmisliti, tako nam je postal nepogrešljiv kot sovražnik.

Pojmovna sistematika

Razprava o mnogoslojni uporabi pojma tranzit, ki je odvisna od interesov, je pokazala, da ne moremo brez jasnega pojmovanja ter da emocionalni apeli ne morejo nadomestiti strogo sistematične analitike. Zato bomo sedaj poskusili sistematizirati ta pojem.

Prvi poskus temelji na uradni pravni normi, namreč na Protokolu Promet Alpske konvencije (v Avstriji Zvezni uradni list III, št. 234/2002). V tem Protokolu je alpski promet sestavljen iz (a) čezalpskega prometa in (b) znotrajalpskega prometa. Začudenje pa je še večje, ko preberemo pripadajoče pravno obvezujoče definicije:

„čezalpski promet“ = promet s ciljem in izvorom zunaj alpskega prostora
„znotrajalpski promet“ = promet s ciljem in izvorom v alpskem prostoru (notranji promet), vključno s ciljem ali izvorom v alpskem prostoru

Ti definiciji predpostavljata natančno opredelitev območja. Le-to je – prav tako pravno obvezujoče – normirano z Alpsko konvencijo. (Pojma „tranzit“ pa Protokol Promet ne pozna.) Čemu se pa sedaj čudimo? Ker je s temi tremi defi-

nicijami (čezalpski promet, znotrajalpski promet, alpski prostor) prišlo na dan nekaj nadvse osupljivega: Vožnja od Münchna do Bolzana namreč ni čezalpski, temveč znotrajalpski promet, medtem ko je vožnja od Münchna na Dunaj prav tako čezalpski promet kot na primer od New Yorka v Boston.

V nasprotju s tem pa lahko ugotovimo, da Švica, ki Protokola Promet (še) ni ratificirala, v svojih statistikah in prometnopolitičnih stališčih „čezalpski promet“ vsekakor drugače definira, in sicer v skladu z jezikovno rabo, kot promet, ki prekoračuje alpsko pogorje, in pri tem zelo skrbno razlikuje med čezalpskim notranjim prometom (na primer od Züricha v Lugano), čezalpskim ciljnim in izvornim prometom (na primer od Züricha v Milano in nazaj) in čezalpskim tranzitnim prometom (na primer od Karlsruhe v Milano).

Pomen prometa

Protokol Promet Alpske konvencije izhaja najprej načelno iz potrebe varovanja alpskega prostora ter s tem implicitno zadeva samo negativne vplive prometa na okolje in človeka. Zato je Protokol Promet skoraj nujno v konfliktu z drugimi cilji nacionalnih pa tudi nadnacionalnih interesov, ki so deloma prav tako pravno normirani. Zahteva Evropske unije po prostem prometu blaga je pri tem samo en vidik, čeprav ga zelo radi citirajo, saj si prav tako kot „prikazen tranzit“ prizadeva, da bi dobil podobo sovražnika. Dosledno (vsekakor tudi ekološko motivirano) prometnopolitično regulativo (kot jo med drugim predvideva Protokol Promet), ki zadeva recimo tudi domače udeležence v prometu, pa skušajo zaobiti z zelo neekološkimi opravičili.

Pa tudi ugotovitve v zvezi z zavestjo in prepričanji, navedene v preambuli k Protokolu Promet, med seboj niso nujno v soglasju, če na primer piše, da „... mora imeti tamkajšnje prebivalstvo možnost opredeliti svoje lastne zamisli o [...] gospodarskem razvoju ...“. To je lahko, predvsem če mislimo na naseljevanje ali povečevanje turističnih objektov, vsekakor v konfliktu z drugimi cilji Protokola Promet (glejte I. poglavje, 1. člen).

Če odmislimo negativne vplive prometa (glejte tudi v nadaljevanju besedila) obstajajo namreč tudi čisto konkretni pozitivni vplivi prometa v alpskem prostoru. Poleg splošno znanih funkcij, kot je oskrba stalnega prebivalstva in gostov alpskega prostora z blagom in storitvami za vsakdanje življenje, torej ohranitve lokalne gospodarske moči in še posebej turizma, lahko zmogljivi in tehnično uporabni prometni objekti vplivajo tudi na to, da lastniki kmetij tukaj ostajajo in s tem vsaj omilijo depopulacijo celih dolin (krilatica: odmiranje hribovskih kmetov). Res pa je, da prihaja tudi do povečanega prometa dnevnik migrantov.

Ekološki vidiki vpliva prometa na okolje in človeka

Nesporno je, da prihaja zaradi nezaračunavanja realnih stroškov v prometu (seveda tudi v javnem prometu!) do delno zelo velikih negativnih vplivov na okolje. Če seveda govorimo o negativnih ekoloških vplivih prometa, mislimo skoraj izključno na negativne vplive na okolje, ki neposredno (na primer hrup) ali posredno najprej vplivajo „samo“ na človeka. V glavnem so to škodljive snovi v zraku (obolenja dihalnih poti) in druge škodljive snovi, ki pridejo do človeka prek prehrabene verige, socialno neenak položaj zaradi neenake dostopnosti in vidiki značilne podobe krajine. Poleg tega so tukaj negativni vplivi motoriziranega prometa (pa še nemotorizirane možnosti premikanja, kot smučanje, vožnja z gorskim kolesom, paragliding itd.) na živalski in rastlinski svet, ki ga človek ne izkorišča (kot ekološko ločevanje, uničenje ali negativni vplivi na dele habitatov), kar lahko za posamezne vrste ali populacije z ekološkega vidika dokažemo, vendar je zanimivo, da se v aktualnih razpravah – če sploh – uporabljajo le kot pretveza.

Precej okoljskih problemov zaradi prometa je v marsikaterih občutljivih prostorih (kot so to alpske doline) dejansko izredno tehtnih, saj se na razmeroma tesnem prostoru (a) različne rabe močneje koncentrirajo, (b) prihaja v primerjavi z zunajalpskimi regijami do drugačne značilnosti emisij in (c) vodijo delno tudi drugačni mehanizmi širjenja do drugačnih obremenitev zaradi imisij. Pri oceni emisij zaradi prometa v gorskem območju je namreč potrebno upoštevati, da se zaradi sorazmerno pogostih vzponov in spustov pojavljajo večje emisije škodljivih snovi v primerjavi z ravnimi odseki, opazamo pa tudi različno sestavo emisij. (Tako se na primer emisije na območju vzponov in pri večjih hitrostih pomikajo od ogljikovih monoksidov in ogljikovodikov močneje k dušikovim oksidom.) Nadaljnja posebnost alpskega prostora je zaradi topografskih in meteoroloških danosti pot od emisije k imisiji. Pogoste vremenske inverzije v alpskem prostoru ovirajo izmenjavo zraka v bližini tal, predvsem ponoči in v zimskih mesecih. V tem času lahko emisije tako zaradi koncentracije vodijo k bistveno večji obremenitvi zaradi imisij.

Poleg prostorske koncentracije povpraševanja po prometu (le na nekaj krajev in dolin) obstajajo v alpskem prostoru tudi zelo izražena časovna (sezonska) nihanja obremenitev. Oba fenomena (prostorska in časovna gostota) skupaj pa vodita, ob morebiti (zaradi druge rabe človeka) že predhodno obremenjenega okolja, do hude obremenitve alpskega življenjskega prostora. Predvsem časovna nihanja obremenitev (konične obremenitve pogosto le nekaj dni v letu) v kombinaciji z delno ekstremno razpršeno poselitvijo postavljajo investitorje pred skoraj nerešljiv problem, da morajo z dragimi varnostnimi ukrepi učinkovito varovati pred poškodbami zaradi hrupa v primerjavi s koristmi prometa maloštevilne, vendar močno prizadete osebe.

To vodi neposredno do vprašanja socialnega oziroma gospodarskega okolja v alpskem prostoru. Le-to je zaznamo-

vano z masivnim preusmerjanjem, in sicer od primarnega sektorja (hribovsko kmetijstvo) k storitvenemu sektorju, kar vodi do vedno večje urbanizacije na območju alpskih aglomeracij, ob očitnem zmanjševanju prebivalstva v strukturno šibkih alpskih regijah. Prebivalstvo je možno zadržati v majhnih vaških poselitvenih območjih v glavnem samo s turizmom (nevarnost „bega možganov“), ki pa se zopet koncentrira na le nekaj krajev. Prostočasna in turistična raba zahtevata v glavnem nedotaknjeno naravo.

Dostopnost (obrobni krajev glede na alpske aglomeracije) v sprejemljivem času pa je pogosto možna le z motoriziranim individualnim prometom. Zato postaja cesta tako rekoč proizvodni dejavnik za turizem. Kraji brez avtomobilskega prometa, kot Zermatt (CH) ali Werfenweng (A), lepo dokazujejo, da obiskovalci sicer cenijo turizem brez avtomobilskega prometa na cilju potovanja, kljub temu pa radi pripotujejo z lastnim avtomobilom. Posledica je prostorska prestavitve problema.



Parkirišče v Täschu (CH). Tukaj parkirajo vsi tisti, ki pripotujejo z avtomobilom, da bi si v Zermattu, kraju brez avtomobilskega prometa, „okolju prijazno“ odpočili. Vir: Hauger 2004)

Protokol Promet sicer zahteva trajnostni promet in mobilnost, ostaja pa tako pri opredelitvah, kot tudi pri ukrepih presenetljivo nedoločen in se včasih izgublja v konsenzualnih banalnostih. Razen nekaj izjem (1. odst. 11. člena: „Pogodbence se odpovedujejo gradnji novih cest višjega reda za čezalpski promet.“) ima Protokol Promet bolj deklarativni značaj in ga je potrebno uvrstiti kot pravno normo, ki vsekakor ni „self-executing“. Manjkajo časovni horizonti, a tudi konkretne sankcije pri kršitvah.

Ukrepi v alpskem prometu

Ne nazadnje zaradi predpisa o ekotočkah v Avstriji, ki je prenehal veljati konec leta 2003, in njegove zamenjave z zelo liberalnim predpisom, se postavlja vprašanje, kateri ukrepi okolju prijazne prometne politike so primerni, da bi se čezalpski promet odvijal tako, da se ohrani življenjski prostor prebivalstva in hkrati alpski ekosistem. Prometna politika ima tukaj na voljo različne (marsikje tudi že

Tabela 1: Področja ukrepov v alpskem prometu

Področja ukrepov		Ukrepi
Sistemskopolitični inštrumenti		<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Kontingentiranje emisij</u> ■ <u>Kontingentiranje voženj</u> ■ <u>Predpisi za upoštevanje določenih okoljskih standardov (npr. emisijske mejne vrednosti za vozila [EURO I, II, III, IV; COP-vrednosti])</u> ■ Spodbujanje tehnik, ki varčujejo z viri ■ Olajšave za uporabo novo razvitih tehnik
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Sprememba sistemskega okvira ■ Omejitev teže in dimenzij tovornjakov (npr. bivša meja 28t v Švici) ■ Časovna, sektorska in/ali lokalna prepoved vožnje (npr. prepoved nočne vožnje, prepoved za določene transporte, cone za pešce) ■ Prepoved vožnje zaradi imisije pri prekoračitvi mejnih vrednosti ■ <u>Ukrepi za upoštevanje socialnih predpisov (čas vožnje in čas počitka)</u>
Tržnopolitični inštrumenti	Infrastrukturnopolitični ukrepi	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prednostne investicije v izgradnjo infrastrukture okolju prijaznih vrst prometa (železnica) ■ Preprečevanje (nadaljnjih) ukrepov za novogradnje in razširitve (cest višjega reda) v cestnem omrežju
	Cenovnopolitični ukrepi	<ul style="list-style-type: none"> ■ Odprava neenakopravnih pogojev konkurence med posameznimi vrstami prometa (npr. zaračunavanje stroškov poti) ■ <u>Vključevanje eksternih stroškov v cestninske stopnje</u> ■ Vključevanje eksternih stroškov tudi v pristojbine za uporabo infrastrukture in v tarife v javnem potniškem primestnem prometu ter železniškem tovornem prometu ■ Mednarodna harmonizacija konkurenčnih pogojev za transporte (npr. enotnaobdavčitev tovornjakov znotraj Evrope)
	Logistični ukrepi	<ul style="list-style-type: none"> ■ Razširitev ponudbe na železnici ■ Logistični ukrepi v železniškem prometu, da bi odpravili slabosti v primerjavi tovornjakom (uporaba sodobnih tehnik nespemljanega kombiniranega prometa) ■ Ukrepi za boljše izkoriščenost vozil (transportne borze, vključevanje prevoza za lastne potrebe)

Področje ukrepov z možnimi ukrepi za okolju prijazno odvijanje (alpskega) prometa; opombe k podčrtanim ukrepom glejte v besedilu prd tabelo (avtorji so pripravili pregled iz različnih virov)

uporabljene) rešitve, ki pa imajo v glavnem le omejen vpliv na zmanjšanje obremenitve in dodatno še neželene stranske učinke, tako da niso nesporne.

Tabela 1 podaja, brez pretenzije popolnosti, strukturiranje možnih ukrepov in jih povzema po področjih ukrepov. V nadaljevanju bomo posamezne izbrane ukrepe podrobneje obravnavali.

Kontingentiranje emisij: Kontingentiranje emisij škodljivih snovi so uporabljali že od 1.1.1993 v okviru Sporazuma o tranzitu oziroma poznejše pristopne pogodbe Avstrije k Evropski uniji (Protokol št. 9) z uvedbo tako imenovanega modela ekotočk za tranzit tovornih vozil pogodbenic (članice Evropske unije in nekatere druge države) nad 7,5 ton skupne dopustne teže skozi Avstrijo. Cilj je bil, zmanjšati emisije dušikovega oksida v cestnem tovornem tranzitnem prometu do konca leta 2003 na 40 % izhodiščne vrednosti leta 1991. Da bi dosegli ta cilj, so postopoma vsako leto zniževali kontingente ekotočk. Izkušnje zadnjih let so pokazale, da v tranzitu skozi Avstrijo dejansko vse več uporabljajo vozila z manjšo emisijo, in tako so lahko dosegli cilj zmanjšanja emisije NOx. Iz tega zornega kota se je model ekotočk vsekakor izkazal kot možen pristop za okolju prijaznejše odvijanje prometa. Upoštevati moramo tudi kritike:

- Predpis je veljal le za tranzit skozi Avstrijo, samo za tovorna vozila nad 7,5 ton skupne dopustne teže in samo za vozila iz članic Evropske unije ter samo majhnega števila drugih držav.
- Emisijske vrednosti tovornjakov so ugotavljali na osnovi COP-vrednosti, ki se je nanašala na moč motorja. Motorji z večjo močjo so lahko tudi ustrezno več emitirali.
- Ugotavljali so samo emisije za dušikov oksid kot „glavno škodljivo snov“, drugih negativnih vplivov na okolje, kot na primer emisije hrupa, pa niso upoštevali.
- Niso upoštevali dolžine poti v tranzitnem prometu.

Kontingentiranje voženj: Zasnova kontingentiranja voženj je v nasprotju s temeljnim ciljem Evropske unije - prostega prometa oseb, blaga in storitev. Ne nazadnje zaradi tega so kontingente za vožnje tujih tovornjakov v tuzemstvu, ki so bili prej običajni v mednarodnem cestnem tovornem prometu, vsaj znotraj Evropske unije, ukinili. Tudi z uvedbo pristojbin za težki tovorni promet, ki so odvisne od moči motorja [v skladu s Sporazumom Švica – Evropska unija o kopenskem prometu (1999)], uvedena omejitev letnega števila voženj za 40tonske tovornjake iz Evropske unije v Švico ali skozi Švico („kontingent 40 ton“), je samo časovno omejen prehodni predpis, ker bodo od leta 2005 40-tonski tovornjaki generalno v Švici dovoljeni.

Emisijske mejne vrednosti za vozila: Emisijske mejne vrednosti EURO 0, I, II, III in IV se na primer uporabljajo pri pristojbinah za težki tovorni promet, odvisno od moči motorja, v Švici za obračun tarif.

Ukrepi za upoštevanje socialnih predpisov (čas vožnje in čas počitka): Zaradi nezadostne kontrole tega predpisa prevozniki v cestnem tovornem prometu prihranijo čas in stroške, ki vplivajo na konkurenčni položaj, in sicer na škodo železniškega prometa, poleg tega pa povečujejo stroške nesreč na cesti.

Vključevanje eksternih stroškov v cestninske stopnje: Trenutna direktiva o stroških poti Evropske unije (direktiva 1999/62/EG) prepoveduje zaračunavanje eksternih stroškov pri določanju pristojbin za uporabo cest ter uporabo zbranih sredstev v druge namene (kot na primer za investicije na področju železnice), kot za kritje stroškov cestne infrastrukture. Predpostavljamo pa, da bodo verjetno pri predelavi direktive o stroških poti dovolili tudi zaračunavanje eksternih stroškov. (To se med drugim zahteva v Beli knjigi o evropski prometni politiki do leta 2010.)

Zaključki

Položaj prometa v Alpah je premnogoplasten, da bi obstajale idealne formule za boljše obvladovanje tokov tovarnega in potniškega prometa z vidika okolja. Možnost, da se v prihodnje vključujejo v kalkulacijo pristojbin za uporabo cest okoljski stroški, bi lahko bila zaradi temu prilagojenih cestninskih tarif dodatna spodbuda za izbor železnice. Z razširitvijo sistema "Road-Pricing" tudi na promet osebnih vozil bi lahko dolgoročno železnica tudi v potniškem prometu ponovno pridobila na privlačnosti.

Med alpskimi državami je Švica zagotovo najbolj dosledno tako postavila kretnice, da se pri tovornem prometu čezalpski promet preusmerja s ceste na železnico, tudi kar zadeva zagotavljanje zmogljivosti infrastrukture, kjer z gradnjo nove alpske transverzale (NEAT) na Lötschbergu in Gotthardu prihaja do kapitalsko najintenzivnejše investicije. To strategijo podpirajo uvedba pristojbine za težki tovorni promet, ki je odvisna od moči motorja, člen o varstvu Alp, ki je zasidran v ustavi, in ne nazadnje tudi široka podpora prebivalstva, ki se je na več referendumih odločilo za to pot. Ukrepi bodo seveda pokazali rezultate šele v petih oziroma desetih letih, ko bodo nove transverzale predane prometu. Da bi bili lahko v celoti učinkoviti, pa bo seveda tudi potrebno, da bodo severno in južno od Alp na vlogo ustrezne zmogljive trase in terminali za pretovor.

Peter Cerwenka, Georg Hauger in Bardo Hörl
Inštitut za načrtovanje prometnih sistemov, Tehnična univerza Dunaj

Akcijski načrt Brenner 2005

Ministri za promet Nemčije, Avstrije in Italije Kurt Bode-wig, Mathias Reichhold in Pietro Lunardi, kot tudi grški državni sekretar Ioannis Konstantinidis, so 5. julija 2002 v Berlinu sprejeli sklep o ustanovitvi treh delovnih skupin, ki naj bi pripravile rešitve za aktualne probleme v čezalpskem tovornem prometu. Pod predsedovanjem nemškega zveznega ministra za promet so v eni delovni skupini raziskali možnosti za kratko- in srednjeročne ukrepe za povečanje čezmejnega železniškega tovornega prometa. Z vsemi pomembnimi akterji iz prometnega gospodarstva in uprave so v več delavnicah prednostno obravnavali in uskladili predvsem ukrepe za kombiniran promet v koridorju Nemčija-Avstrija-Italija na brennerski osi. Osnova za to je bila predhodno pripravljena problemska analiza.

Rezultate so povzeli v akcijskem načrtu „Brenner 2005“. Ta akcijski načrt vsebuje potrebne ukrepe za oblikovanje in zagotavljanje kratko- in srednjeročnega povečanja ponudbe v kombiniranem prometu na brennerski osi. Akcijski načrt je z vidika vseh sodelujočih (ministrstva, železniška prevozna podjetja, upravljalci železniškega omrežja, upravljalci železniških terminalov, špediterji) pomemben pogoj za doseg cilja, da se obseg kombiniranega prometa na brennerski osi do leta 2005 poveča za najmanj 50 % v primerjavi z letom 2001. Ker je znašal leta 2001 kombiniran promet na brennerski ruti 11,10 milj. ton (Vir: Prometno poročilo Tirolske 2001) pomeni to porast za 5,55 milj. ton na 16,65 milj. ton v letu 2005. To bi omogočilo, da bi se pričakovana rast cestnega tovornega prometa v veliki meri preusmerila na železnico. Akcijski načrt se pri tem navezuje tudi na že pričete oziroma načrtovane posege in projekte za izboljšavo konkurenčne sposobnosti železniškega tovornega prometa na brennerski osi. Povezuje in pogloblja te pristope, jih razširja z dodatnimi akcijami in jih natančno opredeljuje v izvedbenem načrtu, katerega cilj je preusmeritev prometa s ceste na železnico.

S sprejetjem tega akcijskega načrta so vsi sodelujoči prevzeli konkretne obveznosti za usklajeno delovanje pri razširitvi zmogljivosti in izboljšavi konkurenčne sposobnosti čezalpskega železniškega tovornega prometa.

Prometni ministri so se dogovorili, da bodo z monitorin-gom opazovali, spremljali in podpirali udejanjanje za to potrebnih ukrepov, navedenih v I., II. in III. paketu ukrepov. Na nadaljevalnem srečanju ministrov bodo razpravljali o do takrat doseženem napredku in morebitnih nadaljnjih ukrepih.

Akcijski načrt „Brenner 2005“ obsega tri pakete ukrepov:

I. paket ukrepov vsebuje ukrepe z najvišjo prioriteto, ki jih bodo pričeli takoj udejanjati;

II. paket ukrepov zadeva ukrepe, ki jih bodo pričeli kratkoročno udejanjati in ki izboljšujejo konkurenčno spo-

sobnost, da bi tako ustvarili temelje za odpiranje novih transportnih trgov;

Cilj III. paketa ukrepov pa so končno ukrepi, ki jih bodo izvajali srednjeročno in ki predstavljajo temelje za dolgoročno opredeljeno povečanje kombiniranega prometa.

Ukrepe so v glavnem takole udejanjili:

1. K I. paketu ukrepov:

Obstoječa traksijska ozka grla so v glavnem odpravljena. S tem je bilo možno povečati odstotek tovornih vlakov, ki obratujejo točno, v smeri severa od 45 % na okoli 70 %. Razlog za to je med drugim tudi neposredna prometna povezava terminala Verona Quadrante Europa (Q. E.) od 15. decembra 2002, kar je bilo tudi zahtevano v akcijskem načrtu. S tem je odpadel čakalni čas pri prekoračenju proge Verona-Milano.

Poleg tega so razvili sistem penalizacije, ki od 1. januarja 2004 prispeva k temu, da se zagotavljajo viri, potrebni za notranji promet, t.j. lokomotive in strojevodje. Poleg tega so bili storjeni zahtevani koraki za poenostavitev in poenotenje administrativnih postopkov ter odpravo tehničnih ovir na mejnih prehodih s poenotenjem predpisov upravljalcev železniške infrastrukture in prevoznikov. Tako so lahko na primer dosegli optimizacijo postopka znotraj brennerske servisne službe, kar je pripeljalo do zmanjšanja obsega dela in s tem do skrajšanja postanka tovornih vlakov na Brennerju. Nadaljnja pomembna točka je izboljšava komunikacije in izmenjave podatkov. Pri tem gre za optimiranje vmesnikov med sodelujočimi in za izboljšavo krmiljenja virov ter informacije za stranke. Tukaj so že dosegli prve izboljšave v transferju podatkov med sodelujočimi železniškimi podjetji. Z inštalacijo tako imenovanih „trispoštarjev“ (ločenih osebnih računalnikov) v dispečerskih centralah treh sodelujočih upravljalcev železniške infrastrukture, ki so jo zaključili v letu 2003, se z ročnim vnašanjem izmenjujejo informacije, med drugim o izpadih vlakov in napovedih vožnje vlaka. Tudi v terminalu za kombiniran promet Verona Q.E. so uspešno odstranili ozka grla v obratovanju. Za to so pripravili nov program za uporabo terminala, ki je usklajen z zahtevki za vozni red ter s premikanjem v smislu dodeljevanja slotov.

Posebej moramo omeniti tudi razvoj terminalov za kombiniran promet s tako imenovano tehnologijo „aktivnih in pasivnih tirov“, ki je bila v Nemčiji in Italiji uvedena v promet čez Brenner. Pri tem gre za uvedbo elektrificiranih tirnih odsekov, ki se priključujejo na neelektrificiran skladiščni tir. Na ta način je možno, da kontejnerski vlak z električno lokomotivo zapelje zaradi pretovora v terminal, ki sam nima voznega voda, saj bi ta oviral pretovarjanje s pomočjo žerjava. Zato električna lokomotiva potisne vlak v terminal ali ga z zaletom potegne na skladiščni tir. Ni torej potrebno, da se električno lokomotivo v t.i. predpostaji odklopi in kontejnerski vlak priklopi na dizel lokomotivo, ki potegne vlak na skladiščni tir. Na ta način se izogne pot-

rebnemu premikanju. S tem pa prihranimo stroške in tudi čas, saj odpade komplicirano sestavljanje vlaka. Istočasno pa s tem povečujemo privlačnost kombiniranega prometa za transportno gospodarstvo, saj je možno skrajšati celoten čas nalaganja tovora. Omenjena tehnologija je že uvedena na terminalu München-Riem. V novembru 2002 in v aprilu 2003 pa so bili z opisano tehnologijo posodobljeni tudi obstoječi terminali za kombiniran promet poslovnega sistema Quadrante Europa.

2. K II. paketu ukrepov:

Razvija in udejanja se zasnova neprekinjene vleke v smislu interoperabilnosti. Za to si železniška prevozna podjetja vse bolj prizadevajo za uporabo večsistemskih lokomotiv. Poleg tega razvijajo postopke za medsebojno priznavanje registracije lokomotiv E 412 in EU 43 (Italija), E 189 (Nemčija) ter E 1822 (Avstrija) za promet na progi Verona - München. Naredili so tudi pomembne korake pri izboljšavi voznih redov, da bi skrajšali transportni čas na obstoječih relacijah. Točnost je praktično pri vseh vlakih kombiniranega prometa 80 do 90 %. Zaradi tega so tudi stranke vedno bolj zadovoljne in s tem se je povečal obseg kombiniranega prometa. S spremembo voznega reda 15. decembra 2003 bo za vse vlake kombiniranega prometa čez Brenner opredeljen nov vozni red, tako da bodo vlaki v prihodnje vozili v taktu. S tem se bo čas vožnje za nekatere relacije bistveno skrajšal.

Kar zadeva oceno perspektive ponudbe v spremljanem kombiniranem prevozu (potujoča avtocesta - RoLa), so rezultati ankete med strankami v zvezi z analizo tržnih možnosti pokazali, da za proge RoLa v dolžini 300 km ni povečanega povpraševanja. Nadalje je potrebno opozoriti na to, da je podjetje Bertani razširilo ponudbo potujoče avtoceste. Tako je ob progi Trient-Wörgl od novembra 2002 pričela obratovati tudi RoLa Bolzano - München/Wörgl (28 voženj na teden), na kateri je od januarja 2004 predvideno nadaljnje povečanje. Kljub temu ostajajo na italijanski strani še vedno proste vlakovne poti, ki bi omogočale preusmeritev prometa, ki vodi do brennerskega jezera, proti jugu s ceste na železnico (tudi do Trento-Verona).

V pripravi je idejni načrt nadaljnjega terminala potujoče avtoceste v zgornjebavarskem prostoru za razbremenitev Manchinga.

3. K III. paketu ukrepov:

Za pripravo razpoložljivosti vlakovnih poti za tovorni železniški promet so upravljavci železniške infrastrukture izdelali katalog vlakovnih poti, ki izkazuje razpoložljive zmogljivosti infrastrukture. Trenutno je praviloma ob delavnikih na voljo 16 parov vlakovnih poti med Münchenom in Verono, pri čemer se ta številka spreminja zaradi stalnih naročil in odpovedi, ki znašajo +/- 30 %. Z vidika omrežij je vsaj 50 % vlakovnih poti časovno tržnih, poleg tega



Vsakdanjik v dolini reke Inn! Neprekinjene kolone avtomobilov zaradi hrupa in škodljivih snovi v veliki meri negativno vplivajo na kakovost življenja. Vir: Avstrijsko planinsko društvo, strokovni oddelek za prostorsko planiranje in varstvo narave

pa je tudi vlakovne poti zunaj časovnih segmentov, običajnih v kombiniranem prometu, vsekakor možno prodati.

Poleg tega so izvedli skupno analizo in oceno ozkih grl v infrastrukturi glede na pričakovan porast obsega kombiniranega prometa. Tako so npr. ugotovili, da obstaja pri prekrivanju s prometnimi konicami potniškega prometa zjutraj in zvečer pomanjkanje zmogljivosti na progah v časovnih oknih, pomembnih za stranke kombiniranega prometa. To velja predvsem za odsek proge München - Rosenheim.

Na italijanski strani se trenutno izvajajo ukrepi za doseg dodatnih dnevni zmogljivosti na progi Verona - Brenner. To bodo dosegli z avtomatičnim krmiljenjem presledkov med vlaki in daljinsko krmiljenim vodenjem prometa.

V zvezi z razvojem infrastrukture, potrebne za promet čez Brenner, je potrebno po eni strani opozoriti na to, da se trenutno v terminalu kombiniranega prometa München-Riem načrtuje realizacija tretjega pretovornega modula. Tako bo mogoče današnjo pretovorno zmogljivost 250.000 nakladalnih enot letno povečati na 370.000 nakladalnih enot. Poleg tega napreduje načrtovanje gradnje tira za neposredno priključitev terminala München-Riem, t.i. truderinškega zavoja. Projekt se nahaja v fazi tehničnega in gradbeno-pravnega načrtovanja in sodi med tekoče in fiksno opredeljene projekte programa "Prednostna potreba železnica" v načrtu zveznih prometnih poti 2003.

Po drugi strani se trenutno gradi tudi v terminalu za kombiniran promet Verona Q. E. nadaljni pretovorni modul, s čimer bodo lahko v začetku leta 2005 povečali pretovorno zmogljivost od 250.000 na okoli 330.000 nakladalnih enot.

Rezultat: „Akcijski načrt Brenner 2005“ predstavlja z vsemi sodelujočimi do podrobnosti usklajeno zasnovo rešitve, ki so jo sporazumno odobrili ministri za promet Nemčije, Italije in Avstrije. Odlikuje se s tem, da

- vsebuje jasno opredeljen cilj, namreč povečanje obsega kombiniranega prometa na brennerski osi do leta 2005 za 50 % v primerjavi z letom 2001, in

- določa sveženj konkretnih ukrepov ter jasno ureja odgovornosti za njihovo udejanjanje.

Sedaj je potrebno le počakati na poročilo o dosedanjih realizacijah, da bi po potrebi posamezne ukrepe prilagodili ali spodbudili nove ukrepe. Že sedaj pa lahko rečemo, da akcijski načrt zgladno povezuje in usklajuje dejavnosti vseh akterjev, ki sodelujejo pri prometu čez Brenner (ministrstva, železniška prevozna podjetja, upravljalce železniškega omrežja, družbe za kombiniran promet, upravljalce terminalov, špediterje).

V celoti gledano, lahko na osnovi dosedanjih rezultatov pričakujemo, da bo cilj, povečati kombiniran promet na brennerski osi za 50 %, dosežen.

**Zvezno ministrstvo za promet,
gradbeništvo in stnovanjsko gospodarstvo, Nemčija**

Alps Mobility

Spomladi leta 1998 se je združilo devet projektnih partnerjev iz Nemčije, Italije in Avstrije, da bi v okviru Skupnega akcijskega programa Evropske unije za urejanje prostora v alpskem prostoru (10. člen ESRR) izvedli „pilotni projekt za okolju prijazno logistiko potovanj, povezano z elektronskimi sistemi rezervacij in informacij v alpskih turističnih regijah – **Alps Mobility**“. Projekt je bil sklenjen v letu 2001.

Težišče pilotnega projekta je bil razvoj in uresničevanje rešitev za okolju prijazen potek turističnega prometa v Alpah in letoviščih. Rezultati so segali od novih spoznanj pri povpraševanju v turističnem prometu, privlačnih turističnih paketov z okolju prijazno mobilnostjo, preko vzpostavitve regionalnih centrov mobilnosti z novimi inovativnimi storitvenimi dejavnostmi, novih informacijskih sistemov za turiste in izletnike, do optimiranih in inovativnih ponudb v javnem prometu.

„Alps Mobility II - Alpine Pearls“:

Na osnovi tega uspešnega sodelovanja so projektni partnerji, ob vključitvi še dodatnih partnerjev iz Švice in Francije, vložili v decembru 2002 pri programu Evropske unije Interreg III B, program za območje Alp, ta nov projekt. V aprilu 2003 je Evropska unija ta projekt odobrila. Lead partner je Avstrijsko zvezno ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo, okolje in vodno gospodarstvo.

Osrednje težišče projekta je priprava inovativnih ekoturističnih ponudb „Biseri Alp“, ki povezujejo turistične atrakcije s prednostmi okolju prijazne mobilnosti z okolju prijaznimi prometnimi sredstvi. Cilj je uresničiti paket potovanja skozi Alpe z izključno okolju prijaznimi pro-

metnimi sredstvi, kot so železnica, avtobusi, kolesa, vozila brez emisije, konji ali pešhoja. Vsaka sodelujoča partnerska regija bo sama „biser“, to se pravi, da mora izpolniti določene standarde mobilnosti in turizma, v smislu trajnosti v skladu z opredeljenim katalogom kriterijev. Okolju prijazna potovanja bi vodila skozi krajinsko najlepše predele, ponujala zanimiva doživetja pri potovanju in imela odlično informacijsko tehnologijo (npr. z GPS-sistemom podpr-



Alternativno prometno sredstvo - kočija s konjsko vprego. Vir: Zvezno ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo, okolje in vodno gospodarstvo

ti priročniki za turiste) ter nudila visok komfort, npr. s prevozom prtljage.

V središču projekta je načrtovanje in izvedba te ekoturistične ponudbe v alpskih turističnih regijah. Celoten projekt je sestavljen iz

- študije za implementacijo, ki naj bi konkretizirala kriterije in kazalce za turistični proizvod „Biseri Alp“ in določila podrobnosti za transalpsko udejanjanje,
- načrtovanja in delne realizacije okolju prijazne verige potovanj v Alpe in med regijami, do njihovih partnerskih regij („Biseri verižica“),
- izvedbe transalpskih pilotnih akcij,
- razvoja in izvedbe skupne zasnove za delo z javnostjo in za trženje.

Trajanje projekta: od maja leta 2002 do decembra leta 2005

Zvezno ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo, okolje in vodno gospodarstvo, Avstrija

Kontaktni naslov:

DI Robert Thaler in Dr. Veronika Holzer
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. V/5
Stubenbastei 5, 1010 Wien;
Tel.: 0043/1/51522/1210
E-mail: veronika.holzer@lebensministerium.at

New Mobility

V Švici je v letu 2002 pripotovalo okoli 20 % stacionarnih gostov z javnimi prevoznimi sredstvi (železnica in avtobus)²⁾. V drugih alpskih državah je ta odstotek celo nekoliko nižji. To pa ni slučaj, temveč stvar sistematičnega pristopa. Kajti ponudbe prevoza za tiste goste, ki bi radi pripotovali brez avtomobila, so pogosto še tako „deficitarno blago“, da bi bil „dopust od avtomobila“ stalen stres.

Rezultat:

1) Potencialni uporabniki javnih prometnih sredstev zaradi tega še vedno pripotujejo z avtomobilom.

2) Potencialni novi gosti, ki nimajo na voljo avtomobila, pa tako sploh ne pridejo. Gosti iz mesta, ki nimajo svojega avtomobila, zato raje potujejo z letalom na nek otok južno-pacifiškega otočja. Kajti tam se noben gost ne vozi z lastnim avtomobilom.



Prihod na dopust z vlakom ni samo udobnejši, temveč tudi spektakularen: železnica in Piz Bernina. Vir: Jöri Schwärzel, Alpenbüro Netz GmbH

New Mobility ustvarja ponudbe za okolju prijazno mobilnost

New Mobility je projekt po meri človeka za turistične kraje in destinacije, ki bi hoteli svojim gostom ponuditi poln komfort in neovirano mobilnost, če bodo pripotovali brez svojega avtomobila. New Mobility pripravlja potrebno ponudbo za „dopust od avtomobila“ in pomaga turističnim destinacijam, da jo uspešno prodajajo. Gostom, ki prispejo brez svojega avtomobila, bi bilo potrebno organizirati atraktiven prihod in odhod ter fleksibilno mobilnost na kraju samem. Za to so možne med drugim naslednje ponudbe z „okolju prijazno mobilnostjo“: optimiranje prihoda z boljšimi zvezami in olajšanim prevozom prtljage, spodbujanje mobilnosti na kraju samem z razširitvijo prevoza z javnimi prevoznimi sredstvi, car-sharingom in električnimi vozili. Ponudbe New Mobility se povežejo z

drugimi turističnimi ponudbami v paket in prodajajo na trgu.

Za New Mobility stoji mobiltour.ch – omrežje in projektna pisarna za okolju prijazno mobilnost v turizmu, za katero skrbi Pisarna alpskega omrežja d.o.o.. Pisarna alpskega omrežja d.o.o. sodeluje na kraju samem z občinskimi službami in turističnimi organizacijami. Nadaljnji partnerji so lokalna turistična podjetja ter lokalna, nacionalna in mednarodna transportna podjetja. Pri tem imajo švicarske zvezne železnice osrednjo vlogo pri storitveni verigi, od stalnega bivališča do počitniškega domicila.

„Alpe retour“

Anketa v zvezi z mobilnostjo, ki so jo izvedli leta 1998 v sekcijah Švicarskega alpskega kluba (SAC), je pokazala, da prihod in odhod planincev, ki gredo na izlete v gore, ki jih organizirajo posamezne sekcije, povzroča dosti prometa – okoli 10 milj. kilometrov na osebo v avtomobilu na leto – in porabi dosti energije. Prihod do planinske kočice potrebuje povprečno 30-35-krat več energije, kot njeno celotno obratovanje za eno nočitev. SAC in njegovih 111 sekcij so bili zaradi tega dejstva zelo prizadeti. Leta 2001 so pričeli s kampanjo Alpe retour, da bi planince senzibilizirali in jih animirali k uporabi Alpam prijaznih prometnih sredstev. V treh letih, odkar traja ta kampanja, je SAC oblikoval različne proizvode in ukrepe ter navdušil številne planince. Kampanjo Alpe retour so v juniju leta 2004 uradno sklenili, vendar pa bo Alpam prijazna mobilnost še naprej ostala pomembna tema v SACu.

Za SAC je bilo pri tem pomembno - nota bene največjemu švicarskemu športnemu in prostočasnemu društvu – planince prepričati o pomenu Alpam prijazne mobilnosti, ne s prepovedmi, temveč s ponudbami. Pod okriljem kampanje Alpe retour so razvili, ponudili in testirali različne proizvode in ukrepe: Poleg intenzivnega dela z javnostjo in interne komunikacije, so za senzibilizacijo in animiranje planincev oblikovali različne materialne in nematerialne spodbude ter storitve (www.sac-cas.ch). Omembe vredno je med drugim svetovanje v zvezi z mobilnostjo, kjer so bile vključene predvsem ključne osebe v sekcijah SACa, da bi lahko informirali in opozarjali na možnosti Alpam prijaznih izletov v gore, ki so jih organizirale posamezne sekcije.

Eden najboljših proizvodov, ki so ga oblikovali v tem času, pa je alpski voznik red v medmrežju na naslovu www.alpenonline.ch. S klikom na miško lahko dobite vse informacije o možnih prihodih ter ostale informacije, potrebne za načrtovanje izletov.

²⁾ BFS, GastroSuisse, ST, SHV, STV: Švicarski turizem v številkah 2002, Bern, julij 2002.

Uspešno zaključeno

V juniju leta 2004 je bila kampanja Alpe retour uspešno zaključena. Pri tem je prostovoljno in aktivno sodelovalo več kot 50 % sekcij SACa pri kampanji Alpe retour. Kampanja Alpe retour je zajela 71 % članov SACa. Od tega jih je bilo 77 % mnenja, da je bila kampanja smotrna. Posebno impozanten je podatek, da so v referenčnem letu 2002 70 % vseh kilometrov na osebo pri izletih v organizaciji posameznih sekcij prepotovali z javnimi prometnimi sredstvi – kot primerjava k temu v letu 1998: 42 %. Porast za 66 %!

Alpenbüro Netz GmbH

Pisarna alpskega omrežja d.o.o.

Kontakt:

Schweizer Alpen-Club, Ressort Umwelt
Postfach, CH-3000 Bern 23

ali: mobiltour.ch, Alpenbüro Netz GmbH
Jöri Schwärzel, Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers,
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 55, info@mobiltour.ch



Planinci so močno prizadeti zaradi spremembe podnebja; zato je nanje mogoče pozitivno vplivati tudi pri izboru prometnega sredstva. Vir: Jürg Meyer

NARAVNE NEVARNOSTI

Naravne elementarne nesreče in sprememba podnebja v alpskem prostoru: trendi in možnosti preventive

Trendi naravnih nesreč

Škode zaradi naravnih nesreč so se v zadnjih desetletjih drastično povečale. Porast, brez upoštevanja inflacije, je v primerjavi s šestdesetimi leti prejšnjega stoletja za zadnjih 10 let sedemkrat večja pri narodnogospodarski škodi in štirinajstkrat večja pri zavarovanih škodah. Pri tem se ni podvojil samo povprečni delež zavarovanih škod na 16 %, temveč tudi povprečno število velikih naravnih nesreč na šest na leto (glejte tabelo 1).

Vzrok za vedno večje število elementarnih nesreč je v glavnem v tem, da so privlačnost in jamstva iz zavarovalnih pogodb še posebej v močno izpostavljenih regijah, kot so npr. obalna in alpska območja, vedno večja. Pri naravnih nesrečah pa se vedno znova kaže, da so tako objekti kot infrastruktura kljub vsem gradbenim predpisom in tehničnemu razvoju prej bolj kot manj dovzetni za poškodbe (glejte tabelo 2).

Sprememba podnebja

Sočasno pa vse kaže na to, da sprememba podnebja, ki jo je moč naslutiti, vedno bolj vpliva na pogostnost in

intenzivnost vremenskih ekstremov, ki so danes v svetu odgovorni za pet od šestih naravnih nesreč. Tu gre po eni strani za silovite viharje v zadnjem času, ki skoraj vsako leto poskrbijo za nove rekorde pri škodah, in po drugi strani za neštete naravne nesreče zaradi poplav, neurij, vročine in gozdnih požarov, ki nastopajo pogosteje kot prej (glejte tabelo 3).

Dejansko potrjujejo analize serij opazovanj, prav tako kot izračuni klimatskih modelov, da se je verjetnost ekstremnih vremenskih dogodkov že bistveno spremenila ali pa se bo še spremenila.

Naravne nesreče v alpskem prostoru

Škode zaradi elementarnih nesreč povzročajo v alpskem prostoru v velikem delu ekstremni vremenski dogodki. Po številu teh dogodkov in pri zavarovanih škodah so daleč na prvem mestu viharji, sledijo jim poplave (ki predstavljajo pri narodnogospodarski škodi največji delež), druge naravne nesreče (med drugim škode zaradi zime, gozdni požari, zemeljski plazovi) in končno potresi, ki pa tukaj le redko povzročajo večje škode (glejte sliko).

Slika pa se bistveno spremeni, če pogledamo škodne potenciale ekstremnih naravnih nesreč. Tu se pomaknejo v ospredje dogodki, pri katerih je verjetnost nastopa zelo majhna, kot npr. močni potresi, veliki podori ali ekstremne povodnji, ki pa lahko v gosto naseljenih regijah,

Tabela 1: Velike naravne nesreče 1950 – 2003

Primerjave po dekadah	Dekada 1950 - 1959	Dekada 1960 - 1969	Dekada 1970 - 1979	Dekada 1980 - 1989	Dekada 1990 - 1999	zadnjih 10 1994 - 2003	Faktor 80-ta : 60-ta	Faktor zadnjih 10 : 60
število	20	27	47	63	91	60	2,3	2,2
narodno-gosp. škode	42,7	76,7	140,6	217,3	670,4	514,5	2,8	6,7
zavarovane škode	-	6,2	13,1	27,4	126,0	83,6	4,4	13,5
zav./narodnog. škode v %	-	8,0	9,3	12,6	18,8	16,2	1,6	2,0

Tabela 2

Pogostnost in obseg škode zaradi naravnih nesreč v vsem svetu dramatično naraščata

Vzroki:

- porast prebivalstva
- višji življenjski standard
- koncentracija prebivalstva in materialnih dobrin na območju mestnih aglomeracij
- poseljevanje in industrializacija močno izpostavljenih območij
- neodpornost sodobnih družb in tehnologij
- vedno večje število zavarovalnih pogodb
- sprememba okoljskih pogojev

©Münchener Rück, GeoRisikoForschung, 2/1999

Tabela 3

Antropogeni učinek tople grede povečuje nevarnost elementarnih nesreč

Porast:

- koncentracije plinov
- temperature zrak/morje
- vlažnosti
- višine morske gladine →
- atmosf. cirkulacije
- viharji, povodnji
- nevihte/toča
- močna deževja/poplave
- sušna obdobja
- El Niño?

- ozonska luknja →

- škode biosfera

če „zadenejo v polno“, povzročijo izredno veliko škodo. To ponazarja popis pomembnejših naravnih nesreč v alpskem prostoru od leta 1980 (glejte tabelo 4).

S povečanjem temperature, kar je v prejšnjem stoletju v alpskem prostoru potekalo več kot dvakrat hitreje kot v globalnem povprečju, se tukaj dodatno povečuje nevarnost elementarnih nesreč: zviševanje meje večne zmrzali, topljenje ledenikov, intenzivnejše padavine in daljša obdobja suše vodijo srednje- in dolgoročno do več podorov in zemeljskih plazov, povodenj in usadov, velikih voda zaradi topljenja ledenikov in poplav, neurij in toče, sušnih obdobj in gozdnih požarov, da sploh ne govorimo o substancialnih spremembah pri rastlinstvu in živalstvu, ki bodo s tem povezane.

Možnosti preventive

Zaradi trdoživosti nekaterih toplogrednih pomembnih plinov bo možno antropogeno spremembo podnebja omiliti le dolgoročno, celo če bodo kmalu na globalni ravni sprejeli stroge ukrepe za varstvo podnebja, česar pa sploh ni pričakovati. Potrebno bi bilo uporabiti vse možne preprečevalne strategije, da bi lahko dosegli zmanjšanje emisij, ki vplivajo na podnebje (glejte tabelo 5).

Istočasno pa so vedno nujnejši primerni ukrepi prilaganja spremembam podnebja in okolja, ki jih ne moremo več preprečiti. Tako bi morali višje ekstremne vrednosti, ki jih lahko pričakujemo v naslednjih desetletjih, na primer pri temperaturah, padavinah in hitrostih vetra, že danes upoštevati pri gradbenih predpisih in pri opredeljevanju

območij visokega tveganja, če bi pri zaščiti prebivalstva in materialnih dobrin hoteli iti v korak z vedno večjo ogroženostjo. Sem sodi tudi boljša zaščita pred finančnimi posledicami vedno večjega števila naravnih nesreč.

Cilj zavarovanja, kot pomembnega sestavnega dela zasebne, podjetniške in javne preventive na področju tveganja, je predvsem zmanjšanje tveganja finančnega propada zavarovalne ustanove. To velja tudi za naravne nesreče, ki jih v glavnem sopokrivajo ponujeni zavarovalni proizvodi. Z vidika ponudnika dozavarovanja, pa tudi z gospodarskega in političnega vidika, ogrožajo naravne nesreče trajnostni razvoj v številnih regijah. Tudi v srednji Evropi so morebitne vsote škode tako velike, da bi bilo pri tveganju potrebno partnerstvo med zavarovanci, ponudniki zavarovanja in dozavarovanja ter državo.

Dr. Gerhard Berz, vodja GeoRisikoForschung, Münchenska družba za dozavarovanje, München

Slika: Naravne nesreče v alpskem prostoru 1980–2003



Tabela 4: Pomembne naravne nesreče v alpskem prostoru 1980–2003

Datum	Regija	Dogodek	Mrtvi	Škode (Milij €)**	
				narodnogospodarske	zavarovane
12.7.1984	južna Nemčija	neurje s točo	-	950	480
18. - 28.7.1987	sev. Italija (Veltin)	zem. plazovi, povodnji	44	675	0
julij - avg. 1987	Švica (Brig)	poplave	8	800	175
25.2. - 1.3.1990	celotne Alpe	orkana Vivian, Wiebke	7*	700*	460*
Sept. - Okt. 1993	Švica (Brig)	poplave	2	620	320
4. - 6.11.1994	sev. Italija (Veltin)	poplave	64	9.300	65
jan. - marec 1999	celotne Alpe	snež. plazovi, škode zaradi zime	108	850	150
1.5.1999	Nemčija, Švica	poplave	8	670	290
3. - 7.7.2000	Avstrija	neurje s točo	2	125	70
14. - 21.10.2000	sev. Italija, Švica	poplave	38	8.500	ca. 420
6. - 7.7.2001	juž. Nemčija, Bavarska, Baden-Württemberg	neurje	6	300	200
7. - 8.7.2001	sev. Italija	neurje, tornado	-	175	30
3.8.2001	juž. Nemčija, Bavarska	neurje, neurje s točo	-	300	200
avgust 2002	juž. Nemčija, Avstrija, Italija	poplave, neurje, toča	30	10.000	1.000
2./3.1.2003	Nemčija, Švica, Francija	zimski vihar Calvann, poplave	6	305	100
avgust 2003	Avstrija, Švica, Italija, Francija	neurje, zem. plazovi	5	500	5

*samo Avstrija in Švica

** izvirne vrednosti

Tabela 5: Strategija varstva podnebja

Preprečitev

- npr. ■ zmanjšanje emisij (varčevanje z energijo, povečanje učinkovitosti, razvoj obnovljivih virov energije, filtriranje)
- akumuliranje CO₂ (pogozdovanje, gradnja z lesom)
 - mednarodne pogodbe (Rio, Kyoto), lokalne aktivnosti (Agenda 21), lastne obveznosti, trgovina z emisijskimi pravicami za CO₂

Prilagoditev

- npr. ■ gradbeni predpisi (konstrukcijske vrednosti, omejitve rabe zemljišč)
- varstvo pred elementarnimi nesrečami (ISDR, alarmni sistemi, zaščitni objekti)
 - agrarna tehnika (namakanje, biotehnologija)
 - varstvo narave (zavarovana območja)
 - zavarovanje, solidarnostne skupnosti

Platforma za naravne nevarnosti

Število izrednih dogodkov naravnih nesreč v alpskem prostoru se je v zadnjih 10 letih povečalo. Primeri za to so snežni plazovi v zimi 1999, elementarne nesreče zaradi visokih voda na Binkošti 1999 in v avgustu 2002, podori, npr. na Matterhornu poleti 2003 ali velika suša v letu 2003. V vročem poletju lansko leto so alpski ledeniki izgubili 5 – 10 % svoje mase. V skladu s previdevanji bo leta 2050 tri četrtine ledenikov izginilo.

Poznani statistični trendi, kot ekstremno pogosto močno deževje, povišanje meje sneženja pozimi, povišanje meje večne zmrzali, izginjanje ledenikov in ekstremnejša nihanja temperature v Alpah, kažejo na to, da so znanilci prihodnje spremembe podnebja že jasno opazni.

Zaradi omejenosti poselitvenega prostora na območju Alp ter vse večjega potenciala nevarnosti se povečujejo tudi konflikti med poseljevanjem, prometom, varstvom narave, kmetijstvom in gozdarstvom ter pristoicni rabi.

Pred ozadjem vedno jasnejše povezanosti med učinki spremembe podnebja in pogostnostjo ter intenziteto naravnih elementarnih nesreč ima varstvo prebivalstva in nepremičnin, pa tudi okoljskega sistema, pred naravnimi nevarnostmi poseben družbeni pomen.

Že po katastrofalnih poplavih, v letih 1999 in 2000, ki so prizadele skoraj ves evropski alpski prostor, je mednarodna delovna skupina, po naročilu Alpske konference, analizirala dogodke ter v svojem poročilu pripravila priporočila za ukrepe za še boljše varstvo pred naravnimi nesrečami. Pogodbenice na nacionalni ravni že izvajajo obsežne aktivnosti za preventivo in za varstvo pred naravnimi nevarnostmi. Neodvisno od položaja tveganja in ravni varnosti pa imajo lahko alpske države še več koristi od medsebojne izmenjave izkušenj glede preventivnih ukrepov za varstvo pred naravnimi nevarnostmi.

V okviru programa nemškega predsedstva v 10 točkah je torej za VIII. Alpsko konferenco v letu 2004 predvideno sprejetje političnega sklepa o temi naravne nevarnosti, ki naj bi nadalje intenziviral preventivo, posege ter konkretno sodelovanje pogodbenic.

Alpska konferenca ministrov naj bi v novembru 2004 v Garmisch-Partenkirchnu zato vzpostavila „Platformo za naravne nevarnosti“ za celotne Alpe, v kateri bi neposredno obravnavali politična in znanstvena vprašanja.

Sestava in naloge platforme

Platformo sestavljajo na strateški ravni odgovorni predstavniki za primarno upravljanje alpskih naravnih nevarnosti v pogodbenicah. Le-ta vodi dialog s sodelujočimi skupinami in inštitucijami s področja turizma, prometa, kmetijstva in gozdarstva, varstva narave ter varstva pred elementarnimi nesrečami in meteorologije.

V alpskem prostoru obstaja nekaj priznanih skupin strokovnjakov, katerih omrežja že danes koristijo izmenjavi izkušenj. Platforma, ki bi jo bilo potrebno vzpostaviti za celotno območje Alp, bo posegla po teh obstoječih mednarodnih strokovnih telesih (kot npr. Interprävent ali IUFRO (International Union of Forest Research Organization) ter zadevnih nacionalnih inštitucijah.

Platforma naj bi bila tudi politični svetovalec Alpske konvencije. Pri tem je potreben tako strokovni input za politiko, kot tudi svetovanje in izdelava ekspertiz za vprašanja, ki se pojavljajo v političnem okolju.

Cilj je senzibilizirati nosilce političnih odločitev, pa tudi prebivalce, za temo naravne nevarnosti ter vzpostaviti temeljno razumevanje za ravnanje v primeru naravnih nevarnosti.

Glede na povod bi bilo potrebno skupinam strokovnjakov poveriti naročilo v zvezi z določeno temo in opredeliti tudi rok za pripravo rezultatov za Alpsko konferenco. Možne teme v čezmejnem dialogu so sistemi za zgodnje opozarjanje na nevarnosti, varovalni gozd, tehnični varovalni ukrepi, ukrepi za obvladovanje dogodkov in za obnovo, ali načrtno odkrivanje vzorčnih primerov („Best Practice“).

Cilj platforme je končno tudi, da z boljšim – institucionaliziranim – sodelovanjem pod streho Alpske konvencije zagotovimo hitrejše in učinkovitejše udejanjanje čezmejnih ukrepov za zgodnje odkrivanje nevarnosti in obrambo pred njimi ter s tem boljše zaščito prebivalstva v alpskem prostoru pred naravnimi nevarnostmi.

Bavarsko državno ministrstvo za okolje, zdravstvo in zaščito potrošnikov, Nemčija

Doživljajska pot Klosters

Pogosto se gosti, pa tudi domačini, ne zavedajo več, kakšno silo lahko sprošča narava v gorah. Zasuti smučarji zaradi neodgovornega ravnanja v globokem snegu, pa tudi zasute hiše zaradi neodgovornega planiranja naselij glede na drobirski tok in visoke vode, kažejo, da je vedenje o naravnih nevarnostih še globoko „zasuto“. Doživljajska pot Klosters, ki so jo odprli poleti 2004, poskuša na igriv način ljudem ponovno približati to temo. Doživljajska pot pa ima še dosti večje ambicije: Kaže, katere sile so delovale in še delujejo v lepi krajini okoli Klostersa. Kako ljudje izkoriščamo to naravno krajino in njene elemente?

Lepo zaobljeni griči, strma skalnata pobočja, gorski potočki, ki šumljajo enkrat krotko, drugič zopet divje, pisani travniki in gozdovi okoli Klostersa, vse to razveseljuje goste. Da bi občinstvu pokazali aktualne naravne procese v tej krajini, kot tudi rabo krajinskih elementov, je Pisarna alpskega omrežja v sodelovanju z občino Klosters, Rätio Energie, Pro Natura in številnimi drugimi, pripravila doživ-



Doživljajska pot Klosters informira na igriv način o zgodovini krajine in naravnih nevarnostih. Vir: Birgit Grübler

ljajsko pot, pri kateri sta – poleg posredovanja sodobnega znanja – v središču igra in zabava v prosti naravi. Zainteresiranim je poleg tega na voljo brošura, ki pogloblja vedenje o tej temi.

Aktualni procesi v krajini

Čeprav izgleda krajina na prvi pogled nespremenljiva, pa je stalno v gibanju. Led, voda, sneg, veter in endogene sile so oblikovale naše okolje in ga še danes spreminjajo. Vodna sila vedno na novo oblikuje tokove potokov, snežni plazovi spreminjajo krajino in drobirski tokovi ali zemeljski plazovi vplivajo na relief pobočij. S pomočjo tabel in instalacij vzdolž te poti se razumljivo razlaga, kako ti procesi potekajo in kako mi ljudje ravnamo z aktualnimi naravnimi nevarnostmi.

Pisarna alpskega omrežja d.o.o.

Kontaktni naslov: Klosters Tourismus,
Alte Bahnhofstrasse 6, CH-7250 Klosters,
T ++41 (0)81 410 20 20, info@klosters.ch

ali: Alpenbüro Netz GmbH, Eva Lunz,
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers,
T ++41 (0) 81 420 22 55, graubuenden@alpenbuero.ch

Varnost pred naravnimi nevarnostmi – na poti h kulturi tveganja

V Švici številne izkušnje zadnjih let kažejo, da je bilo sicer mogoče zmanjšati število smrtnih žrtev zaradi naravnih elementarnih nesreč, vendar pa je gmotna škoda, predvsem posredna škoda, porasla. Dosedanje politiko ravnanja z naravnimi nevarnostmi, katere cilj je bil v prvi vrsti obramba pred nevarnostmi, lahko za nazaj označimo kot pozitivno. Porast gostote poselitve in velikansko povečanje vrednosti ter raznovrstne potrebe, tako v pokli-

cu kot v prostem času, pa stalno povečujejo tveganja zaradi naravnih nevarnosti. Okoljski vplivi, kot na primer sprememba podnebja, lahko v prihodnje še povečajo ogrožanje zaradi posameznih naravnih nevarnosti. Da se mora takšno tveganje zmanjšati na znosno mero, to je zahtevna naloga naše družbe. Z zavestno kulturo tveganja bi hoteli doseči v družbi celostno razumevanje za ravnanje z vprašanji varnosti.

Nacionalna platforma za ravnanje z naravnimi nevarnostmi PLANAT

Zvezni svet je, da bi lahko še nadalje izboljšali preventivo pred naravnimi nevarnostmi v Švici, leta 1997 vzpostavil „nacionalno platformo za ravnanje z naravnimi nevarnostmi PLANAT“, ki jo sestavlja dvajset strokovnjakov iz vseh delov Švice. Njen glavni cilj je zavestnejše ravnanje z obstoječimi in prihodnjimi naravnimi tveganji v smislu preventivne kulture tveganja.



Zaradi padanja kamenja poškodovana zaščitna galerija v bližini Gurtneilena, kanton Uri (april 2003). Vir: Urad za nizke gradnje kantona Uri, Altdorf

Skupna naloga države, kantonov, občin, gospodarstva in vsakega posameznega človeka je, da čim bolj zavaruje švicarsko prebivalstvo, njegovo eksistenčno osnovo ter pomembne nepremičnine pred različnimi naravnimi nevarnostmi. Glavna naloga javnega sektorja je, da prevzame odgovornost in z varstvenimi ukrepi, v okviru svojih možnosti, prepreči ali zmanjša škode.

Nova strategija v ravnanju z naravnimi nevarnostmi

Strategija PLANAT „varnost pred naravnimi nevarnostmi“ si za Švico prizadeva za kulturo tveganja v ravnanju z naravnimi nevarnostmi. V njej so opredeljeni družbeno, gospodarsko in okoljsko sprejemljivi varstveni cilji, t.j. meje za prizadevanja v zvezi z varnostjo pri varovanju ljudi in nepremičnin. Varstvene cilje bi bilo potrebno doseči z integralnim menedžmentom tveganja. Pri tem se med seboj usklajujejo možni ukrepi preprečevanja, intervencije in ponovne usposobitve, enakovredno in za vse naravne nevarnosti. Kljub najboljši preventivi pa je potrebno tudi v prihodnje računati z elementarnimi nesrečami. Zato je

vedno zelo pomembno imeti obsežne načrte za primer nesreče, da bi zmanjšali preostalo tveganje.

PLANAT c/o Zvezni urad za vodo in geologijo, Švica

Bibliografija in naslov

■ Sicherheit vor Naturgefahren. Risikokultur – von der Vision zur Strategie (Varnost pred naravnimi nevarnostmi. Kultura tveganja – od vizije do strategije).

Poročilo o delu 2001 – 2003 „Nacionalne platforme za ravnanje z naravnimi nevarnostmi“ (PLANAT), PLANAT-zbirke 7/2004 (d); 8/2004 (f); 9/2004 (i)

■ Vision und Strategie – Sicherheit vor Naturgefahren (Vizija in strategija – varnost pred naravnimi nevarnostmi).

PLANAT-zbirke 1/2004 (d); 2/2004 (f); 3/2004 (i)

Publikacije so na voljo tudi v formatu PDF na spletni strani PLANATA www.planat.ch.

Sekretariat PLANAT
c/o Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG)
Postfach, 2501 Biel
Telefon: ++41 (0) 32/ 328 87 40
Faks: ++41 (0) 32/ 328 87 12
E-Mail: planat@bwg.admin.ch
Internet: www.planat.ch

Podatki Zveznega urada za zaščito prebivalstva (→PLANAT)



Integralni menedžment tveganja pomeni celostno ravnanje v krogotoku preprečevanje, intervencija in ponovna usposobitev

po zveznem Vrdu za varstvo pebivalcev BABS

Varnost pred naravnimi nevarnostmi in določitev namembnosti kot gozdni rezervat - nasprotje?

Načela gospodarjenja z gozdovi lihtenštajnskega gozdnega gospodarstva spodbujajo izpolnjevanje varovalne funkcije gozda za varstvo narave in krajine na njegovem celotnem območju. Tako ustreza sonaravno gospodarjenje z gozdovi, ki ga izvajajo z udejanjanjem funkcije proizvodnje lesa, varstva in rekreacije, prednostnemu cilju varstva narave. S čim daljšo ohranitvijo in povezovanjem otokov odraslega sestoja in sušic ali z varovanjem in negovanjem okoljsko dragocenih robov gozdov se udejanjajo v cilj usmerjeni varnostni ukrepi. Poleg tega ostajajo gozdne površine s prednostno varovalno funkcijo za varstvo narave in krajine naravni gozdni rezervati v skladu z 10. členom Protokola Gorski gozd Alpske konvencije in s tem dolgoročno obvezno prepuščene naravni dinamiki gozda.

Erozija in plazenje tal, hudourniki, padanje kamenja in plazovi vplivajo in omejujejo možnost rabe tal v hriboviti deželi Lihtenštajn. Zato omejuje potreba po zagotovitvi varovalne funkcije gorskega gozda v skladu s 6. členom Protokola Gorski gozd Alpske konvencije gozdarskopoličen manevrski prostor na velikih površinah. Tako stoji določitev gozda, ki ga je potrebno z vidika varstva narave zavarovati kot naravni gozdni rezervat, prepuščen gozdni dinamiki, pogosto nasproti potrebi po njegovi negi in gospodarjenju z njim kot z varovalnim gozdom, da bi optimirali njegov varovalni učinek.

Cilja varstva narave, za katerega si prizadevamo z naravnim gozdnim rezervatom, „zagotavljanje naravne dinamike“, torej odkrito povedano v gozdovih, v katerih so, glede na optimiranje učinka varovalnega gozda, potrebni posegi, ni mogoče udejanjiti. Seveda pa je drugje mogoče doseči prednostne cilje varstva narave in krajine ob sočasnem izvajanju „mehkih“ posegov sonaravne nege varovalnega gozda: Ti gozdovi, v katerih specifičen prednostni cilj varstva narave zahteva namenske posege varstva narave, so potem prav tako določeni za posebne gozdne površine, kot gozdna območja, v katerih doseg pomembnih ciljev varstva narave, z izvajanja sonaravnih negovalnih posegov, glede na pomemben cilj razvoja varovalnega gozda, ni oviran.

Skupno je v lihtenštajnskih gozdovih opredeljenih 30 gozdnih rezervatov in posebnih gozdnih površin s skupno površino 1.879,2 ha ali 27,4 % obrasle gozdne površine; od tega jih odpade sedem na gozdne rezervate, tri na povezane gozdne rezervate/posebne gozdne površine in dvajset na posebne gozdne površine. Gozdni rezervati obsegajo površino 1.322,1 ha ali 70,4 %, posebne gozdne površine 557,1 ha ali 29,6 %. Najmanjša površina znaša 2,4 ha, največja 924,8 ha.

Več kot petdeset različnih gozdarskih družb je zastopanih v naravnih gozdnih rezervatih in posebnih gozdnih površinah. Cilj varstva narave, da se ohranita raznovrstnost



Čornohorski pragozd. Vir: Urad za gozd, naravo in krajino

gozdnega okoljskega sistema in raznovrstnost vrst ter genskih virov, se z opredeljenimi gozdnimi rezervati in posebnimi gozdnimi površinami torej doseže prav tako kot varstvo pred naravnimi nesrečami, kar se dodatno zahteva v nekaterih posebnih gozdnih površinah.

Zaradi sestave rastlinskega in živalskega sveta, ali posebne razvojnega potenciala v zvezi z dinamiko gozda, je za vsak gozdni rezervat in za vsako posebno gozdno površino obvezujoče določen cilj varovanja in razvoja gozda. Dodatno je opredeljeno, kakšni negovalni, obdelovalni in vzdrževalni posegi so za doseg cilja varovanja in razvoja gozda potrebni in dopustni. Poleg tega so določeni tisti posegi, ki so po eni strani potrebni, da bi omejili možne škodljive vplive na gozdni rezervat ali posebno gozdno površino samo, ali pa so po drugi strani potrebni, da se izključi škoda za sosednja območja, ki jo povzroča aktivno zavarovanje.

Tako opustitev dosedanje dejanske in prihodnje morebitne rabe, kot tudi izvajanje posebnih ukrepov, povzročata stroške lastniku gozda: iz tega izvira pravica do odškodnine zaradi opustitve rabe in pravica do nadomestila zaradi izvedenih posebnih posegov. Pravica do odškodnine za opustitev rabe za 30 gozdnih rezervatov in posebnih površin znaša povprečno 26,70 Sfr/ha/leto. Višina nadomestil za storitve v zvezi s funkcijo gozda se določa po obsegu nego-

valnih, obdelovalnih in vzdrževalnih posegov ter kadrovskega, organizacijskega in finančnega plana.

Izravnava interesov med posameznimi različnimi prednostnimi funkcijami je pri tem zagotovljena: kjer v velikem gozdnem rezervatu potrebe varovalne funkcije zahtevajo minimalno nego na delu površine, so ustrezni deli površine opredeljeni kot posebne gozdne površine.

Urad za gozd, naravo in krajino, kneževina Lihtenštajn

Informacijska služba za naravne nevarnosti v Alpah (IAN)

Snežni plazovi, visoke vode, usadi, zemeljski plazovi in podori so naravni pojavi, ki dajejo že od nekdaj pečat življenjskemu prostoru Alpe. Zaradi poselitve alpskega območja pa so ti naravni pojavi postali naravne nevarnosti.



Zaradi močnih padavin so pričeli deli pobočja v Vordergernu (občina Berchtesgaden) drseti. Vir: Bavarski deželni urad za vodno gospodarstvo

Da bi lahko ocenili te nevarnosti, opazujejo strokovnjaki veliko število dejavnikov, med drugim vegetacijo in geologijo v porečju hudournikov. **Informacijska služba za naravne nevarnosti v Alpah (IAN)** združuje informacije različnih strokovnih služb v tematskih kartah. Tako omogoča pregled položaja glede nevarnosti v nekem območju. Dokumentira tudi pretekle škodne dogodke.

Za koga so informacije pomembne?

V prvi vrsti za občine in planerske biroje. Pa tudi vsak občan ima tako možnost, da se informira o položaju v svojem mestu stanovanja. Natančna ocena nevarnosti pa je seveda stvar strokovnjakov. (Če imate v zvezi s tem kakšna vprašanja, vam bo pristojni Urad za vodno gospodarstvo rad dal ustrezne informacije.)

Kako najdemo IAN?

IAN najdete na naslovu www.wasser.bayern.de geslo „Naturgefahren“ (naravne nevarnosti)

prav tako tudi na naslovu www.lfw.bayern.de geslo „Service → Warn- und Informationsdienste“ (Servis → Služba za opozarjanje in informiranje).

(Da boste karte bolje razumeli, morate na vsak način prebrati navodila za uporabo.)

Deželni urad za vodno gospodarstvo Bavarske, Nemčija

DIS-ALP - Disaster Information System of Alpine Regions

Informacijski sistem o naravnih nevarnostih v alpskih regijah (PROJEKT INTERREG IIB)

Ozadje in cilji projekta

Naravne elementarne nesreče so v celotnem alpskem območju pomembna komponenta vsakdanjega življenja in parameter človeških aktivnosti ter razvoja.



Visoke vode, snežni plazovi, zemeljski plazovi, naravne nevarnosti v alpskem življenjskem prostoru

DIS-ALP je glede vrste naravnih elementarnih nesreč interdisciplinarni projekt. Osredotoča se na rešitev problema informiranja (dokumentiranje dogodkov elementarnih nesreč).

Zadnji dogodki elementarnih nesreč so pokazali, da so informacije o naravni elementarni nesreči, ki se je že pripetila, izredno pomembne. Koristijo kot osnova za interdisciplinarne raziskave, za pojasnjevanje in prognozo elementarnih nesreč ter kot osnova pri odločanju v zvezi z ukrepi za minimiranje tveganja.

Projekt DIS-ALP bo poenotil in olajšal dostop do baze informacij, ki je osnovnega pomena za postopek odločanja v zvezi s prostorom.

Rezultati in učinki projekta DIS-ALP (ki traja tri leta, med leti 2003-2006) bodo med drugim:

Kratkoročno: Intenzivna izmenjava informacij strokovnjakov menedžmenta voda, varstva pred hudourniki in snežnimi plazovi s prostorskimi planerji, gozdarskimi strokovnjaki in informacijskimi tehnikami.

Srednjeročno: Informacijska platforma o naravnih nesrečah za javnost, ki služi tudi „prevajanju“ kompleksnih povezav in dogodkov med strokovnjaki, planerskimi ustanovami in prizadeti.

Dolgoročno: Poenotenje in homogenizacija dokumentacije o naravnih elementarnih nesrečah v celotnem alpskem prostoru, kar bi imelo pozitiven učinek, saj bi bila izmenjava informacij pri elementarnih nesrečah, ki prekoračujejo meje regij, enostavnejša.

Odlika projektnega tima je njegova sestava. Prostorsko pokrivajo široko območje alpskega prostora in interdisciplinarno iščejo rešitve.

www.dis-alp.org

Deželni urad za vodno gospodarstvo Bavarske, Nemčija

Porečja alpskih regij - EGAR

Izhodiščni položaj

Alpske regije in hudourniška območja so zaradi naravnih pojavov, kot so snežni plazovi, padanje kamenja, zemeljski plazovi, usadi in visoke vode po eni strani, ter zaradi antropogenih vplivov in rabe po drugi strani, podvrženi stalni dinamiki. Tveganje pri takšnih naravnih nevarnostih in obsegu le-teh pa je zaradi medsebojnega vpliva naravnih abiotičnih (podnebje, geologija) in biotičnih (tla, voda, vegetacija) dejavnikov zelo različno. Naravne nevarnosti so mnogokrat tesno povezane z vrsto in intenzivnostjo specifičnih rab. V skladu s tem prihaja pogosto do konfliktnih situacij zaradi potenciala rabe (gozd, kmetijstvo, poseljevanje, turizem, varstvo narave, itd.) in obstoječega potenciala naravnih nevarnosti.

Cilji

Cilj projekta je bil, da se na dveh alpskih dolinah – Zillertal/Tirolska, Oberammergau/Bavarska – prikažejo in primerjajo zahteve po rabi in naravne nevarnosti. S tem smo dobili območja, ki se prekrivajo, in le-ta jasno kažejo na aktualne in potencialne konflikte ter predstavljajo pomembno osnovo za regionalno planiranje.

Potencial naravnih nevarnosti smo prikazali in ocenili v tako imenovanih „kartah potencialne ogroženosti“, ki koristijo kot osnova pri odločitvah za urejanje konfliktov (kje lahko neko rabo toleriramo, intenziviramo, kje se povečuje potencial naravnih nevarnosti, kateri dodatni varstveni ukrepi so potrebni, itd.). Poleg tega pa lahko dajemo izjave



Objekti, ogroženi zaradi naravnih nevarnosti

v zvezi z nujnostjo podrobnih raziskav in planiranj na lokalni ravni za potrebne varstvene ukrepe.

Metodologijo za udejanjanje programa EGAR smo razvili v projektu Evropske unije v sodelovanju Bavarske, dežele Tirolske in Avtonomne pokrajine Bozen-Južna Tirolska. Rezultati so vključeni v bavarsko „**Informacijsko službo za naravne nevarnosti v Alpah – IAN**“ oziroma Tirolski sistem prostorskih informacij (TIRIS) in predstavljajo nadaljnjo pomoč pri ravnanju z naravnimi nevarnostmi v hribovskem območju.

Bavarski deželni urad za vodno gospodarstvo, Nemčija

CATCHRISK - Mitigation of hydro-geological risk in Alpine catchments



(Zmanjšanje hidrogeoloških tveganj na območju alpskih porečij)

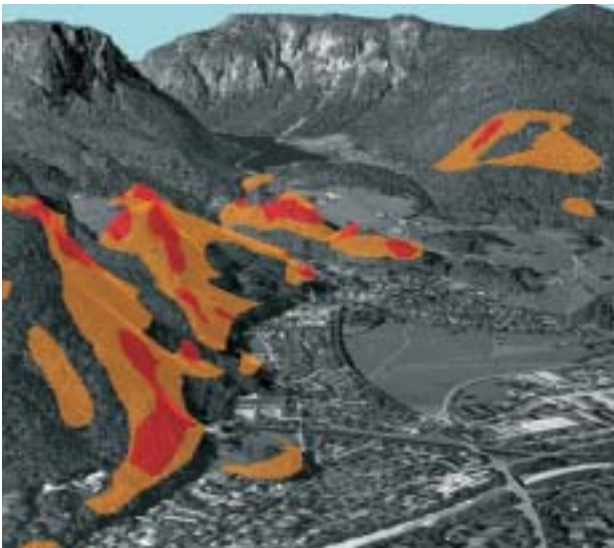
Alpska območja so zadnja leta vedno pogosteje prizadele elementarne nesreče, predvsem hidrološkega in geološkega izvora (visoke vode, usadi, padanje kamenja, podori, zemeljski plazovi). Razlog za te dogodke, ki so povzročili veliko škode v celotnem alpskem prostoru, je verjetno povečanje intenzivnosti in večja prostorska koncentracija padavin.

Nekajkrat so bile padavine tako močne, da so pripeljale do stoletnih visokih voda, ali pa so bile te še presežene.

Na različnih območjih držav, ki ležijo ob alpskih državah, so že razvili metode za ocenjevanje tveganja pri poplavih, zemeljskih plazovih in podorih.

Glavni cilj projekta Interreg III B „**Mitigation of hydro-geological risk in Alpine catchments**“ je priprava in izmenjava skupnih podlag, metod in strategij nadzora, da bi lahko opredelili scenarije hidrogeološkega tveganja na območju alpskih porečij. Cilj je, da bi preprečili ali vsaj omilili negativne posledice hidrološkogeoloških naravnih elementarnih nesreč.

V projektu bodo oblikovali skupen pristop k opredelitvi scenarijev tveganja v alpskih dolinah, predvsem na povirnih območjih in drobirskih vršajih, ter razvili skupne smer-

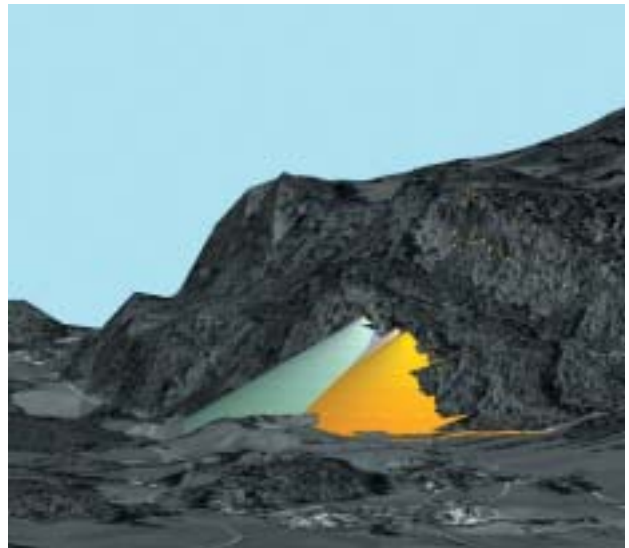


Rdeče in oranžne površine so območja potencialnega nastanka podorov, ki so v digitalnem modelu terena prikazana tridimenzionalno.

nice in terminologijo v smislu trajnostne strategije rabe tal. Deset partnerjev (iz **Italije, Švice, Nemčije, Avstrije**) naj bi med seboj izmenjalo metode, sisteme in sredstva GIS-podatkov, izkušnje in rezultate v posameznih testnih območjih.

Projekt je razdeljen na pet delovnih paketov:

- WP1 – Hidrološki procesi na območju porečja
- WP2 – Ocena nevarnosti pri premikanjih pobočij
- WP3 – Poplave na naplavinskih in drobirskih vršajih
- WP4 – Poplave v rečni dolini
- WP5 – Objava rezultatov projekta



Če poznamo območja potencialnega nastanka podorov, lahko približno določimo maksimalni akcijski radij s pomočjo računalniško podprtega modela (metoda določanja akcijskega radija vplivnega območja).

V okviru 2. delovnega paketa „Ocena nevarnosti pri premikanjih pobočij“ razvijajo na primer karte potencialne ogroženosti v merilu 1:25.000 za ponore in padanje kamenja. S pomočjo sistema GIS ugotavljajo območja, ogrožena zaradi podorov (maksimalni akcijski radiji), v regionalnem merilu, ter jih razvrščajo po verjetnosti njihovega nastopa in intenziteti.

www.catchrisk.org

Bavarski deželni urad za vodno gospodarstvo, Nemčija

TURIZEM

Trajnostni turizem z Alpsko konvencijo - kam vodi pot?

„The Alps – the playground of Europe“ so poimenovali potniki 19. stoletja enega svojih najbolj zelenih ciljev potovanja. Pri tem so se navezovali na naslov znane monografije angleškega alpinista Leslie Stephena. Več kot sto let kasneje so se evropske Alpe razvile od zibelke sodobnega turističnega potovanja v intenzivno turistično regijo. Z več kot 100 milijoni obiskovalcev na leto ustvarijo letno dodatno vrednost iz turizma okoli 50 milijard evrov. Vendar kljub tem ogromnim turističnim kazalcem ne smemo spregledati, da se samo vsaka deseta izmed 6000 občin v Alpah intenzivno izkorišča za turizem. Dosti večji del alpskih regij ima malo intenziven turizem ali ga sploh nima.

Alpe tvorijo eno izmed krajinsko najprivlačnejših območij v Evropi. Njene lepote se raztezajo od zaledenelih štiritisočakov v zahodnih Alpah do romantičnih predalpskih jezer in jezer ob robu Alp na Bavarskem in v Švici, od zadnjih nereguliranih rečnih odsekov vzhodnih Alp do starih teras in zgodovinskih sistemov namakanja na južnem Tirolskem, v Piemontu in Wallisu, od visokogorskih razpršenih naselij v kantonu Wallis v osrednjih Alpah do zgodovinskih alpskih mest v severni Italiji. Te in podobne bisere narave moramo varovati, saj predstavljajo ne le danes, ampak tudi v prihodnje pomembne vire za ekonomsko uspešen alpski turizem.

Prekomerna in premajhna raba

Zaradi prekomerne turistične rabe v posameznih delih Alp so le-te postale negativen primer za razvoj, ki uničuje

okolje in ni trajnosten. Okoli pet milijonov tujskih postelj, velik del v "parahotelirstvu", več kot 10.000 vzpenjač, sedežnic in vlečnic, tisoči kilometri avtocest, hitrih cest ter letališč, snežni topovi, igrišča za golf, zabavišni parki in še mnogo drugega, vse to so primeri tega negativnega razvoja. Kljub stagnaciji povpraševanja za smučarski turizem se še naprej načrtujejo razširitve in tudi nove gradnje velikega števila smučišč, tako na primer povezava smučišč Meiringen-Hasliberg v bernskem višavju in Engelberg-Titlis v osrednji Švici.

Te razsežnosti pa ne morejo prikriti dejstva, da se alpski turizem bori – regionalno različno močno – z gospodarskimi problemi. Tako se turistični delavci danes soočajo z izrazitimi spremembami, predvsem pri trendih povpraševanja in obnašanju gostov. Smučarski trg stagnira, ne nazadnje zaradi vedno višje povprečne starosti prebivalstva v turističnih emitivnih območjih. Klasična alpska letovišča so že zdavnaj preteklost. Namesto da bi turisti pešali in prespali v planinskih kočah, se danes gosti vdajajo „antiageing počitnicam“ v wellness oazi. V tradicionalnem švicarskem zdravilišču Arosa načrtuje nek tuj podjetnik, v prelepi panoramski legi, sredi sprehajalnega območja predimenzioniran wellness center.

Mlajše ciljne skupine pa iščejo ponudbe za modne športe, skačejo med športnimi klasiki, kot sta deskanje na snegu ali vožnje z gorskim kolesom, in nišnimi ponodbami, kot so plezanje po ledenikih, kolesarski spust, rafting po reki ali soteskanje. Vedno več je zanimanja tudi za zelo hrupne vrste motornega športa, od terenskega quada do turističnega gorskega letalstva. Številne izmed teh novih ponudb niso specifične samo za Alpe in jih ponujajo tudi v mnogih drugih turističnih destinacijah. Tako danes izbirajo

>> Položni travniki in strme skalnate stene zaznamujejo krajino v Rosengartnu na južnem Tirolskem. Fotografija: U. Visciani/APT Trentino



potrošniki ponudbe ekoturizma počitnice v Keniji ali Braziliji, z enako samoumevnostjo, kot so prej izbirali Visoke Ture ali Obmorske Alpe za počitnice v narodnem parku.

Zaradi vedno večje konkurence v mednarodnem turizmu imajo številni ponudniki vse večje težave. Predvsem v podeželskih počitniških krajih in odročnih dolinah so zaskrbljeni zaradi upadanja števila zasedenih postelj, medtem ko beležijo porast le še v najbolj frekventiranih turističnih "trdnjavah". Temu seveda sledi pogosto zapiranje turističnih obratov, s čimer se povečuje število dnevnih migrantov in vse močnejše je tudi odseljevanje prebivalstva.

tega razvoja niso uspeli zajeti z izboljšano ponudbo javnega primestnega prometa, se povečuje obremenitev zaradi motoriziranega individualnega prometa, kar ogroža kakovost alpskih življenjskih prostorov.

Sprememba podnebja in turizem

Ekstremna topografija, klimatska nasprotja in občutljivi ekosistemi zaznamujejo značaj alpske krajine. Te posebnosti so tudi razlog, da so posledice klimatskih sprememb v Alpah hitreje in bolj neposredno opazne kot drugje. Ogre-



Smučarski tek predstavlja obliko blagega turizma. Vir: Nemško planinsko društvo

Trendi in protitrendi

Vsak trend ima svoj protitrend. V Alpah se to kaže v povečanem povpraševanju po ponudbah sonaravnega turizma. Sonaravne športne in prostočasne dejavnosti v pokrajini, kot so sprehodi, trekking, zimsko pohodništvo, kolesarjenje, vožnja z gorskim kolesom, planinarjenje, turno smučanje in plezanje, prispevajo marsikje k razcvetu lokalnega turizma. V skladu z novejšimi študijami ima sonaravni turizem v nekaterih alpskih državah celo tretjino vseh gostov. Čeprav se za sonaravni turizem pretežno navdušujejo individualni gosti, pa v zadnjem času nastajajo v vseh alpskih državah nova podjetja, ki se specializirajo na outdoor-ponudbe.

Več kot polovica prebivalstva živi v urbaniziranih centralnih regijah Alp. Posledica tega je, da imajo rekreacijska območja v neposredni bližini vedno večji pomen, in da to postaja specifična in vedno pomembnejša oblika alpskega turizma. V številnih regijah, ki ležijo v bližini velikih mest, v Alpah ali zunaj njih, kot so Dunaj, München, Zürich, Grenoble, Torino in Milano, se število dnevnih gostov močno povečuje, število nočitev pa kontinuirano upada. Tam, kjer

vanje podnebja povzroča alpskemu turizmu povsem nove probleme. Smučišča v nižjih legah občutijo že danes posledice sezonsko zelo nestanovitne meje sneženja. Če so zimske temperature dalj časa previsoke, niso rešitev niti naprave za umetno zasneževanje, ki so jih v preteklih desetletjih izdelovali v velikem številu. Številni žičničarji iščejo izhode iz teh težav in preverjajo možnosti za ureditev novih gorskih vrhov in novih povezanih sklenjenih območij za smučanje, kjer je danes še vedno dovolj snega.

Kaj morebiti čaka alpski turizem v prihodnje, kaže primer izredno vročega poletja v letu 2003. Če bodo ti fenomeni postali v alpskem svetu vsakdanji pojav, se bodo ledeniki še bolj topili kot do sedaj, in tako bodo izgubili svojo turistično privlačnost. Večna zmrzal se topi, zato je nevarnost naravnih nesreč vse večja, zahrbtno nove nevarnosti v skalah in ledu povečujejo tveganja pri pohodništvu in planinarjenju v gorah. V skladu z rezultati novejših raziskav bo nadaljnje ogrevanje podnebja pripeljalo do tega, da se bodo morali prebivalci in gostje v alpskem svetu v prihodnje še bolj kot do sedaj boriti z ekstremnimi naravnimi dogodki, kot so močne padavine, plazovi, usadi in viharji.

Trajnostni turizem z Alpsko konvencijo

Z Alpsko konvencijo nameravajo alpske države konkretizirati skupne smernice za trajnosten razvoj turizma v alpskem prostoru in jih skupno udejanjiti. Club Arc Alpin (CAA), strešna organizacija planinskih društev na območju celotnih Alp, je zato pripravil konkreten predlog: alpske države bi morale skupno določiti meje razvoja smučarskih območij. Letna izdaja kontingentov za smučarske proge in mednarodno usklajevanje presoj vplivov na okolje bi lahko preprečila usodni trend mednarodne "oboroževalne tekme". Tako ne bi prepovedovali ureditve novih smučarskih prog na posameznih mestih, morali pa bi to kompenzirati z renaturacijo na drugih mestih.

Ciljno področje, ki je eksistencialnega pomena za prihodnost Alp, je urejanje prostora. S tem bi lahko množičnemu turizmu, ki zdaleč presega možnosti, nakazali smotrne meje, tako na primer z opredelitvijo naravnih prostorskih meja razvoja v smučarskem športu ali z določitvijo velikosti in kakovosti poselitenih površin. V tem smislu je cilj Alpske konvencije vzpostavitev območij miru, da bi poleg glavnih turističnih območij ohranili zadostne kompenzacijske prostore za ljudi, živali in ekosisteme. Takšne strategije urejanja prostora bi morale z vidika Alpske konvencije spremljati izboljšano izobraževanje za odgovorne na področju turizma in več senzibilizacije in okoljske izobrazbe pri gostih. Obstoječi primeri, ki dobro funkcionirajo, so vsakoletne poletne akademije Mednarodne komisije za varstvo Alp CIPRA in „Šola okolju prijaznega potovanja“, ki jo financirata dunajski inštitut RESPECT in „Naturfreunde Internationale“.

S turističnega vidika zasleduje Alpska konvencija dva načelna cilja: Po eni strani bi bilo potrebno razvijati intenzivni turizem, ki predstavlja eksistenčno osnovo številnih alpskih regij, bolj okolju prijazno in socialno sprejemljivo. Po drugi strani pa je cilj Alpske konvencije spodbujati razvoj sonaravnega, podeželskega turizma. Ta dva načelna cilja se med seboj sicer ne izključujeta, potrebuje pa bolj specifično strategijo in ukrepe. Tako se na primer podeželska turistična območja, kot biosferni park „Grosses Walsertal“ odpovedujejo gradnji novih smučišč in se osredotočajo na inovativno sodelovanje z obrtjo, kmetijstvom in gozdarstvom. V krajih intenzivnega turizma pa gre poleg tega tudi za učinkovito in ekološko upravljanje z viri. Tako je smučarska cona Saas Fee v kantonu Wallis na tem, da skuša pri reševanju problemov kakovosti svojih smučarsko turističnih infrastruktur zmanjšati število vlečnic in smučarske goste osredotočiti na posebno primernih površinah. Vzporedno s tem spodbuja kraj tudi turizem brez avtomobilskega prometa ter uporabo obnovljivih virov energije.

„UNESCO-biosfera“ in „ključ za okolju prijazno mobilnost“

Kako je mogoče udejanjiti Protokol Turizem Alpske konvencije v podeželski regiji, kaže Entlebuch v Švici. V tej predalpski obrobni regiji so se odgovorni in prebivalstvo



Občina Werfenweng (Salzburg) stavi v turizmu na okolju prijazno mobilnost. Vir: Zvezno ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo, okolje in vodno gospodarstvo

odločili za to, da bodo pričeli z vzpostavitvijo UNESCO biosfernega rezervata. Najpomembnejši naravni kapital "UNESCO-biosfere Entlebuch" so prostrana močvirja, na osnovi katerih bi razvili sonaravni turizem z močno dodatno vrednostjo. Zahvaljujoč močno razširjenemu sodelovanju med turizmom, hribovskim kmetijstvom, gozdarstvom, obrtjo in drugimi partnerji naj ne bi imeli koristi od te nove strategije samo dosedanji turistični kraji, temveč vse občine. Entlebuch se bo tako profiliral kot vzorčna regija, ki je vzela svojo prihodnost sama v roke in jo aktivno sooblikovala.

Občina Werfenweng v avstrijskem Pongauu dokazuje s svojimi napori za umiritev turističnega prometa, da lahko tudi en sam turističen kraj pomembno prispeva k preprečevanju ogrevanja podnebja. V središču je akcija „ključ za okolju prijazno mobilnost“, pri kateri sodelujejo vsi hoteli. Gostje, ki ključ svojega avtomobila v času dopusta deponirajo v trezorju hotela, dobijo brezplačno „ključ za okolju prijazno mobilnost“ s kopico dodatnih storitev, rezerviranih za goste brez avtomobila: brezplačen transfer od železniške postaje s posebnim „werfenwenskim krožnim avtobusnim prevozom“; mobilni telefon za čas dopusta, tako da lahko pokličejo zasebnega šoferja z električnim avtomobilom za vožnje znotraj kraja; brezplačna uporaba električnih vozil (električni skuterji, električna kolesa) v Werfenwengu; izposoja koles in brezplačen vstop na kopalnice ter velika ponudba vodenih izletov in kolesarskih tur. Strategija Werfenwenga je ekonomsko uspešna, saj je kraj število nočitev v zadnjem času bistveno povečal. Werfenweng in tudi druge destinacije, ki se zavzemajo za trajnostno turistično mobilnost, bodo sedaj dodatno nagradili. Priznane holandske potovalne agencije so lansirale ponudbeni paket s turističnimi kraji brez avtomobilov v Alpah.

„Via Spluga“, „Maison de Pays“ in „Povezanost v Alpah“

Alpska konvencija si ne prizadeva za izolirano ekologizacijo turizma. Prav tako pomembni kot varstvo okolja, so tudi pristopi za reševanje socialnoekonomskih problemov v alpskem prostoru. Neizogibno za prihodnji razvoj turizma v alpskem prostoru je tudi sodelovanje lokalnih akterjev.

Nazoren primer udejanjanja tega načela daje „Via Spluga“, ki povezuje Švico z Italijo. Pri tej kulturni in pohodniški poti gre za nekdanjo tovorno pot prek prelaza Splügen med Graubündnom in Veltlinom, ki jo lahko v nekaj dneh prepešačimo po zgodovinski trasi v obe smeri. Regionalno trženje skuša s široko podporo ljudi spodbuditi interdisciplinarno in čezmejno sodelovanje. Poleg lokalnih, regionalnih in nacionalnih organov obeh držav so vključene tudi skupine akterjev z različnih področij, kot so hotelirstvo, gastronomija, promet, obrt in kmetijstvo. Za ta projekt bi morali pridobiti tudi medije, šole, raziskovalne ustanove in nadregionalne nosilce turističnih storitev. Na tem širokem temelju bo možno z „Via Spluga“ razviti delujočo turistično ponudbeno verigo, s katero se bodo identificirali tudi na kraju samem in ki bo imela na trgu vedno večji uspeh.

V projektu „Maison de Pays“ v Jausiersu v Ubayeju, v francoskih Alpah, sodelujeta v turistični regiji drobno gospodarstvo in kmetijstvo. V izložbah „Izložbenega okna Ubayejae“, kot hiša sama sebe imenuje, ležijo pripravljene za prodajo mlečne, mesne in klobasne specialitete, med, alkoholne pijače, mila, lončarski izdelki, pohištvo, izdelki umetne obrti in drugi regionalni proizvodi. Kupci so pretežno gostje iz okoliških turističnih krajev, pa tudi domačini se v trgovini zalagajo z lokalnimi proizvodi.

urejanje krajine, prostorsko načrtovanje in promet. Omrežje občin ni marketinška turistična organizacija, temveč združenje občin z intenzivnim in ekstenzivnim turizmom, delno celo brez turizma. V okviru povezanosti v Alpah izmenjujejo odgovorni delavci v občinah izkušnje, na primer čisto praktične strategije za preživetje alpskih občin v okviru globalne strukturne spremembe. Z aktualnim projektom „DYNALP“ razvijajo občine tega omrežja na temelju kulturno-krajinskih vrednot nove, trajnostne turistične ponudbe.

Kam vodi pot?

Trenutno si prizadevajo, da bi velika in rentabilna žičničarska podjetja v različnih alpskih državah združili pod skupno streho mednarodnega koncerna. Kar je lahko za nekatere panoge v smučarskem turizmu možna pot, pa ni primeren recept za perspektivno turistično gospodarstvo v Alpah. Posebnost alpskega turističnega gospodarstva je ravno v njegovem mikrostrukturnem mozaiku hotelov, gostiln, žičnic in majhnih ponudnikov. V takšni strukturi podjetij je po eni strani prednost alpskega turizma, saj se na ta način ne načrtuje in ne dela proti tam stalno bivajočemu prebivalstvu, temveč z njim. Po drugi strani pa predstav-



Soteskanje - nov trend v športu. Vir: Nemško planinsko društvo

Proizvajalci, kmetje in obrtniki dobavljajo svoje izdelke brez posrednikov, direktno v trgovino.

Omrežje občin „Povezanost v Alpah“ dokumentira, v katero smer gre lahko v prihodnje sodelovanje v trajnostnem turizmu na celotnem območju Alp. V tem alpskem omrežju je združenih več kot 150 občin iz vseh alpskih držav, poleg turizma pa se ukvarjajo tudi z drugimi sorodnimi panogami, kot so hribovsko kmetijstvo, varstvo narave in

ljajo takšne strukture tudi njegovo slabost, s tipičnimi problemi malega gospodarstva. Sem sodijo na primer težave, da ni možnosti za investicije za nujno potrebne prenove, majhna inovacijska sposobnost za pripravo novih ponudb, nezadostna kakovost storitvenih dejavnosti in nezadostno trženje. To so vse slabosti, s katerimi se je potrebno spoprijeti v okviru spodbujanja trajnostnega regionalnega razvoja, k čemur pa lahko prispeva Alpska konvencija.

Ali bodo Alpsko konvencijo v prihodnje turistični akterji v Alpah razumeli kot priložnost, ali se lahko iz vsega tega dejansko razvijejo nova orodja, ki bi pomagala odpraviti trenutne slabosti turizma in sočasno razvijati njegove prednosti? Zato bi se morali vsi, ki delujejo na področju turizma, zavedati, da bo nedotaknjena in atraktivna alpska krajina tudi v prihodnje predstavljala najpomembnejši vir alpskega turizma.

**Dr. Dominik Siegrist, Visoka šola za tehniko, Rapperswil
predsednik CIPRA International**

Via Alpina - Pot za udejanjenje Alpske konvencije

Blagi turizem, predvsem pohodni turizem, se priznava že približno 40 let kot pomembna komponenta trajnostnega razvoja hribovskih regij. Via Alpina je prva skupna pobuda osmih alpskih držav, da bi uskladile svoje aktivnosti na tem področju in med seboj izmenjavale informacije. Omrežje petih čezmejnih pešpoti tvori osnovo tega sodelovanja. Sestavljeno je izključno iz obstoječih, lahkih pešpoti v gorah, z glavnim poudarkom na mejnem območju in v strukturno šibkih regijah, ki bi lahko največ pridobile z razvojem turizma. Via Alpina predstavlja s tem platformo za izmenjavo tehničnih podatkov med akterji in konkretno, medialno zelo učinkovito, orodje za lokalni razvoj. Poleg tega je, saj poteka na 5.000 km skozi skoraj vsa gorska območja in regije v Alpah, in zaradi svoje v veliko izvodih objavljene pregledne karte, posebno dober prikaz alpskega prostora. Tako krepi Via Alpina navznoter, kot tudi navzven, zavest o skupni alpski identiteti.

Pobudo za to je dala francoska organizacija Grande Traversée des Alpes in od leta 2000 jo vodi mednarodni odbor. V njej so za vsako izmed osmih alpskih držav zastopana tri področja: države in regionalne teritorialne skupnosti s pristojnostmi na področju prostorskega razvoja; planinska in pohodniška društva, ki imajo strokovno kompetenco v upravljanju omrežja poti in poznajo neposredno pričakovanja ljudi; regionalne turistične organizacije, ki vnašajo v trženje svoje izkušnje in v projekt svoje komunikacijske vire. Že od samega začetka se je Via Alpina pojmovala kot prispevek k udejanjanju Alpske konvencije. Za to ji je v letu 2002 VII. Alpska konferenca izrekla priznanje. Dogovor o partnerstvu med mednarodnim odborom in Stalnim sekretariatom bodo podpisali na VIII. Alpski konferenci novembra 2004, kar bo zagotovilo optimalno uporabo možnih sinergij.

V prvi fazi izvajanja projekta Via Alpina so zbrali in objavili vse mogoče podatke o poteh, infrastrukturi in naravni ter kulturni dediščini. Ta dela so financirale partnerske organizacije in Evropska unija (Evropski sklad za regionalni razvoj) v okviru skupinske pobude Interreg IIIB program za območje Alp z 2,4 milijoni evrov. Za obdobje 2005-2007 so vložili novo prošnjo za financiranje. Delo bo osredotočeno na razvoj posebnih turističnih ponudb vzdolž Vie Alpine.

To zaobsega praktično izvedbo dosedanjega dela na področju spodbujanja kakovosti na vseh ravneh turistične verige, predvsem z vključevanjem in dodatnim usposabljanjem lokalnih ponudnikov storitvenih dejavnosti. Narava in kultura sta osnova za pohodniški turizem. Zato ima Via Alpina tudi pomembno vlogo kot sredstvo za okoljsko izobraževanje. Poleg revalorizacije naravne in kulturne dediščine v splošnem delu z javnostjo se v sodelovanju z upravami zavarovanih območij in drugimi strokovnjaki razvijajo določene metode in aktivnosti, da bi se Via Alpina izkoriščala kot sredstvo za okoljsko izobraževanje, predvsem za mladino.

Tako se Via Alpina vedno bolj razvija, od linearnega orodja v omrežje, ki pokriva celoten prostor. Dela spremlja proces evalvacije, ki bo usmerjal najobetavnejša področja dolgoročnega mednarodnega sodelovanja. Identificira se primerna, fiksna organizacijska struktura, in zagotovi je potrebno ustrezna sredstva. Dejstvo je, da mora Via Alpina sicer vključiti vse prostorske ravni, da pa bo živela v glavnem od lokalnih akterjev, ki negujejo stik s turisti, in od tistih, ki naj bi imeli od pobude korist. Mnoga območja so idejo že osvojila in ustanovila lokalne delovne skupine, da uporabijo Via Alpino kot katalizator za vzpostavitev integralne razvojne strategije: na primer v švicarskem Graubündnu, čezmejno v francoskih in italijanskih Obmorskih Alpah ali na tromeji na Rätikonu med Lihtenštajnom, Švico in Avstrijo.

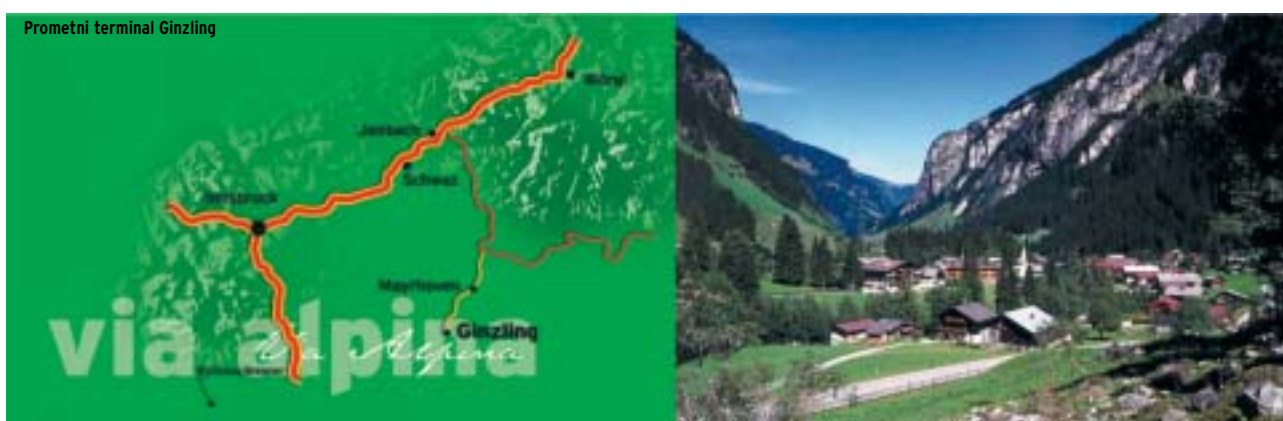
Projekt Via Alpina torej ni samo stimulacija za aktivne prostčasne in dopustniške aktivnosti, temveč ima tudi regionalno in turistično-politično strategijo. Le-ta posveča pozornost in krepi predvsem razvojno šibka podeželska hribovska območja. Morala pa bi biti tudi v skladu s tem, kar pomeni sonaravni turizem za ta območja. Mednarodno pravno obvezujoči inštrument Alpska konvencija poudarja v kar nekaj protokolih poseben odnos do podeželskega prostora. V 6. členu Protokola Turizem se konkretno zahteva uvedba trajnostne politike, „ki krepi konkurenčno sposobnost sonaravnega turizma v alpskem prostoru in tako pomembno prispeva k družbenogospodarskem razvoju alpskega prostora“. Prav tako pazijo pogodbenice na to, da si v območjih z močno turistično rabo prizadevajo za uravnovešeno razmerje med intenzivnimi in ekstenzivnimi oblikami turizma. Dejansko so v alpskem prostoru, kljub intenzivni gradnji turistične infrastrukture, številne občine in naselja na senčni strani perspektivnega razvoja. Sem sodijo predvsem številne majhne občine; po W. Bätzingu (1993) sodi izmed okoli 5.800 alpskih občin 22,3 odstotka v kategorijo pod 300 prebivalcev oziroma 54,4 odstotkov pod 1.000 prebivalcev. Pogosto obstajajo velike razlike v razvoju na izredno majhnem prostoru.

Za avstrijsko planinsko društvo (OeAV) je bilo pri določevanju rut Vie Alpine na avstrijskem delu Alp izredno pomembno, da se vključijo majhna, razvojno šibka naselja in naselja, ki imajo značaj planinskih vasi. Kot primer predstavljamo tukaj podrobneje dve naselji: Ginzling (Zillertalske Alpe) in Vent (Ötztalske Alpe).

Ginzling leži na „rdeči poti“, v odseku od doline reke Inn na Tirolskem, skozi tuxerško alpsko predgorje do južne Tirolske/Italija. Zillertalsko naselje s približno 370 prebivalci se nahaja na nadmorski višini 985 m in nenavadno je, da sodi k dvema občinama (Finkenberg, Mayrhofen). Ginzling je bil in je cilj in domovina velikih planincev; področja dela sekcij velikih nemških planinskih društev, kot so Berlin, Kassel, Würzburg, itd., so v Zillertalskih Alpah. Berlinska koča, kot pomembna planinska postojanka in dolgoleten Eldorado za raziskovanje ledenikov, je v juliju leta 2004 praznovala 125. obletnico svojega obstoja. V letu 1991 je tirolska deželna vlada razglasila glavni greben Zillertalskih Alp, z vstopnimi dolinami v

Naselje **Vent** (1.893 m n.m.), v turističnem centru Sölden, se nahaja sredi Ötztalskih Alp na „rumeni poti“ Vie Alpine. Vent ima skupno 190 prebivalcev in je že od nekdaj utelešenje majhne, dragocene planinske vasi. V letu 1980 je to potrdil z razglasom, da hoče ostati najplaninska vas na Tirolskem, česar so bili veseli predvsem planinci, ki ljubijo naravo. Takratni župnik Franz Senn je iz Venta spodbujal ustanovitev nemškega planinskega društva. Z železno voljo je sledil svoji zasnovi turizma v korist hribovskega prebivalstva, ki je živelo v hudi revščini. Danes je Vent eden izmed vedno redkejših visoko ležečih planinskih krajev, ki se niso „izgubili“ v množičnem turizmu. Čeprav je število nočitev – predvsem tudi poleti

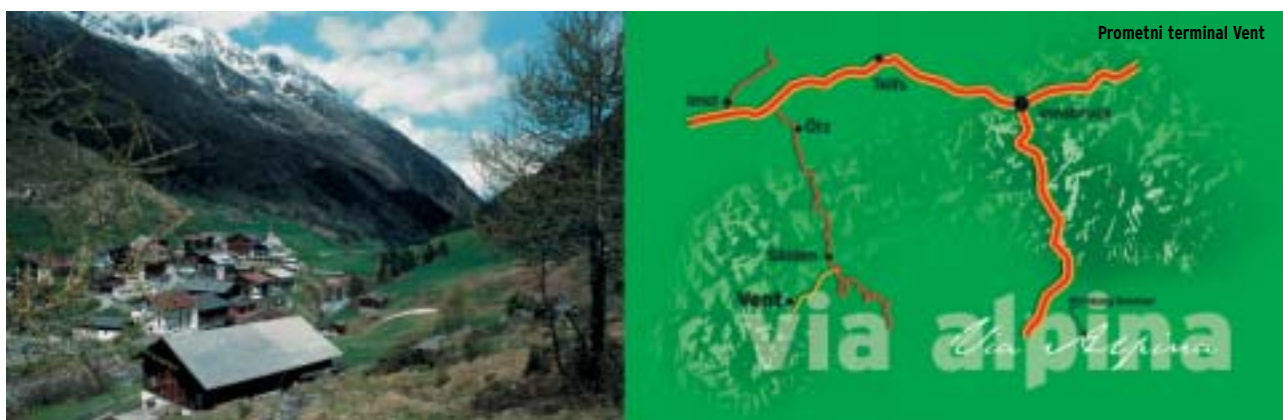
>> Planinska vas Ginzling/Tirolska, na skrajnem koncu doline Zillertal, je izhodišče za številne visokogorske ture v višinski naravni park Zillertalske Alpe. Fotografija: Občinska uprava Ginzling



svet ledenikov, za zavarovano območje, leta 2001 pa za visokogorski naravni park Zillertalskih Alp. Kljub temu pa število nočitev v Ginzlingu nenehno upada (poletje 2003: 18.000 nočitev). Zato je v februarju leta 2004 tirolska deželna svetnica Anna Hosp, pristojna za urejanje prostora in varstvo narave, odobrila investicijski program za profiliranje Ginzlinga kot planinske vasi ob Vii Alpini, ki ga je predložilo avstrijsko planinsko društvo v sodelovanju z upravo naravnega parka.

(poletje 2003: 43.000 nočitev) – ostalo stabilno, pa si vedno znova prizadevajo, da bi razširili zimski turizem in možnosti smučanja na ledenikih z veliko tehnično infrastrukturo. Pri tem pa jih ovira območje miru „Ötztalske Alpe“, ki je bilo opredeljeno v letu 1981 na temelju tirolskega zakona o varstvu narave. Poleg tega je bilo to zavarovano območje leta 1995 imenovano za območje Natura 2000, z izrecnim poudarkom na varovani dobrini, „ledeniku“. Zato si je potrebno vsekakor prizadevati za ohranitev

>> Obdana z Ötztalskimi Alpami leži na nadmorski višini 1.900 m planinska vas Vent/Tirolska. Fotografija: Avstrijsko planinsko društvo, strokovni oddelek za urejanje prostora-varstvo narave



sedanjega stanja. Sem sodijo, poleg domačih pobud, tudi novi napor nemškega planinskega društva: vzpostavitev Skupnosti poti notranje doline Ötztal za vzorno obnovo velikega omrežja gorskih poti, ponovno odprtje vseh planinskih koč tudi pozimi, reaktiviranje tradicionalne „Ötztalske etape“ (etapa vzpona na smučeh) z možnostjo, da družine gorskih vodnikov v Ventu tudi pozimi nekaj zaslužijo. Nemško planinsko društvo, Avstrijsko planinsko društvo in predstavniki naselja Vent sodelujejo v skupini „Pro Vent“.

Potrebno je dosti majhnih korakov, da se izpolnijo obsežne mednarodne zahteve v zvezi s planinsko vasjo oziroma etape na Vii Alpini. Udeležanje Alpske konvencije bistveno prispeva k dosegu tega cilja na Tirolskem. Naslednji korak bo vzpostavitev omrežja planinskih vasi na celotnem območju Alp pod streho Alpske konvencije.

dr. Nathalie Morelle
koordinatorka projekta Via Alpina-International
društvo Grande Traversée des Alpes

mag. Peter Haßbacher
vodja strokovnega oddelka za urejanje prostora in varstvo narave
Avstrijsko planinsko društvo

www.via-alpina.org
www.alpenverein.or.at/naturschutz
www.naturpark-zillertal.at
www.ginzling.net
www.vent.at

Švica pur

V kampanji Berge© je „Schweiz Tourismus ST“, turistična marketinška organizacija za Švico, prvič in zavestno dal v propagandi največji pomen sonaravni krajini. S kampanjo Švica pur je šel ST še korak dalje: Potrebno bi bilo posebej spodbujati sonaravni turizem.

Cilj kampanje je večje ustvarjanje vrednosti iz turizma, naravnane v naravo in krajino:

- Krepitev doživetja narave in kulture v Švici
- Revalorizacija in krepitev „blagovne znamke Švica“: Švica mora postati močnejše povezana z doživetjem nedotaknjene narave, kulture in krajine
- Boljša izkoriščenost v poletnih mesecih, predvsem v gorskih regijah in gospodarskih obrobni območjih
- Spodbujanje senzibilnosti pri gostu glede vrednote in ogroženosti krajine ter glede potrebe po varstvenih, vzdrževalnih in obnovitvenih delih
- Povečevanje sodelovanja med regionalnimi turističnimi operaterji in predstavniki varstva narave

■ Trajnostno oblikovanje švicarskega turizma

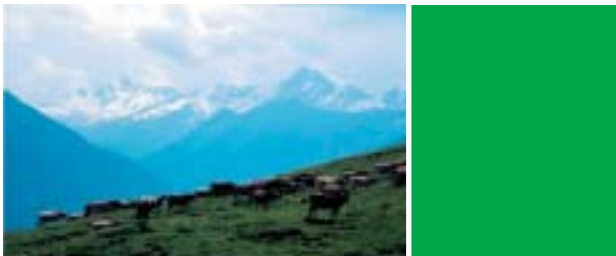
Žirija, ki jo je sestavljalo pet strokovnjakov s področja varstva narave in turizma, je v začetku poletja 2004 izbrala najzgodnejše sonaravne turistične ponudbe. Avgusta leta 2004 so jim podelili nagrade in jih predstavili medijem ter nato vključili na www.myswitzerland.com, domačo stran švicarskega turizma: Naravni čudež Aletsch, pohodništvo in knajpanje v biosfernem rezervatu Entlebuch, svet voda Göschenalp, Griesalp-Kiental – v sozvočju z naravo, vse se vrti okoli kostanja v Malcantoneju, narodni park - sprehajalne ture, redke rastline v Parc Jurassien Vaudois, kulturna krajina v Seelandu, whirlpool s senenim drobirjem v St. Antönien, muzej na prostem v Valle di Muggio, gorski svet pur v Vallée du Trient, Via Spluga.

Kontakt: Schweiz Tourismus, Michael Keller
Tödistrasse 7, CH-8027 Zürich
Tel.: ++41 (0)1 288 12 64
michael.keller@switzerland.com

ali: Alpenbüro Netz GmbH, Jöri Schwärzel
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 55
graubuenden@alpenbuero.ch

Majhno & vredno

„Graubünden Ferien“ je krovna zveza turističnih organizacij tega območja. Njegova naloga je, seznanjati ljudi v Švici in v tujini s počitniškim kantonom Graubünden. Poleg velikih in znanih turističnih krajev, kot so Davos, Aro-



Pri „Klein & Fein“ (Majhno & vredno) naleti gost na kmetijstvo, kot tukaj v Val Lumnezia (Dolina svetlobe). Vir: Alpenbüro Netz GmbH (Pisarna alpskega omrežja d.o.o.)

sa in St. Moritz, obstajajo še čisto majhni turistični kraji, brez najsodobnejše infrastrukture: majhni in vredni kraji za velike počitnice. „Graubünden Ferien“ je odkril njihov potencial. Niso le obrobni pojavi turistične regije. Imajo svojo lastno vrednost – tudi gospodarsko. Sem se lahko umaknejo prebivalci mest, preobremenjeni zaradi stresa, in doživijo naravo, avtentičnost in počitek pur. Obstaja že prekrasna brošura „Majhno & vredno“ (Klein&Fein) (naročite jo lahko na naslovu kuf@graubuenden.ch). To pa je samo zunanja lupina. Za kulisami popeljejo odgovorne turiste na potovanje k trajnostnemu razvoju v turizmu.

Kontakt: Graubünden Ferien, Urs Wohler
Alexanderstrasse 24, CH-7001 Chur
Tel ++41 (0)81 254 24 24
kuf@graubuenden.ch

ali: Alpenbüro Netz GmbH, Stefan Forster
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 55
graubuenden@alpenbuero.ch

Povezanost v dolini Albulatal

Člani omrežja občin **Povezanost v Alpah** si prizadevajo za perspektivno gospodarjenje in trajnostno rabo okolja v skladu z Alpsko konvencijo. Pot k temu pa je intenzivno sodelovanje, tako znotraj občin (sodelovanje občanov), kot tudi med občinami članicami. V juliju 2004 je 183 občin članic pri Povezanosti v Alpah (www.alpenallianz.org). Samo kanton Graubünden ima 24 občin članic, med njimi tudi občine regije Albula. Regija Albula se nahaja ob železniški progi Chur - St.Moritz, na znani „albulski progi“ retijske železnice. Regija je podeželska, zaznamovana s turizmom. Odseljevanje prebivalstva pa ogroža njen obstoj. Mladosten in aktiven predsednik občine, Alvaneu Thomas Kollegger, je združil dolino v društvu **Povezanost v dolini**

Albulatal, popeljal regijo v omrežje občin **Povezanost v Alpah**, in se močno zoperstavil usodi.

S pomočjo Zveznega urada za prostorski razvoj, ki pomaga pri vodenju projekta, so nato pričeli s projektom Ansaina. Projekt Ansaina – ime pomeni v retoromanščini znak – je pobuda, da se regionalni potenciali izkoristijo za razcvet območja. Nosilci projekta bi hoteli umestiti dolino Albulatal kot sonaravno, krajinsko turistično regijo. V središču je voda (vodna pot in kultura kopanja), kot tudi železniški turizem (doživljajska pot, muzej). Ansaina pa je tudi blagovna znamka, s katero, na primer, inovativni, domorodni kmetje uspešno izdelujejo in prodajajo svoje proizvode. Ansaina pomeni za prebivalstvo kanček upanja, da se jim ne bo potrebno odseljevati.

Pisarna alpskega omrežja d.o.o.



V dolini Albulatal je naravna in kulturna krajina potencial za prihodnost.
Vir: Thomas Kollegger

Kontakt: Verein Wasserweg Albulatal
Thomas Kollegger
CH-7492 Alvaneu Dorf
Tel.: ++41 (0) 81 410 15 10
thomas.kollegger@bluewin.ch

ali: Allianz in den Alpen Schweiz
Alpenbüro Netz GmbH, Karin Walder
CH-7220 Schiers
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 57
graubuenden@alpenbuero.ch

Okoljski pregled v smučarskih območjih - prispevek k udejanjanju Protokola Turizem Alpske konvencije

Alpe sodijo z okoli 50 milijonov turistov med najintenzivneje obiskane turistične destinacije na svetu. S tem sodi turizem med najpomembnejše gospodarske veje v alpskem prostoru. S turizmom pa je povezana tudi cela vrsta obremenitev, ki izhajajo iz potrebnih infrastrukturnih posegov, prometa itd. Posledice teh obremenitev so v Alpah vidne na mnogih mestih. Samo en primer je topljenje ledenikov zaradi spremembe podnebja, v kateri je v veliki meri udeležen tudi turizem zaradi emisij toplogrednih plinov, ki so povezane predvsem z letalskim prometom. Od 76 ledenikov v Alpah jih je v zadnjih desetletjih že 68 izgubilo 30 odstotkov svoje površine in več kot 50 odstotkov svoje prostornine. S tem je povezan tudi dvig meje sneženja na nad 1500 m, kar je pomembno predvsem za zimskošportni turizem. Posledica tega je, da številni nižje ležeči zimskošportni kraji skoraj ne morejo več v celoti izkoriščati svoje infrastrukture in zato vzpostavljajo novo turistično infrastrukturo v vedno višje ležečih, do sedaj skoraj neobremenjenih, območjih. Pred tem ozadjem pridobiva v številnih destinacijah poletni turizem na pomenu, in s tem ohranitev intaktne narave in krajine.

Lihtenštajnska fundacija „pro natura - pro ski“ je v preteklih letih spodbujala razvoj okoljskega pregleda za smučarska območja s ciljem, da se doseže okoljska revalorizacija krajine s turistično intenzivno rabo in s tem tudi trajno zagotavljanje osnov za turizem. V bistvu gre za ohranjanje in razvoj estetične značilne podobe krajine v poseljenem, kot tudi v neposeljenem, prostoru, za spodbujanje sonaravne kulturne krajine in razvoj turizma, ki varuje vire.

To navodilo za okoljsko revalorizacijo in za izvedbo postopka okoljskega pregleda v smučarskih območjih predstavlja prostovoljen sistem upravljanja z okoljem, ki je naravnano na krajino. Avdit v smučarskih območjih temelji na zajetju vseh pomembnih podatkov, ki se nanašajo na šport in rabo, kot npr. intenzivnost uporabe smučišč, zmožljivost žičnic, naprav za zasneževanje, uporabo smučišč ponoči, za prireditve itd., uporaba poleti, npr. za vožnjo z gorskimi kolesi, kmetijska raba itd., ter ugotavljanju pomembnih okoljskih podatkov v zvezi s tlemi, vodami, podnebjem/zrakom, vegetacijo, favno in krajino. Na osnovi teh zajetih podatkov se identificirajo in opredeljujejo cilji in ukrepi za okoljsko revalorizacijo smučarskega območja, predvsem na področjih tal, krajine in varstva narave. Postopek je pri tem primerljiv s postopkom po EMASU (Uredba Evropske unije o okoljskem pregledu, 1993/2001). Fundacija „pro natura - pro ski“ bo spodbujala okoljski pregled v smučarskih območjih kot prostovoljen inštrument za „nagrajevanje dobre prakse“.

S sprejetjem Protokola Turizem v okviru Alpske konvencije so se pogodbenice zavezale, da bodo upoštevale trajnostni razvoj in podpirale razvoj usmeritev, razvojnih programov in načrtov, ki koristijo temu cilju, ter spodbujale



Hribovska območja so zaradi množičnega turizma izpostavljena velikemu pritisku. Alpska konvencija se s Protokolom Turizem zavzema za uravnotežen razvoj turizma. Vir: Avstrijsko planinsko društvo, strokovni oddelek za prostorsko planiranje in varstvo narave

projekte, ki varujejo krajino in okolje. Uporaba okoljskega pregleda na smučiščih na celotnem območju bi lahko prispevala k udejanjanju obveznosti, sprejetih v okviru Alpske konvencije. Do sedaj so ga preizkusili v po enem smučarskem območju v Avstriji, Švici in Lihtenštajnu. V okviru Alpske konvencije si prizadevajo za spodbujanje nadaljnjih pilotnih primerov in za izvednotenje izkušenj. Cilj je, da bi se to uporabljalo na široki in prostovoljni osnovi v celotnem alpskem prostoru. Pri tem je jasno, da se bo inštrument uveljavil le v primeru, če bodo upravljavci smučarskega območja prepoznali s tem povezano korist.

Možne koristi za upravljavce so predvsem na področju konkurenčnosti, v znižanju stroškov, zmanjšanju tveganja in izboljšanju organizacije. Ankete so pokazale, da se je senzibilnost turistov za intaktno naravo in krajino v zadnjih letih občutno povečala. Tudi pri dodelitvi organizacije športnih prireditev preverjajo upoštevanje vprašanj varstva okolja in narave. Mednarodni olimpijski komite je razglasil varstvo okolja celo za tretji steber olimpijske ideje. Tudi Mednarodna smučarska zveza (FIS) se vedno bolj posveča tem vprašanjem. Postopek okoljskega pregleda v smučarskih območjih pa vsebuje poleg tega tudi možnost znižanja stroškov v postopkih za pridobitev dovoljenj, saj je možno poseči po celi vrsti podatkov iz postopka okoljskega pregleda. Prav tako se je možno izogniti stroškovno zelo intenzivnim sanacijskim posegom pri škodah, ki vplivajo na celotno površino. Končno pa se je pri uporabi postopka upravljanja z okoljem vedno znova pokazalo, da je motivacija in identifikacija sodelavcev za njihovo delo vedno večja.

**Urad za gozd, naravo in krajino, kneževina Lihtenštajn
Zvezno ministrstvo za okolje, varstvo narave in reaktorsko
varnost, Nemčija**

Kontaktni naslov za navodilo:

pro natura pro ski
Postfach 885
FL- 9490 Vaduz
Fürstentum Liechtenstein

Usmerjanje trajnostnega razvoja v Občini Kranjska Gora ob upoštevanju določil alpske konvencije

V občini Kranjska Gora si ob zavedanju, da Alpe predstavljajo specifičen, raznolik in hkrati ranljiv življenjski in gospodarski prostor, prizadevamo za trajnostni razvoj celotnega območja, vpetega v širši prostor, ob upoštevanju določil Alpske konvencije.

Kot primer dobre prakse lahko izpostavimo dva velika projekta, za katera je občina uspela pridobiti mednarodna sredstva in sicer gradnja kanalizacijskega omrežja in gradnja kolesarske steze od Kranjske Gore do Gozda Martuljka.

Kanalizacijsko omrežje

Občina Kranjska Gora se je zavedala nujnosti izgradnje kanalizacijskega sistema in čiščenja odpadnih vod in te zadeve vključila v svoje prostorske dokumente in izdelala več študij in idejnih rešitev za izgradnjo sistema javne kanalizacije.

Za sofinanciranje projekta je občina kandidirala na več razpisih in pridobila s strani Ministrstva za okolje in prostor sofinanciranje v višini 10 % nepovratnih sredstev od vrednosti investicije za prvo fazo.

V nadaljevanju je občina izvedla postopek razpisa za podelitev koncesije.

Projekt se je financiral iz naslednjih virov:

- s sredstvi koncesionarja, ki je pridobil kredit Evropske investicijske banke,
- z občinskimi sredstvi, ki so bila pridobljena iz naslova priključnin,
- z nepovratnimi sredstvi, ki so bila pridobljena pri EU Phare LSIF.

Gradnja je bila zaključena v prvi polovici leta 2002.

Pozitiven učinek investicije je, da so se s pričetkom obratovanja kanalizacijskega sistema odpadne vode pričele kontrolirano odvajati v centralno čistilno napravo v Tabrah, s čimer se je prenehalo onesnaževanje podtalnice in površinskih vod. Veliko večjo kakovost površinskih vod je pokazal tudi test (čebulni test), ki ga je občina naročila v prvi polovici letošnjega leta.

Čista voda zagotovo vpliva tudi na večjo kakovost življenja lokalnega prebivalstva, kot tudi gostov, ki obiščejo turistično območje Kranjske Gore



Slavna letalnica v Planici poleti . Vir: Turistično društvo Rateče-Planica

Kolesarska steza

Osnovna gospodarska panoga občine je turizem. Zato je občina Kranjska Gora sprejela Strategijo razvoja turizma in opredelila kot osnovno izhodišče trajnostni razvoj in sonaraven, ekološko sprejemljiv razvoj turizma, ki bo gradil na okolju prijaznih produktih, kot so razpršeni turizem, prijazne prometne ureditve, prehod na javna prevozna sredstva in upošteval načelo prihodnosti, ki omogoča skladen razvoj in predvsem ne omejuje razvoja prihodnjih generacij na račun sedanjih.

Turistični trendi zahtevajo novosti in nove produkte, razvijajo se predvsem v smeri aktivnejšega preživljanja prostega časa. Tako postaja kolesarjenje vedno bolj razširjena oblika rekreacije, predvsem kolesarjenje z gorskimi kolesi, postaja tudi oblika družinske rekreacije (aktivno preživljanje prostega časa družin z otroki) in poseben turistični produkt. S tem pa se pojavi tudi potreba po varnih rekreativnih kolesarskih poteh na območju, ki je izrazito turistično usmerjeno.

Občina Kranjska Gora je obmejna občina, ki meji z občino Arnoldstein v Avstriji in Tarvisio v Italiji. Preko celotnega območja občine je potekala opuščena trasa železniške proge v dolžini 28 km, po vsej Zgornjesavski dolini in se nadaljuje proti Italiji. Del trase med Kranjsko Goro in Ratečami ima status lokalne ceste, ki se uporablja za dostope do kmetijskih parcel in podkorenškega smučišča, v poletnih sezonah pa so si jo prisvojili kolesarji in je postala prava kolesarska pot. Tudi neizkoriščena trasa železniške proge je kar sama ponujala možnost izrabe za kolesarsko pot. Trasa je dovolj široka, nasipi dovolj močni, križanja so že varno urejena, tako da preureditev ni zahtevala večjih investicijskih posegov.

Občina Kranjska Gora je v letu 1995 podpisala Protokol o sodelovanju s sosednjima občinama Tarvisio in Arnoldstein in v ožje cilje vključila tudi izgradnjo mednarodne kolesarske poti. Kolesarska pot na območju občine Kranjska Gora, ki se nadaljuje preko meje v Italijo, je značilen projekt čezmejnega sodelovanja.

V okviru mednarodnega projekta „Kolesarske poti treh dežel“, ki je bil v letu 1998 uvrščen v program PHARE CROSS BORDER COOPERATION Slovenija-Avstrija je bila tako zasnovana kolesarska povezava od mejnega prehoda Rateče, skozi Kranjsko Goro, Gozd Martuljek in Mojstrano do Hrušice.

Kolesarska pot od Rateč do Gozda Martuljka, ki predstavlja I. fazo, je del daljinske kolesarske poti in del kolesarskega omrežja v dolžini 14 km. Iz programa PHARE CBC Avstrija-Slovenija smo pridobili 400000EUR, kar predstavlja 75 % investicije, 25 % sta prispevali MP - Direkcija republike Slovenije za ceste in Občina Kranjska Gora. Izdelana je projektna dokumentacija za II. fazo od Gozda Martuljka do Mojstrane.

Cilji projekta so ureditev poti, ki se že sedaj uporabljajo za kolesarjenje, urediti oznake in varne prehode z magistralno in drugimi cestami, daljinska povezava v mednarodno omrežje kolesarskih poti. Eden glavnih ciljev projekta je predvsem uvesti kolesarjenje kot nov turistični produkt, kot novo okolju prijazno obliko rekreacije, ter izboljšati ponudbo in infrastrukturo ob sami kolesarski poti in v naseljih skozi katera poteka. Drug pomemben cilj je zmanjšati onesnaževanje in obremenitve okolja z avtomobilskim prometom in urediti dostopnost do zanimivih turističnih točk s kolesom ali peš. Zagotoviti je potrebno ustrezno varnost prometa. V zimskem času postanejo kolesarske poti poligon za tek na smučeh, sprehajalne zimske poti ter poti za konjsko vprego.



Vsakoletno srečanje na tromeji Avstrija-Italija-Slovenija, ki povezuje narode.
Vir: Turistično društvo Rateče-Planica

Kolesarska pot poteka v naravnem okolju in je v celoti asfaltirana ter ločena od drugega motornega prometa, urejena so počivališča. Značilno je, da poteka kolesarska pot tudi skozi naselja, mimo zanimivih turističnih točk, naravne in kulturne dediščine, gostinskih objektov. S povečevanjem kolesarskega prometa se razvija dodatna ponudba: izposojevalnice koles, servisi, prodaja koles in opreme, navezava na avtobus in vlak (Jesenice - Beljak).

Neposredni učinki projekta so:

- razbremenitev regionalne ceste in zagotovitev prometne varnosti;
- urejanje vaških jeder in prehodov za pešce in kolesarje (Kranjska Gora, Rateče);
- dostopnost atraktivnih turističnih točk s kolesom;
- daljinska kolesarska pot - proti Trbižu- nakloni, ki so primerni za družinska potovanja.

Vpliv infrastrukture na turizem

Kot je bilo že večkrat poudarjeno, se z razvojem kolesarstva razvija tudi specializirana dejavnost, ki je hkrati spodbuda podjetniškemu interesu in dopolnilnim dejavnostim na podeželju. Kolesarska pot poteka skozi naselja in ne mimo njih. Posledica je tudi porast prometa v specializiranih športnih trgovinah in sicer prodaja koles in opreme. Pričakujemo lahko tudi novo strukturo gostov. Istočasno pa je pomembno tudi prilagajanje turistične ponudbe, tržne niše.

Oba projekta sta dober primer implementacije Alpske konvencije in njenih protokolov, saj zagotavljata načelo preventive, zagotavljanja dobrih življenjskih pogojev avtohtonega prebivalstva, gospodarskega razvoja, varčne in preudarne rabe prostora ter zmanjšanja emisij ob uvajanju načel trajnostnega transporta.

Občina Kranjska Gora, Slovenija

PREBIVALSTVO IN KULTURA

Prebivalstvo in kulture v Alpah

Čeprav je bil Protokol Prebivalstvo in kultura predviden že od začetka Alpske konvencije, pa traja njegova izdelava najdlje. Ali je to odraz težav, ki so povezane s to kompleksno in občutljivo temo? Ali pa je to znak obotavljivega prizadevanja nosilcev projekta, da se spopadejo s temo, ki je manj kot ostale povezana z okoljem? V vmesnem času pa je splošno priznано, da ni trajnostnega razvoja brez socialnih in kulturnih interesov. Poleg tega je tudi jasno, da alpsko okolje ne dolguje zahvale za svojo kakovost izključno le svojim prosto v naravi živečim komponentam, temveč tudi kulturni dediščini, vsakdanjim praktikam kmetovalcev in gozdarjev ter simbolični navezanosti prebivalstva na krajino in okolje, ki ga obdajata. Ukvarjanje z Alpami, tako v sedanjosti kot tudi v prihodnosti, zahteva izredno veliko pozornosti za demografski, socialni in kulturni, pa tudi političen položaj njihovih posameznih območij.

Sprememba demografskega trenda brez primere

V preteklih 150 letih je bilo poseljevanje Alp podvrženo koreniti spremembi, ki po svojem pomenu presega vse, kar se je po vrnitvi človeka v gorstvo, zelo pozno osvobojevano ledu, sploh lahko dogajalo. Od sredine 19. stoletja se je število prebivalcev na območju, ki ga zajema Alpska konvencija, več kot podvojilo: povzpelo se je od 7 milijonov na več kot 14 milijonov. Ta do takrat neznan ritem porasta je primerljiv z ritmom, ki ga opažamo na celotnem območju prizadetih dežel.

Če pa pogledamo Alpe podrobneje, vidimo, da gre tukaj za veliko nasprotje: povsod je število prebivalcev v mestih hitreje naraščalo, kot na podeželju, predvsem zahvaljujoč

veliki porasti zaposlovanja. Več kot dve tretjini delovnih mest v alpskem prostoru je danes v urbanih območjih; izboljšanje cestnih povezav v alpskem loku in sprememba v željah ljudi glede kraja stanovanja pa sta pripeljala do tega, da je ta urbana porast daleč preseгла mesta 19. stoletja. Danes so t.i. periurbana območja, ki so oddaljena 5, 10 ali celo 50 km od dejanskih mest, tista, v katerih je porast največja. Številne podeželske občine, ki so predvsem v Franciji, Piemontu in Ticinu med leti 1870 in 1945 izgubile nekoč znaten delež prebivalstva, so doživele spektakularno demografsko spremembo. V nasprotju s tem pa beležijo v podeželskih občinah Lombardije, Veneta, Štajerske, Koroške in Slovenije, kjer so se najprej dobro upirali begu s podeželja, danes zelo majhno, celo negativno porast, če te podeželske občine niso v okolici velikih mest na širšem območju Alp. Alpske regije torej nimajo enotne demografske zgodovine: v kronologiji demografskega razvoja so ugotovili 17 različnih vedenjskih tipov (Bätzing). Mehanizmi so v celotnem alpskem prostoru sicer precej podobni – vedno večja vloga najpomembnejših mest znotraj Alp in prestolnic na širšem območju Alp pri porazdelitvi poseljevanja, vedno večji vpliv virov za razvoj turizma na porazdelitev prebivalstva – vendar pa so po drugi strani njihovi učinki glede na položaj in dostopnost občin ter tip obstoječih virov in dejavnosti zelo različni.

Izzivi za socialno in ozemeljsko pravičnost

Ta zelo močna diferenciacija demografskega razvoja alpskih občin in regij pa je seveda vplivala na socialno in ozemeljsko pravičnost.

V regijah, ki so izgubljale prebivalce, kot v Piemontu in v vzhodnih Alpah ter v regijah, v katerih je gostota prebi-

>> Via Alpina vodi v Sloveniji mimo narodnega parka Triglav. Fotografija: N. Morelle



valstva, zaradi odseljavanja, in zato ker se je ta trend šele pred kratkim spremenil, izredno majhna, kot na primer v provansalskih Alpah, imajo mesta in regije (dežele, pokrajine, kantoni itd.) težave oziroma se obotavljajo, da bi zadržale zadostno ponudbo javnih storitvenih dejavnosti. Povsod v teh alpskih regijah, kjer je prišlo do depopulacije, se v novejšem času postavlja vprašanje ali je smotrno ohraniti pošte, šole in socialne ustanove v bližnji okolici. Ponekod so se cele doline ali majhna mesta borila za ohranitev javne bolnišnice, kot npr. v La Mure v Franciji, ali za železniško oziroma avtobusno povezavo. Podjetja, ki zagotavljajo še večje število zasebnih storitev, pa se na splošno obotavljajo, da bi se naselila in oskrbovala območja, kjer se jim zdi, da so naložbe v primerjavi s potencialnimi kupci preveč stroškovno intenzivne: Tako so se na primer ponudniki mobilne telefonije prednostno naselili v urbanih območjih in v najpomembnejših turističnih središčih, preden so odšli, včasih tudi pod pritiskom države, v podeželska območja z manjšo gostoto prebivalcev. Ta kontrast med urbanih območji in regijami z manjšo gostoto prebivalcev je še toliko očitnejši, ker je gospodarstvo najpomembnejših alpskih mest in mest na širšem območju Alp, kot so Milano, München, Verona, Grenoble ali Ženeva, po 2. svetovni vojni dokazalo izredno dinamiko.

Porazdelitev virov je torej za alpsko prebivalstvo v zvezi z dostopom do storitev in zaposlovanja zelo neenakomerna. Majhna kakovost socialnih storitev in šolanja ter univerzitetnega izobraževanja, manjša ponudba delovnih mest v podeželskih območjih v primerjavi z urbanih območji, postavlja podeželska območja v slabši položaj in povečuje privlačnost mest. Del Alp še vedno trpi zaradi posledic bega možganov ter dela najmlajših in najbolj izobraženih generacij, zaradi česar so Alpe glede socialne raznolikosti in perspektiv za gospodarski razvoj v slabšem položaju. Kajti v nasprotju s pričakovanji zaradi revolucije tako imenovanih informacijskih tehnologij pa dopisno šolanje in teledelo nista izpolnila vseh svojih obljub.

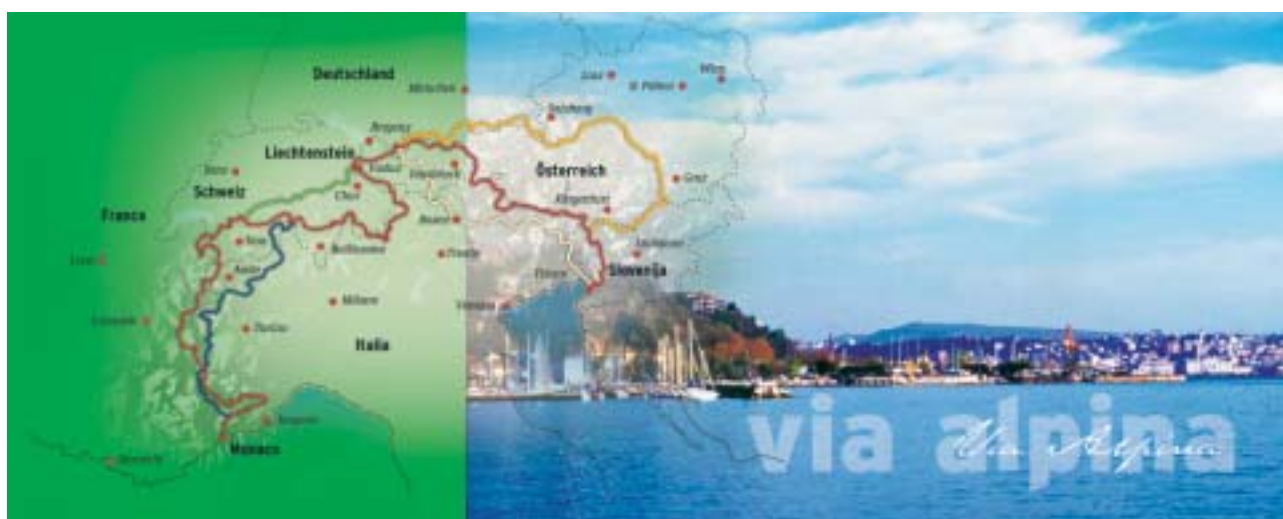
Izzivi za socialno povezanost

Zelo močno mešanje tradicionalnega alpskega prebivalstva z doseljenim prebivalstvom v alpskem prostoru, do katerega je prišlo pred pol stoletja, prav tako pomembno vpliva na organiziranje lokalnih družb. Tradicionalne skupnosti so bile dolgo časa zaznamovane z intenzivno socialno povezanostjo, ki se je kazala predvsem v kolektivnem organiziranju vsakdanjega dela in v verski praksi. Čeprav so bile te skupnosti izpostavljene tako odseljavanju, kot tudi priseljavanju prebivalstva, pa so bolj ali manj uspešno negovale to močno socialno povezanost. Tam, kjer je bil beg prebivalstva s podeželja najbolj drastičen, se je ta povezanost pričela izgubljeti, doseljevanje novih prebivalcev, ki včasih niso imeli lokalnih korenin in zaradi tega niso bili povezani s starimi generacijami, je to pripeljalo do tega, da so ljudje živeli samo drug poleg drugega in ne drug z drugim. Zato se seveda le zelo težko oblikujejo dejanske vaške skupnosti. Posledica tega je sorazmerno veliko število ljudi med najstarejšim prebivalstvom, ki živijo sami, in ki so včasih tudi socialno ogroženi. Tudi najpomembnejše turistične občine zaznamujejo doseljevanje novih prebivalcev, včasih tujcev, ki niso vedno v stanju oziroma niso zainteresirani, da bi se vključili v omrežje avtohtonih družin. Rezultat je npr. včasih močno razširjena zasvojenost sezonskih delavcev v turizmu. Zaradi doseljavanja številnih novih prebivalcev obstajajo v velikih periurbanih območjih primerljivi problemi, predvsem socialna integracija, pa tudi specifični problemi, npr. v glavnem večja konkurenca v zvezi z zemljišči: Porast cen zemljišč in stanovanj vedno bolj otežuje tradicionalnemu prebivalstvu dostop do tega trga.

Upanja in meje za oblikovanje nove identitete

Zaradi tega je alpsko prebivalstvo v raznolikosti svojega družbenega in demografskega položaja izpostavljeno dvojnemu izzivu v zvezi z varstvom in ponovno vzpostavitvijo

>> Pristaniško mesto Trst (Trieste) ob Jadranskem morju je skrajna točka Vie Alpine. Fotografija: N. Morelle



lokalnih družb: Po eni strani izziv trajnosti oziroma ponovne vzpostavitve identifikacije z identiteto, po drugi strani izziv vzpostavitve oziroma obnove zmogljivih gospodarskih sistemov.

Že dolgo časa se Alpe, ki jih zaznamuje velika raznolikost jezikovnih, tehničnih in nacionalnih kultur, prikazujejo na poenoten način, ki so ga ustvarile elite evropskih družb in ki ga je ljudska literatura močno razširila. V takšnem pri-



Tradicionalni tedenski sejem v Oberstaufnu (Bavarska).
Vir: Občina Oberstaufen

kazu je izvor turističnih praks in določenih trajnostnih, iz tega izhajajočih migracij: novi delojemalci in prebivalci v turističnih krajih, periurbano stalno prebivalstvo v velikih prestolnicah na širšem območju Alp. Ta način prikazovanja so alpskim skupnostim vsilili, vendar so ga le-te bolj ali manj takoj sprejele in bile prisiljene ponovno razmisliti o odnosih med tem gledanjem od zunaj in svojimi lastnimi posebnostmi. To napetost med tradicionalnimi kulturami in od zunaj vsiljeno identiteto so, glede na kontekst, v katerem je do tega prihajalo, zelo različno doživljali: v tradicionalno najstarejših turističnih regijah (osrednja Švica, Valais, Haute Savoie, severna in južna Tirolska itd.) so lokalne družbe pogosto izkoristile potreben čas in kontinuiteto generacij za negovanje identitet, pri katerih so povezovali značilnosti kulturne dediščine s predstavami turistov. Pogosto jim je to celo tako dobro uspelo, da so iz tega nastali kulturni viri, povezani z identiteto (muzeji lokalne zgodovine turizma, neofolklorja itd.); v nasprotju s tem pa je bilo to povezavo težje udejanjiti tam, kjer so se tradicionalne družbe že močno izgubile, ali kjer je nanaglo ma prišlo do uvajanja turističnega gospodarstva in mestne kulture, če ta poskus ni celo popolnoma propadel: Tako sta bila nenaden vdor turizma v regiji Tarentaise (Francija) v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja in hitra urbanizacija v okolici Ženeve in Milana trenutni in trajni izvor gospodarskih in kulturnih konfliktov.

Danes lahko mislimo, da so se najočitnejši in najbolj trajnostni naporji rekonstrukcije na socialnem in kulturnem področju opirali na obstoj zmogljivih lokalnih gospodarskih sistemov, ki so v stanju, da se vključijo v sodobne trgovinske tokove in v še vedno nestabilna okoljska ravno-

sja. Določena urbana območja, kot Grenoble ali Annecy v Franciji so priča, da lahko zelo moderni proizvodni sistemi in zelo urbanizirane lokalne družbe, na katere močno vplivata športna in okoljska kultura, potegnejo za seboj nova območja v Alpah, s tem, da povežejo urbane prakse in gospodarjenje z viri gorskega sveta. Podeželske regije, kot Grosses Walsertal v avstrijskem Vorarlbergu, so pripravile nove razvojne modele, ki med seboj kombinirajo izboljšavo življenjskih pogojev za prebivalce, agroturistične proizvodne sisteme in premišljeno gospodarjenje z okoljskimi viri. Končno je kmetovalcem in živinorejcem v številnih alpskih regijah uspelo preusmeriti proizvodne in tržne pogoje s tem, da so revalorizirali kakovost krajine, okolja in znanja za razvoj originalnih proizvodov, ki so sočasno tudi nosilci kolektivne identitete in okoljskega ravnovesja. V vseh teh primerih se nam dozdeva, da je ozemeljsko ravnovesje, ki je pomembno za novo gospodarsko, socialno-kulturno in okoljsko ravnovesje, pogoj in znak uspešnega prestrukturiranja.

Pomen lokalnih, regionalnih in mednarodnih političnih opcij

Ta različnost včasih problematičnega, včasih obetavnega stanja kaže na pomen obstoječih političnih opcij: Porajanje novih lokalnih družb zahteva od lokalnih akterjev, da upoštevajo najrazličnejše dejavnike - prikaze od zunaj, kot tudi lokalne identitete, migracije in raznolikost individualnih poti, konkurenčno sposobnost proizvodov in gospodarskih storitev ter varstvo kakovosti okolja - v okviru lokalnih političnih projektov, ki so nujno inovativni. V nasprotju s tem pa predstavljajo poskusi umika v lastno identiteto plodna tla za pretirani lokalpatriotizem in izključevanje, ki mu določene regije, pod vplivom populističnih in reakcionarnih gibanj, očitno podlegajo, slepo ulico za izzive današnjega časa in vključevanja v evropsko družbo in gospodarstvo. Končno je mobilizacija inovativnih lokalnih akterjev v velike politične projekte za celoten alpski prostor v okviru ali ob robu Alpske konvencije organizacijska raven, ki je koristna za spodbujanje teh modelov za razvoj in socialno integracijo pri nacionalnih in skupnih inštitucijah. To je pot, po kateri očitno hodi ta generacija omrežja občin, združenj mest in regij, ki so lahko pionirji možne nove alpske identitete, in ki jo sočasno zaznamujejo kulturni temelji, gospodarske storitve in politična ambicioznost.

Prof.dr. Bernard Debarbieux, Univerza Ženeva

Planiranje naselij z vključevanjem občanov

V Švici ima vsaka občina dolžnost pripraviti prostorsko-planske osnove za možen razvoj kraja. Pri tem ima, v skladu s švicarsko tradicijo neposredne demokracije, zadnjo besedo narod. Participacija ali sodelovanje občanov pa je še več. Prebivalstvo v občinah bi moralo biti aktivno vključeno v postopek načrtovanja. Urad za prostorsko planiranje Graubünden bi hotel ta model načrtovanja v prihodnje vedno pogosteje uporabljati. Rezultat planiranja naselja z vključevanjem občanov namreč ustreza potrebam in ga prebivalstvo tudi bolje sprejema. S tem bi hoteli razvoj usmeriti v prihodnost: torej gre za povezanost lokalne Agende 21 s tehničnimi planskimi instrumenti. Pilotni občini planiranja naselij z vključevanjem občanov sta občini Castasegna v Bergellu in Sur na prelazu Julierpass.

Primer Sur

Sur je vas s 100 dušami v Oberhalbsteinu, mimo katere se vozijo turisti, ki se peljejo z avtomobilom od Züricha v St. Moritz. Sur se bori za svojo prihodnost: Prebivalstvo je prestaro, finančna sredstva primanjkujejo. Vendar pa Sur ni vrgel puške v koruzo, saj se na njegovem območju nahaja znana naravna idila Alp Flix. Ima pa tudi mlade družine, ki se borijo za svojo prihodnost. Planiranje naselja z vključevanjem javnosti se je pričelo 2003 s konferenco o prihodnosti kraja, na kateri so se porodile naslednje projektne ideje:

- Vzpostavitev informacijskega centra za načrtovan naravni park Ela in Alp Flix
- Izgradnja počitniškega doma za starejše osebe
- Zagotovitev cenovno ugodnih parcel za subvencionirano stanovanjsko gradnjo.

Planiranje naselja in aktualna melioracija (komasacija in infrastruktura) lahko sedaj zagotovita primerna tla za gradbene projekte. Projekti so drzni, sicer že bolj konkretni, vendar pa je pot do njihove realizacije, predvsem genialne ideje „počitniškega doma za starejše osebe“, še zelo daleč. Vendar pa se je Sur sam spoprijel s svojo prihodnostjo – popolnoma v smislu Alpske konvencije.

Pisarna alpskega omrežja d.o.o.

Kontakt: Amt für Raumplanung, Cla Semadeni
Grabenstrasse 1, CH-7001 Chur
Tel.: ++41 (0)81 257 23 241
cla.semadeni@arp.gr.ch

ali: Alpenbüro Netz GmbH, Karin Walder
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 57
graubuenden@alpenbuero.ch

Izobraževanje čezmejnih vodnikov za naravno in kulturno krajino v evroregiji

Evroregija Zugspitze-Wetterstein-Karwendel je zaznamovana z raznoliko, pestro krajino in tesno kulturnozgodovinsko povezanostjo svojih bavarskih in tirolskih prebivalcev. Zaradi razvitega turizma se številni deli krajine množično uporabljajo v turistične namene.

Vodniki za naravno in kulturno krajino posredujejo ljudem našega časa, seveda na ustrezen način, naravno in kulturno krajino, tako v domačem okolju, kot tudi deloma čezmejno v Evropi. S tem spodbujajo spoštovanje in hkrati razumevanje za ogrožanja podeželskega prostora. Kot kompetentni partnerji turističnih zvez ustvarjajo s svojimi vodnji po naravni in kulturni krajini dodatno ponudbo za preživljanje prostega časa, ki varuje naravo in neguje krajino.



Raziskovanja ob in v vodi, z lupami/mikroskopi si približajo bogat živalski svet gorskega potoka. Vir: Podeželski izobraževalni zavod Tirolske

Ukrep za pridobitev kvalifikacije „Izobraževanje in dodatno usposabljanje vodnikov za naravno in kulturno krajino“ bistveno prispeva k razvoju in gospodarski krepitvi prostora, saj ne predstavlja samo privlačne dodatne ponudbe za naravi prijazni turizem, temveč ponuja s tem tudi domačemu prebivalstvu možnost za dodaten vir zaslužka.

Z ovrednotenjem domače naravne in kulturne krajine se ne krepki samo zavest pripadnosti domačemu življenjskemu prostoru, temveč preko vseh meja skupna kulturna identiteta skupne regije.

EuRegio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel

Kontaktni naslov:

Euregio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel
Geschäftsstelle: Peter Keller,
Bahnhofstr. 16, D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel.: ++49 (0) 8821 969-044
keller@euregio-zwk.org

Daljinsko ogrevanje na lesno biomaso v Preddvoru

Slovenija si prizadeva za ustvarjanje energetskih razmer, ki omogočajo trajnostni razvoj v skladu z obremenitvami, ki so sprejemljive za alpski prostor. V Sloveniji so danes v primarni energetski rabi obnovljivi viri energije udeleženi z 9-imi odstotki. Potenciali večje izrabe obnovljivih virov energije v Sloveniji so precejšnji. Predvsem je možna bistveno večja izraba lesne biomase, sonca in tudi vetra. To daje Sloveniji tudi realno možnost, da doseže, v skladu s Kiotokim protokolom, znižanje emisij toplogrednih plinov za 8 odstotkov. Odločenost Slovenije za doseg tega cilja je opredeljena v Nacionalnem energetskem programu in v nastajajočih operativnih programih izrabe posameznega obnovljivega vira energije. Za izvedbo teh programov so že na voljo in bodo še v večji meri spodbude iz proračuna in drugi ukrepi, kot npr. sprejeta uredba o določitvi cen za odkup električne energije od kvalificiranih proizvajalcev.

Preddvor je kot strnjeno naselje obdano z gozdom in s svojo lesno industrijo za ogrevanje z lesno biomaso zelo primeren. Daljinsko ogrevanje nadomešča več kot 200 individualnih kurišč, ki so bila kurjena večinoma s kurilnim oljem. Za kurivo se uporabljajo lesni sekanci, žagovina in lubje, z dovoljeno razmeroma visoko vlažnostjo. Surovina prihaja iz sosednjega lesnega obrata ter iz bližnjih krajev.

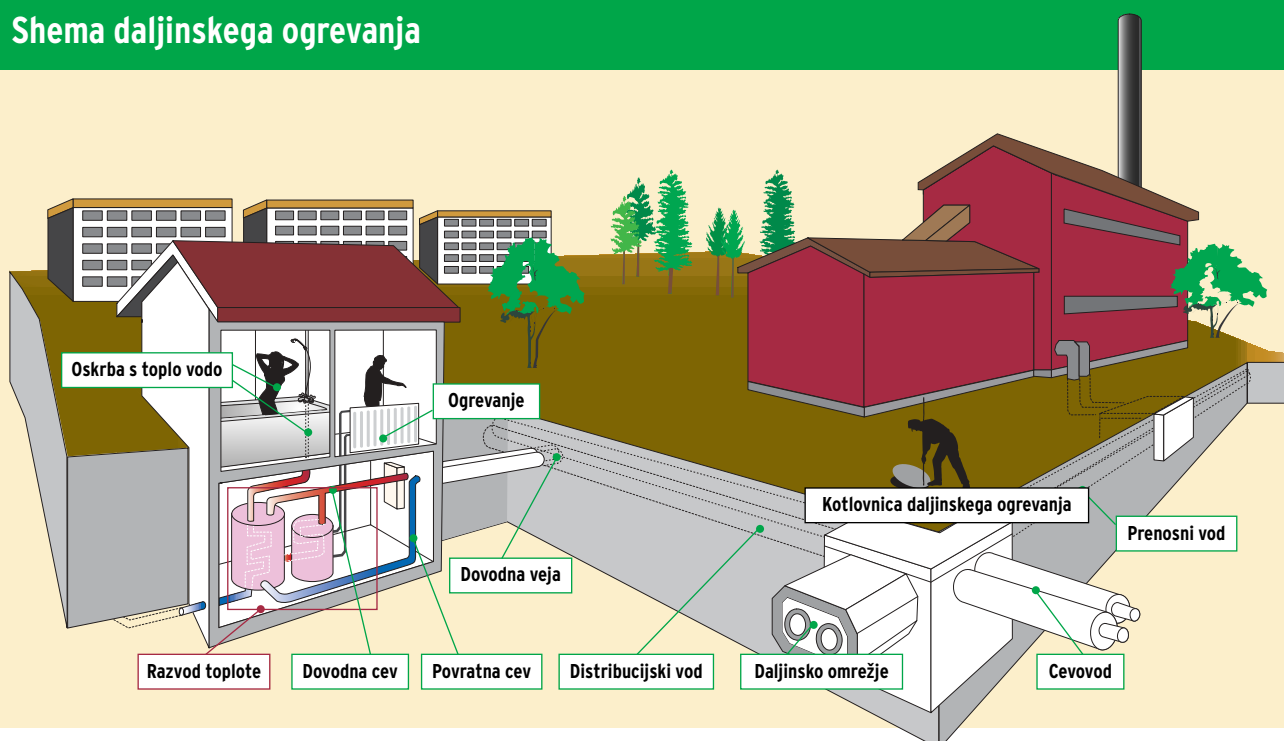
Temeljna naprava sistema daljinskega ogrevanja je 2,5 MW kotel na lesno biomaso. Kot dodatni kotel za pokrivanje konic in rezervo se uporablja 4 MW kotel na ELKO (ekstra lahko kurilno olje). Celoten sistem je z uporabo posebne programske opreme v celoti vizualiziran in upravljan prek

osebnega računalnika. Za oskrbo kraja s toplotno energijo je položenih 7000 trasnih metrov predizoliranih cevi, ki prek kompaktnih toplotnih postaj povezujejo v sistem 212 objektov. Tudi delovanje celotnega omrežja, vključno s toplotnimi postajami, je v celoti avtomatizirano in optimirano ter popolnoma kompatibilno z avtomatskim delovanjem kotla. Ta kompatibilnost kot edinstvena v tem delu Evrope omogoča nadaljnje dinamično optimiranje celotnega sistema za optimalno obratovanje s čim nižjimi stroški.

Celotna investicija je vredna 3.892.000 evrov. Največji del investicije (30 %) predstavlja kotel z vso opremo, 22 % daljinsko omrežje in 23 % investicija toplotnih postaj in daljinskega nadzora. Pravilni pristop k izvedbi projekta in upoštevanje sodobnih okoljskih standardov pri načrtovanju sta bila tudi pogoj za pridobitev nepovratnih sredstev iz čezmejnega programa PHARE in slovenskega proračuna, brez katerih projekta ne bi bilo moč izvesti. Nepovratna sredstva (60 % celotne investicije) v fazi izgradnje sistema omogočajo nižjo ceno toplotne energije v primerjavi z individualno rabo fosilnih goriv, predvsem pa dolgoročno stabilnost, saj je lesna biomasa domači vir in ni podvržena spremembam na svetovnem trgu naftnih derivatov. Vključevanje privatnega kapitala v družbo, ki bo na lokalnem nivoju zagotavljala oskrbo z energijo, je dodatno jamstvo učinkovitih in ekonomsko opravičljivih rešitev za kvalitetno in zanesljivo oskrbo z energijo.

Sistem daljinskega ogrevanja je krajanom Preddvora nadomestil porabo 840.000 l kurilnega olja, zmanjšal emisije CO₂ za 2.130 ton letno in emisije CO za 37 ton letno. Poleg visoke kakovosti nudi tudi zanesljiv,

Shema daljinskega ogrevanja



Pripravilo: Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija za učinkovito rabo energije, Slovenija

brezskrben in cenovno zanimiv vir ogrevanja. Izvedba projekta prispeva k zmanjšanju uvoza fosilnih energentov v kraju Preddvor v vrednosti ca. 280.000 EUR letno. Tolikšna je namreč približna nabavna vrednost fosilnih energentov nadomeščenih z uporabo lesne bio mase. Po oceni je zaradi obratovanja projekta v Sloveniji BDP letno višji za 700.000 EUR. To pomeni, da je bila subvencija države narodnogospodarsko izredno učinkovita naložba. Ta prinaša poleg čistejšega okolja tudi trajnostni razvoj in dodatni dohodek v regiji.

Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija za učinkovito rabo energije, Slovenija

Stik:

Stalni sekretariat Alpske konvencije
Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention
www.alpconv.org
info@alpconv.org

Sese v Innsbrucku
Herzog-Friedrich-Straße 15
A-6020 Innsbruck, Österreich/Avstrijajae

Oddeljeni sedež v Bolzanu
Viale Druso 1
I-39100 Bozen
Italija

**Zvezno ministrstvo za okolje, varstvo naravne in
varnost reaktorjev**

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

www.bmu.de
service@bmu.bund.de

Referat Öffentlichkeitsarbeit
D - 11055 Berlin, Deutschland/Nemčija

Diese Broschüre wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Deutschen Bundesregierung finanziert.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Der Druck erfolgt auf Recyclingpapier aus 100% Altpapier.

Brošura je bila financirana v okviru dela z javnostmi nemške Zvezne vlade.
Je brezplačna in ni namenjena prodaji.
Tiskana je na 100% recikliranem papirju.



www.alpconv.org