

TRAJNOSTNA TURISTIČNA MOBILNOST V ALPAH

**A - RAZVOJ DOSTOPNOSTI TURISTIČNIH KRAJEV S POMOČJO OBLIK
OKOLJU PRIJAZNEGA PREVOZA**

**B - PUBLIC TRANSPORT ACCESSIBILITY OF ALPINE TOURIST RE-
SORTS FROM MAJOR EUROPEAN ORIGIN REGIONS AND CITIES - SYN-
THESIS REPORT**

A Razvoj dostopnosti turističnih krajev s pomočjo oblik mnižičnega prevoza

Poročilo stalne delovne skupine o prometu Alpske konvencije

Različica z dne 5. novembra 2008 □

Na 9. alpski konferenci, organizirani v Alpbachu, so zadolžili stalno delovno skupino « Promet », naj preuči poti za razvoj uporabe javnih prevoznih sredstev za dostop do turističnih območij v Alpah (smučarska središča, mesta, zaščitena območja, ...), zlasti prevoze po železnici za potovanja na velike razdalje, pa tudi povezovanje različnih načinov trajnostnega prevoza, da bi potniki dosegli svoje končne ciljne kraje.

Poročilo, predstavljeno na 10. alpski konferenci, je povzetek tekočih del, predlaga pa ukrepe, ki zadevajo države članice, lokalne organe in touroperatorje / prevoznike.

Da bi delovna skupina uresničila pooblastila ministrov, je najprej od nacionalnih delegacij zahtevala, naj izvedejo oceno glavnih krajev glede pokritosti turističnih območij v Alpah in posredujejo svoje prve ugotovitve. To analizo, ki temelji na obstoječih študijah določenih regij, so izvedli s pomočjo Avstrije, Nemčije, Francije in Švice, pa tudi s posebno pomočjo Italije za področje turistične mobilnosti na urbanih območjih.

Francija in Avstrija sta se nato obvezali, da bosta usklajevali izdelavo povzetka nacionalnih načrtov in organizacijo mednarodnega seminarja, ki bo v skupine povezal različne gospodarske in javne akterje v transportnem in turističnem sektorju v različnih alpskih državah. Seminar, ki je potekal v Bonnu (Nemčija) 26. in 27. junija 2008, je organizirala in financirala Nemčija, ob pomoči Švice, ki je vodila srečanja.

Vzporedno s tem je 9. alpska konferenca želela izdelavo študije « Prakse odličnosti (Pratiques d'excellence) », ki zadeva trajnostno turistično mobilnost v Alpah. Nekatere te prakse, ki zadevajo tudi premike turistov, tako dopolnjujejo oceno, izvedeno za to poročilo.

Analiza vseh nacionalnih in večstranskih projektov je omogočila opredelitev, ne le razlik med poklicnimi kulturami ter zemljepisnimi in gospodarskimi razmerami, ampak tudi skupnih področij ocenjevanja in predlogov za izboljšave, ter tako oblikovala okvir za končno poročilo.

Poročilo je omejeno na vsebino ocene in predloge, dane v potrditev ministrom 10. alpske konference, in je nadaljevanje nacionalnih projektov. V prilogi je povzetek teh projektov in tudi sklepi mednarodnega seminarja v Bonnu. Nacionalni projekti so na voljo le v svojih izvirnih različicah. Vseeno pa je v skupni razpredelnici tega poročila povzetek vsakega od njih. V tem času je Slovenija predsedovala Evropski uniji in tako ni mogla sodelovati v projektu. Kljub temu je želela izraziti svojo podporo, kjer bi bila potrebna.

V poročilu navedeni statistični podatki so vzeti iz študij, ki jih je izdelala podskupina « mehka mobilnost (Mobilité douce) » v okviru nacionalnih študij. Tu gre bodisi za ocene strokovnjakov, bodisi za priznane nacionalne in evropske objave.

I – Turizem v Alpah – nekaj ključnih elementov

1 – Alpski turizem, bistveni dejavnik kulture in gospodarstva Alp, predstavlja vir znatnega pritiska na alpsko okolje.

Alpe predstavljajo izjemno okolje, kjer so visoki svetovno znani vrhovi in kraji z močno zgodovinsko preteklostjo značilni tako za alpske države kot za Evropo.

Turizem vsako leto predstavlja pomemben del dejavnosti tega območja.

Glede na najverjetnejše ocene delovne skupine, narejene na podlagi nacionalnih podatkih, so njegove vrednosti:

- 95 milijonov turistov z dolgoročnim bivanjem, od katerih je 60 % domačih turistov in 40 % tujcev ;

- 60 milijonov dni, namenjenih lokalnemu turizmu, kar pomeni turiste, ki ne prestopijo meje.

Skupno je na območju Alpske konvencije mogoče našteti več kot 400 milijonov nočitev.

Turizem je še naprej v veliki meri vezan na zimske športe. V več kot 600 vaseh je mogoče našteti 300 turističnih krajev z zelo različno gostoto nočitvenih zmogljivosti, ki na najrazvitejših območjih lahko dosežejo večkratnik števila stalnih prebivalcev. Najpomembnejše regije na ravni NUTS 2¹ (glede na število nočitev v hotelih in podobnih nočitvenih zmogljivostih) so avtonomna provinca Bolzano-Bozen, Tirolska, Salzburg in avtonomna provinca Trento; lokalno najdemo Chamonix (Mont Blanc).

Na lokalni ravni je mogoče ugotoviti največjo zgoščenost v Franciji, Italiji in delno v Švici, kjer je število postelj na prebivalca turističnega kraja večje od 5. V Avstriji, Nemčiji in Sloveniji je koncentracija manjša. Kraji, ki razpolagajo z največjim številom postelj, so v Franciji, Italiji in Švici (kanton Valais).

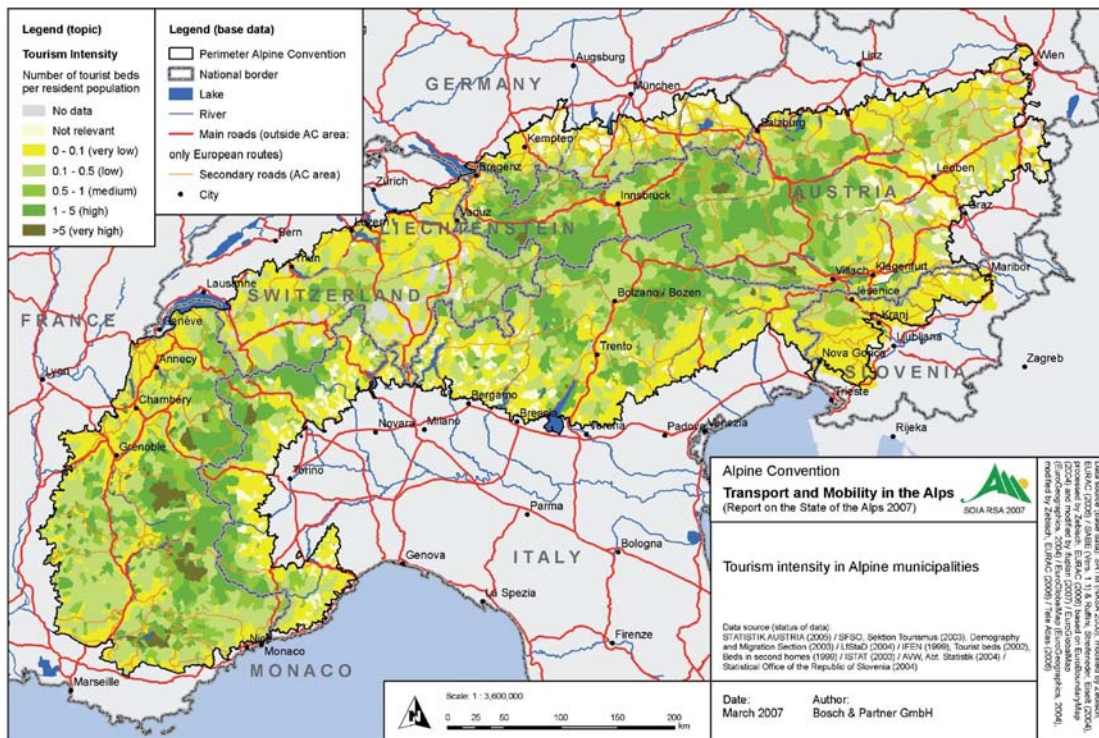
Turistično gospodarstvo Alp se od ene do druge države zelo razlikuje. Zanj je značilna visoka koncentracija v približno 5 % skupnosti tako v zimskih kot poletnih obdobjih.

¹

NUTS = nomenklatura statističnih teritorialnih enot (op.prev.)

Koncentracija v prostoru in času ustvarja ne samo močno « začasno » gostoto, ampak tudi motnje na ključnih poteh, ki vodijo v turistične kraje (zastoji na cestah, ki vodijo do teh krajev, ali natrpne železniške postaje in letališča).

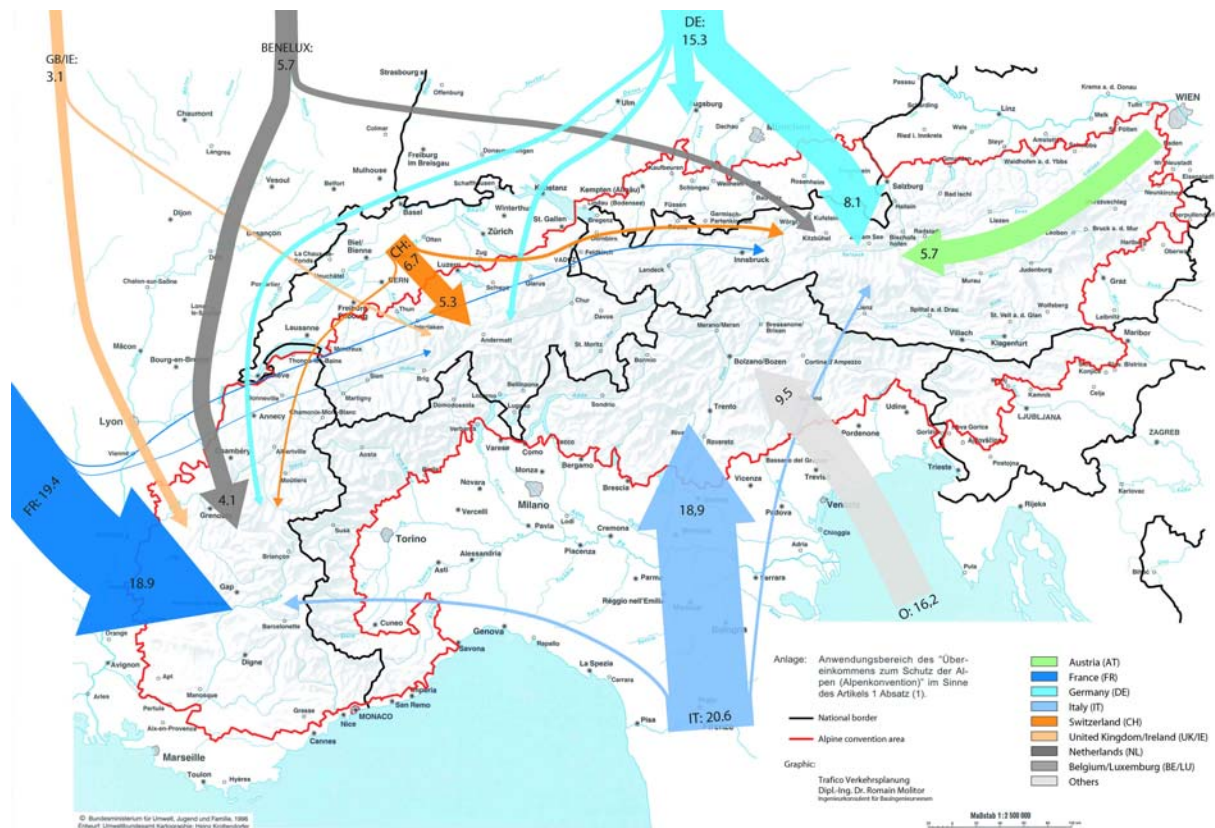
Slika 1 : Intenzivnost turizma v alpskem loku



Vir: Alpska konvencija

Na območju Alpske konvencije je delež domačih turistov v državah članicah z visoko poseljenostjo in veliko zemljepisno površino relativno visok, medtem ko v manjših državah članicah prevladujejo tuji turisti. V Avstriji je delež domačega turizma najnižji (28 %): 40 % turistov prihaja iz Nemčije in 6 % z Nizozemske. V Švici je 14 % nemških turistov, 5 % jih prihaja iz Združenih držav Amerike, medtem ko delež domačih turistov predstavlja 54 %. Večina tujih nealpskih turistov, ki se podajo v Alpe, izvira iz Združenega kraljestva in Beneluksa. Vzhodne Alpe sprejemajo vse večje število obiskovalcev, ki prihajajo iz držav vzhodne Evrope in Rusije. Kar zadeva Švico, sprejema visoko število obiskovalcev iz Združenih držav Amerike in drugih neevropskih držav.

Slika 2 : Izvor turistov, ki obišejo alpski lok (v milijonih v letih 2006/2007)



Vir: Alpen Convention, Molitor R. (2008)

Alpe so z ekološkega vidika, glede na vodne vire, kakovost zraka in biološko raznovrstnost ena najboljčutljivejših evropskih regij. Obenem predstavljajo eno najpomembnejših evropskih počitniških regij za milijone ljudi, kar povzroča zgoščevanje mednarodnega prometa v dolinah.

Kot dejavnik gospodarske rasti in razvoja različnih alpskih kultur ima množični turizem v Alpah pomemben vpliv na okolje in obratno.

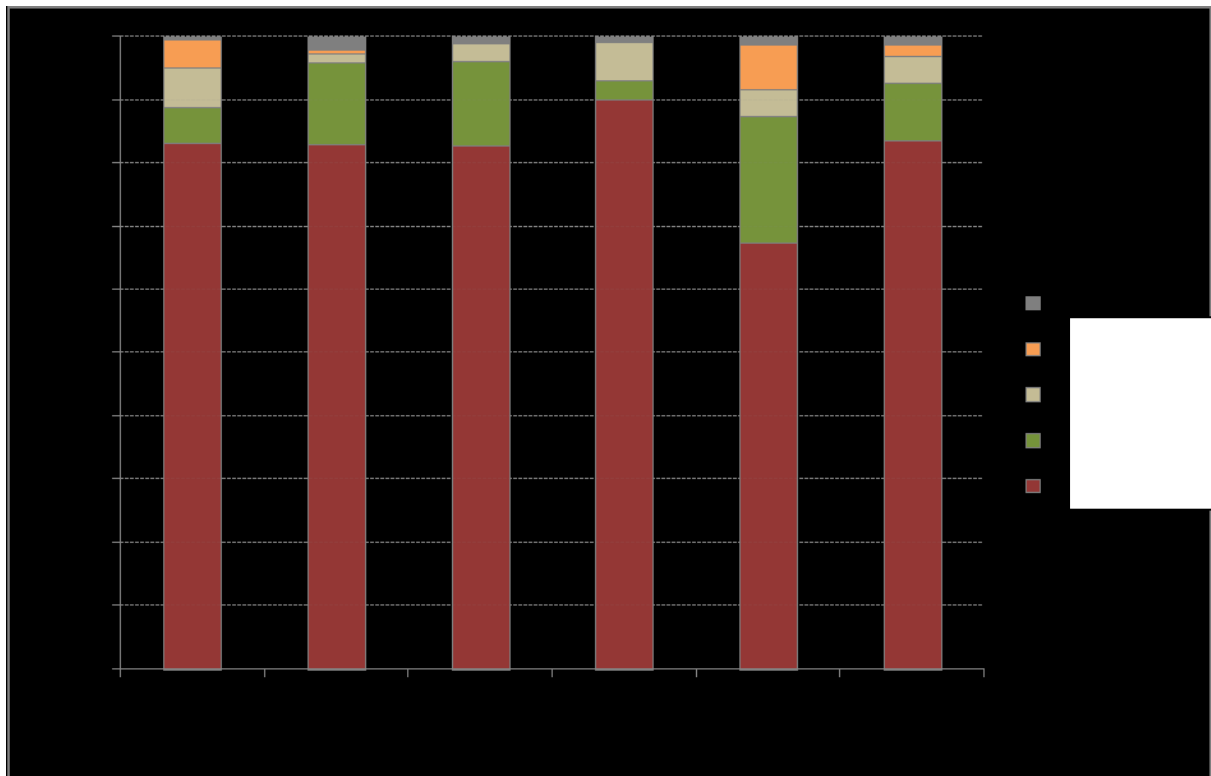
Alpe so opazen primer regije, kjer sta okolje in ekosistem ogrožena. To ranljivost deloma razložijo topografske in podnebne razmere v Alpah in obstoj naravnih tveganj, zlasti pozimi. Oblika dolin (v obliki črke V ali U) kot tudi vremenske posebnosti (pogosto spremenljivo vreme) blokirajo izpuhe, ki nastajajo v procesu izgorovanja. Onesnaženje zraka v teh dolinah

pogosto doseže viške, primerljive s tistimi na mestnih območjih. Tudi koncentracija ozona je lahko visoka. In še hrup se občutno okrepi zaradi topografskih značilnosti dolin.

Klimatske spremembe, ki so v Alpah že zaznavne, postavljajo vprašanje razvoja turističnih praks, ki naj bi zmanjšale negativne učinke, obenem pa spodbujale spremenjeno vedenje (predvideno zmanjševanje zasneževanja).

2 – Pomemben del turističnih potovanj se opravi z avtomobilom, kakovost nadomestnih javnih storitev pa je zelo različna.

Slika 3: izbira načinov prevoza za turistična potovanja (kraj odhoda – namembni kraj)



Vir : Eurostat (2008), Alpska konvencija, Molitor R. in dr. (2008)

to replace in the Figure 3	
Austria	Avstrija
France	Francija
Germany	Nemčija
Italy	Italija
Switzerland	Švica

Alpine Convention	Alpska konvencija
Other	drugo
Air	letalo
Coach & Bus	avtobus
Rail	vlak
Private car	osebni avto

Mreža cest in avtocest alpskih držav je zelo razvejana in obremenjena s prometom. V povprečju se 80 % turističnih potovanj v smeri Alp opravi z avtomobilom. Ta številka se od ene do druge države spreminja: 90 % v Italiji, okoli 83 % v Avstriji, Franciji in Nemčiji, a le 67 % v Švici. Deleži, ki posebej veljajo za premike turistov v smeri Alp, so na splošno enaki srednjim nacionalnim vrednostim za vsako državo kot celoto.

Železniški promet, čeprav prevladujoč na začetku prejšnjega stoletja in v letih pred prvo svetovno vojno zgodovinsko povezan z razvojem alpskega turizma, danes predstavlja le okoli 12 % turističnih prevozov (v Evropi v povprečju 8 %).

Železniško omrežje v alpskih državah članicah je relativno nov (s konca 19. stoletja), kajti zgraditi je bilo treba mejne prehode. Od 8 300 km železniških prog je 31 % prilagojenih za hitre vlake. Največjo gostoto železniških prog na prebivalca imajo v Švici in Avstriji.

Zračni promet se v Alpah le malo uporablja (3 % prihodov) kljub temu, da je tam 35 alpskih ali lokalnih letališč. Njihov delež je opazno nižji kot za turistične premike v Evropi (v povprečju 25 %). Večina turistov, ki potujejo z letalom, prihaja z območij, ki so oddaljena manj kot 1 000 km, večinoma opravijo manj kot 500 km. Vendar pa to prometno sredstvo veliko uporabljajo Britanci.

Autobusi so tako obrobnegega pomena kot letala (približno 4 % prihodov), čeprav se uporabljajo za potovanja na velike razdalje z izhodiščem v velikih mestih. Ta praktični način prevoza, ki lahko nudi poceni storitev od vrat do vrat, obremenjuje negativna podoba glede udobja in varnosti.

Skratka, če se upošteva pokazatelj potencialne dostopnosti², je za zahodni del alpskega loka pokazatelj potencialne dostopnosti nad evropskim povprečjem, za zahodne Alpe pa višji od pokazatelja za južne in vzhodne Alpe (Slovenija in avstrijski deželi Koroška in Štajerska).

² Potencialna dostopnost je opredeljena s trajanjem potovanja med regijami, različno ravnijo vključenosti znotraj Evrope in jezikovnimi ter kulturnimi razlikami. Potenciali različnih regij so izbrani v

Za krepitev povezave med alpskim turizmom in prometom je značilnih več dejavnikov:

- povečano število drugih (počitniških) bivališč;- krajevna in časovna koncentracija turističnih obiskov pozimi in/ali med konci tedna;- nasprotno pa manjša zgoščenost turistov poleti;
- povečanje števila potovanj kljub krajšemu povprečnemu trajanju bivanja;
- povečanje mobilnosti v prostem času pri družinah in skupinah prijateljev;
- visoko število obiskov za konec tedna in enodnevno bivanje.

Vseeno pa je bilo izvedenih le malo resnih študij o obstoječem odnosu med prometom in turizmom, tudi s sklicevanjem na odsotnost praktične povezave med obema.

II – Dostopnost za turizem, javna prevozna sredstva in železnica

Elementi, ki določajo izbiro prometnega sredstva za turiste, so popolnoma znani:

- celotno trajanje potovanja do končnega cilja, zlasti za kratka bivanja;
- stroški prevoza (zlasti neposredni stroški, kajti ti so edini, ki jih uporabnik dejansko upošteva) ;
- udobje med potovanjem;
- ustrezne storitve, zlasti prevoz prtljage in koles;
- informacije o lokalnih storitvah prevoza;
- obstoj neposredne povezave, brez prestopanja;
- ponudba regijskega prevoza.

Vseeno pa odločujoč element ostaja garancija trajnostne mobilnosti do cilja brez avtomobila, zlasti za vsakodnevne dejavnosti med turistično sezono (tako poleti kot pozimi). Veriga mobilnosti je pri tem bistven pojem.

odvisnosti od prebivalstva, kar ustreza misli, ki pravi, da je dostopnost do zelo obljudenih regij pomembnejša kot do manj obljudenih. (v. ESPON (2004)).

Tako se ocena sklicuje na problem znatnega napredka, ki ga je treba izvesti v Alpah, in sicer na različnih področjih: splošna dostopnost na velike razdalje in kakovost storitve, povezava med sredstvi in pogoji mobilnosti na lokalni lestvici, informacije, pristojbine in vozovnice ter sodelovanje med javnimi in zasebnimi akterji.

V tem pogledu na celoto ustvarja dober vtis Švica z doslednejšo politiko, ki temelji na sistematičnih povezavah, intermodalnosti in kakovosti storitve.

1 – Dostopnost do zadnje oddaljene železniške postaje in kakovost storitve: dobro oskrbovani turistični kraji, kljub velikim neskladjem in zelo različnim ali celo neobstoječim storitvam.

Več alpskih držav (Nemčija, Avstrija in Švica) imajo v vseh svojih turističnih regijah odlične mreže železniških prog. V Franciji so turistični kraji v severnih Alpah dobro povezani s hitrimi vlaki (TGV), v nasprotju s kraji južnih Alp, kjer je ponudba prevozov po železnici bolj omejena.

Na splošno neposredne železniške storitve (zlasti za mednarodne namembne kraje), ki so količinsko omejene (v nekaterih primerih so samo sezonske), konkurirajo zračnemu prometu. Neposredne mednarodne povezave imajo za cilj pogosto Švico, manj pa Avstrijo ali Francijo.

Nočni vlaki praktično ne obstajajo za kraje, ki so čez dan oskrbovani s hitrimi vlaki.

Čeprav so bili včasih zelo pogosti za potovanja na velike razdalje, se je zdaj njihovo število močno znižalo. Vseeno pa lokalni alpski akterji izražajo močna pričakovanja za tovrstno ponudbo: ti vlaki bi omogočili nevtralizacijo dolžine potovanja (v Franciji, naprimer, enodnevno potovanje med Parizom in postajami območja Briançonnais v južnih Alpah).

Švica trenutno vzpostavlja splošno zelo učinkovito storitev: sistem nacionalne cene velja za katero koli prevozno sredstvo in cilj, centralizirano distribucijsko in marketinško omrežje pa si delijo vsi operaterji.

Storitev prevoza prtljage se izvaja neenotno (v Nemčiji, Avstriji, Franciji in v Švici), roki pa se lahko spreminjajo od 1 dneva (Avstrija na ravni države in nekatere švicarske postaje) do 6 dni (Avstrija na mednarodni ravni). Ponudba in opravljanje storitev od vrat do vrat, ki jih

izvajajo prevozniki na velike razdalje v Evropi, so kljub temu malo znane in v Franciji relativno drage. Poleg tega je malo ponudb storitev za prevoz koles.

Če je na splošno osnovna infrastruktura dobro razvita, pa njeno polno uporabo zavira kakovost storitve, ki jo podpira. Vseeno v obdobjih viškov, med njimi so tudi konci tedna, infrastrukture nekaterih alpskih regij dosežejo maksimalno obremenjenost in so tako skoraj zasičene.

2 – Pot « zadnjega kilometra » : neizenačena kakovost storitev za povezovanje potovanj na velike razdalje s končnimi cilji

Da se turisti odpovedo uporabi avtomobila, morajo biti prepričani, da bodo brez težav ostali mobilni vse do konca bivanja. To pomeni povezave med vlakom ali letalom in drugimi sredstvi premikanja, ki so lahko dostopni, kot tudi ureditve lokalnih prevozov.

Vendar pa v različnih državah na železniških postajah prihoda nudijo različne storitve povezav.

V Avstriji so nekatere regije določile urnike s ustaljenim intervalom, zlasti za povezave med železniškimi postajami in turističnimi kraji (avtobus, včasih prevoz po naročilu), medtem ko druge nimajo zadovoljivih povezav. V Nemčiji večino bavarskih železniških postaj oskrbujejo z vlaki ali avtobusi, ki imajo urnike s stalnimi intervali (« Bayern-Takt »).

Zanimive izkušnje, na primer v turističnih krajih in vaseh, ki so včlanjeni v omrežje « Perle des Alpes – Alpski biser », so še vedno preredke (poseben lokalni linijski prevoz za turiste v vasi Werfenweng v Avstriji). V Franciji sta turistična kraja « Les Gets » in « Morzine-Avoriaz » vzpostavila sistem vsakodnevnih linijskih prevozov, ki oskrbujejo vasi v dolini in turistična središča.

Informacije o storitvah in razpoložljivih povezavah z letališč niso bile vključene v nacionalne študije. Vendar pa so v Franciji storitve linijskih prevozov cenjene zaradi učinkovite organizacije od odhoda do cilja za letališča poleg Alp, zlasti omrežje « Navettes Blanches », ki povezuje letališče Marseille-Provence s turističnimi kraji južnih Alp. V drugih regijah prevoze z letališč (večinoma z minibusi) urejajo turistični kraji ali hoteli.

3 – Informacije o ponudbi transportnih storitev: neenaka, neuskklajena in neprilagojena mednarodnim potovanjem.

Te informacije bi bilo mogoče lažje posredovati z uporabo novih tehnologij in bi se morale osredotočiti na nekatere posebne točke:

- Prevozne storitve proti turističnim krajem
- Lokalne prevozne storitve v turističnih krajih
- Storitve v času potovanja
- Storitve, zagotovljene v multimodalnih centrih
- Lokalna turistična ponudba, ki je dostopna tudi drugače kot z osebnim avtomobilom.

Ob upoštevanju privlačnosti Alp v mednarodnem merilu bi morale biti te informacije na voljo v različnih jezikih.

Vendar pa je ocena pokazala, da informacije o multimodalnih prevozih ne zajemajo vseh evropskih držav, da so pogosto razdrobljene (v Franciji) in so večino časa na voljo v enem samem jeziku. Povrh je količina informacij, ki zadevajo razpoložljiva prevozna sredstva na kraju samem, zelo spremenljiva.

Vendar je mogoče kljub tem opaziti, da se z multimodalnimi informacijami v času storitev javnega prevoza in turističnih dejavnosti dobro upravlja v Švici (kjer zagotavlja upravljanje informacij nacionalna družba za upravljanje železnic SBB).

4 – Pristojbine in vozovnice: neskladja, pomanjkanje preglednosti in slab splošni pregled nad storitvijo

Izkazalo se je, da je nemogoče primerjati cene različnih prevoznih sredstev na majhnih in večjih razdaljah na mednarodni ravni, saj je treba upoštevati neskladje metodologij in informacij.

Ponudba mednarodnih vozovnic je bistveno premajhna. Na splošno je nemogoče rezervirati in kupiti vozovnico od « vrat do vrat » za celotno potovanje od kraja odhoda, predvsem za mednarodne proge. Nove komunikacijske tehnologije, kot je internet, so premalo izkoriščene in predstavljajo le majhen del ponudb, ki so na voljo v Alpah. Vendar pa je kljub temu mogoče opaziti, da Švica predlaga tujim turistom kombinirano vozovnico, ki ponuja dostop do celotnega nacionalnega javnega omrežja.

5 – Usklajevanje in sodelovanje med sektorjema za promet in turizem

Rezultat ocene je enak za vse alpske države, razen za Švico: sodelovanje na državni ravni je nezadovoljivo in še šibkejše na mednarodni ravni. Kljub temu pa ostajajo na tem področju velike potrebe, zlasti na lokalni ravni.

Ugotavljamo pomanjkljivosti, kar zadeva izmenjavo informacij med turističnimi kraji in prevoznimi sistemi, kot tudi med prevozniki v mednarodnem prometu, še posebej v Nemčiji in Franciji. Vendar pa obstaja nekaj primerov, ki jim je treba slediti, zlasti v Avstriji in Švici.

Prevozi kot turistični proizvod so predmet nekaterih lokalnih pobud (zaščitenih krajev, skupin ali turističnih krajev, ki imajo oznako « Alpski biseri », naravni parki). Nekateri organizatorji paketnih potovanj predlagajo kombinirane ponudbe « turizem + prevoz ».

III. Sinteza ocene in nadaljna usmeritev dela

1 – Alpski turizem, ki povezuje potnike iz najrazličnejših krajev, pomeni tako gospodarsko priložnost, kot tudi okoljsko tveganje za Alpe. Treba je najti ravnotežje med tema dvema problemoma, vključno s tem, kar se nanaša na sredstva za dostop in potovanja. Te elemente je treba vključiti v cilj trajnostnega razvoja in ohranitve izjemnih okoljskih kakovosti alpske regije ter kakovosti življenja njenih prebivalcev.

2 – Da bi ponudba železniških prevozov in ponudba skupinskih prevozov lahko konkurirali prevozom z osebnimi vozili za povezavo s končnim namembnim krajem, je treba turistom predlagati raven splošne storitve, ki je enaka ali višja od ravni ponudbe z osebnim vozilom. Da bi to dosegli, je treba vzpostaviti celotno prometno verigo od domačega kraja turista do njegovega cilja. Zelo pomembno je na kraju samem vzpostaviti privlačne mobilnostne storitve, povezane s kombiniranimi turističnimi ponudbami. Te ponudbe storitev je treba pripraviti čim bolj vnaprej in jih prilagoditi letnim časom in različnim nacionalnim in regionalnim razmeram.

Poleg tega je neobhodno potrebno, da imamo pri načrtovanju potovanja na voljo multimodalne informacije, ki so dostopne, zanesljive in primerljive. S pomočjo novih komunikacijskih tehnologij morajo te informacije pokrivati celotno verigo prevozov in z njo povezanih storitev (vključno s praktičnimi pogoji za lokalno mobilnost brez avtomobila).

3 – Sodelovanje med različnimi **zainteresiranimi stranmi (parties prenantes)** je odločilnega pomena za doseganje občutnega izboljšanja storitev.

Zato morajo vse zainteresirane strani v turizmu, prometu in okolju na lokalni, regionalni, nacionalni in mednarodni ravni sprejeti potrebne ukrepe za vzpostavitev trajnostne mobilnosti in produktov, ki so privlačni in okolju prijazni obenem.

To je nujno potrebno za prilagoditev celotne ponudbe, za razvoj integriranih izdelkov in strukturiranje informacij.

4 – Izvajanje priporočil, ki jih je mogoče posredovati različnim akterjem in jim tako omogočiti napredovanje na teh področjih, zahteva veliko časa in mora upoštevati nacionalne realnosti. Vseeno bi bilo zelo koristno izmenjati informacije o celotni gospodarski strukturi ter o zunanjih stroških turističnih prevoznih storitev v različnih turističnih krajih v Alpah. To bi pomagalo lokalnim organom pri odločanju o tem, katere naložbe je treba izvesti in olajšalo upravljanje lokalnih prevoznih storitev. Pomagalo bi tudi turistom, da si izberejo prevozno sredstvo.

5 – Cilj, ki sestoji iz razvoja uporabe storitve skupinskih prevozov (vlakovi in avtobusi) v okviru alpskega turizma, mora upoštevati omejitve, ki so lastne železniškemu sistemu, kar zadeva infrastrukturo, obstoječo ali načrtovano, in gostoto prometa.

Ta cilj se mora opirati na neposrednejše povezave (mednarodne povezave, čezmejne regionalne povezave, nočne vlake), ki temeljijo na optimizaciji razpoložljivih sedežev, na ciljno oblikovanih storitvah, na bolj ekonomičnem prevozu prtljage, na garanciji za prevoz « zadnjega kilometra », ter na prevoznih ponudbah, ki so prilagojene ravni turističnih krajev.

V nekaterih regijah je alpsko železniško omrežje v zimskih viških sezona (zlasti v Franciji) skoraj zasičeno glede na sezonski značaj odhodov na počitnice v državah okoli Alp.

Zato bi bilo nerealno, če bi hoteli preusmeriti večji del cestnega prometa na alpsko železniško omrežje, saj je to na višku sezone že preobremenjeno.

Vendar pa je mogoče določiti cilj znatnega povečanja deleža uporabe vlaka, kar je pragmatičen cilj, ki predpostavlja uvedbo prilagojenih prevoznih storitev, zlasti za mrtvo sezono.

IV. Predlogi za razvijanje trajnostnih prevoznih storitev proti turističnim območjem v Alpah

Da bi dosegli potrebni napredek, je treba vzpostaviti tesno sodelovanje na dveh ravneh:

- na mednarodni ravni za organiziranje celotne verige prevozov od doma do cilja ter vzpostavitve učinkovitega sistem upravljanja z mednarodnimi informacijami;
- na lokalni ravni med akterji v turizmu, v prometu in pristojnimi organi za vzpostavitev mobilnosti na kraju samem.

1- Izboljšati storitve na velikih razdaljah med krajem odhoda/ciljem:

- ustvariti zadostno ponudbo neposrednih železniških povezav proti glavnim odhodnim krajem/namembnim krajem za vse letne čase in vsa obdobja (vrhunec sezone in mrtva obdobja), z ustreznimi voznimi redi in pogostnostmi (frekvencami) glede na zmogljivost omrežij;
- preučiti najboljše možne povezave med mednarodnimi in regionalnimi vlaki ali med različnimi prevoznimi sredstvi, s krajšimi čakalnimi časi med povezavami, prilagojenimi čakalnimi območji in upravljanje z informacijami v krajih povezav, ob upoštevanju mednarodnega značaja opravljenih prevozov;

- na ravni Evrope nadaljevati z naporom za boljšo razporeditev in usklajevanje počitniških terminov in z zmanjševanjem prometnih konic, ki so zaradi njih nastajale v času dopustov, optimizirati uporabo turističnih infrastruktur in infrastruktur železniških omrežij;
- ozavestiti avtobusne prevoznike, da je pomembno razvijati podobo avtobusnih prevozov na velikih razdaljah ob upoštevanju varnostnih predpisov;
- preučiti možnost uvedbe nočnih vlakov na zelo velikih razdaljah;
- zahtevati od prevoznikov na dolge razdalje in od odgovornih v centrih za prestop (centres de transfert), da v znatni meri izboljšajo spremljevalne storitve za potnike (zlasti kar zadeva prtljago in kolesa), ob zmanjšanju omejitev, povezanih s prestopom na prostorih, kjer se čaka na povezavo (informacije, dostopnost, storitve in prostori, povezani s čakanjem).
- poskušati zagotoviti verigo prevozov od kraja odhoda/namembnega kraja, ob izpopolnitvi centrov za multimodalno povezavo, ki združujejo storitve z vlakom, avtobusom, taksijem in lokalnim linijskim prevozom (vključno s prevozom prtljage).

2 – Uvesti praktične pogoje, ki omogočajo premike turistov brez osebnega vozila na lokalni ravni

- Na lokalni ravni poiskati sistematično organizacijo povezav s prevoznim sredstvom od zadnje postaje potovanja z vlakom ali namembnega letališča do končne postaje, prednost pa nameniti uporabi zanesljivih skupinskih prevoznih storitev (avtobus, taksi, lokalni avtobusi, itd.);
- razširiti to ponudbo na osebne prevoze na kraju samem, ne oziraje se na vzrok, da se omogoči alternativna izbira namesto avtomobila;
- preučiti v tej zvezi načine uvedbe popolnega izdajanja vozovnic (nakup in rezervacija) za celotno prometno verigo (od vrat do vrat);
- prispevati k razvoju centrov za mobilnost, ki na dovolj velikih obiskovanih območjih združujejo zanesljive informacije o lokalnih prevoznih sredstvih, o možnostih rezervacije in nakupa vozovnic ter usklajevanja in pospeševanja uvedbe turističnih proizvodov/povezanih prevoznih storitev (kot so izkaznice ali ponudbe « vse vključeno »).

3 – Narediti iz mreže podatkov o trajnostni mobilnosti oporni element za trajnostni turizem v Alpah

V bližnji prihodnosti bi turistični sektor moral propagirati in obveščati svoje stranke o ponudbah storitev javnih prevozov, ki omogočajo potovanja proti različnim destinacijam, kakor tudi o ponudbah, predlaganih na ravni destinacije same. Informacije o javnih

prevoznih sredstvih bi morale biti zajete v vseh podpornih marketinških dejavnostih, na vseh ravneh (hoteli, lokalne in regionalne turistične organizacije, nacionalni organi).

Po analizi obstoječih informacijskih sistemov kot prednostno nalogo predlagamo določitev skupne vsebine teh informacij, pri čemer zagotavljamo, da je to vsebino mogoče povezati v mrežo in izpolniti pričakovanja turistov. Tak ukrep bi se lahko opiral na obstoječe centre za mobilnost ter na primer letalskih informacijskih storitev, ki so že v osnovi zasnovane za upravljanje z informacijami mednarodnega značaja.

Dolgoročen cilj bi bil v vsakem alpskem območju razpolagati z informacijo o povezavi med turizmom in zanesljivim prevozom, ki je strukturiran in vključen v omrežje.

To bi predpostavilo usklajevanje upravljanja z informacijami, vsakemu prevozniku pa bi omogočilo, da še naprej individualno upravlja s svojimi podatki.

Možno bi bilo predlagati uvedbo poskusnega programa o čezalpskem sodelovanju, da bi zbrali osnovne informacije o prevozih v Alpah z namenom pripraviti poskusne specifikacije, ter vzpostavitev mreže partnerjev, ki bi združevala tako javne kot zasebne gospodarske subjekte. Ta projekt bi naj predložili Evropski komisiji z namenom pridobiti finančno podporo. Istočasno bi se vsaka država lahko potrudila, da izboljša strukturo informacij, ki so bile že uvedene na nacionalni ravni s pomočjo akterjev v obeh sektorjih in lokalnih organov.

Različne ovire bodo upočasnile vzpostavitev učinkovite strukture za praktične informacije: finančne omejitve za povezovanje v mrežo, zaradi tržnih interesov nasprotovanje prevoznikov, da bi posredovali informacije, za katere menijo, da so občutljive, razhajanja v stališčih med različnimi alpskimi državami, kar zadeva potrebo, da vključijo javne organe v financiranje sistema ali ne, ter čas, ki je potreben za uvedbo celotnega mehanizma.

Ker bo potrebno veliko časa za pripravo tega projekta, predlagamo čimprejšnji začetek izmenjave, da bi opredelili želeno vrsto in strukturo informacij.

4 – Narediti iz trajnostne mobilnosti orodje za spodbujanje trajnostnega alpskega turizma

«Alpski biseri» in mreža zavarovanih območij v Alpah ALPARC predstavljajo grobi mehanizem drugačne podobe za turistične dejavnosti in prostočasne aktivnosti v Alpah. To

je predvsem primer « Alpskih biserov », turistične ponudbe, ki združuje načelo trajnostne mobilnosti s turističnimi kraji, ki so lepi in obenem zanimivi. Evropski projekt, ki je nastal na pobudo Avstrije, « Obiščite Alpe z vlakom », je prav tako zajet v cilju trajnostne mobilnosti.

Lokalni, regionalni in nacionalni organi bi se morali naslanjati na te pobude in ta merila za pospeševanje trajnostne mobilnosti v turističnih območjih v Alpah na temo « Pridite brez avtomobila, za vse ostalo bomo poskrbeli mi ».

Ta pristop, ki bi v Alpah omogočil razvoj vrste turizma, ki je bolj prilagojena podnebnim spremembam, bi lahko spremljalo povabilo turističnim krajem, da bi objavili svoj « ogljikov odtis » (količino izpustov CO₂ v okolje), na katerega zagotovo vplivajo različna prevozna sredstva.

Lokalni in nacionalni organi bi morali premisliti o načinih za razvijanje tega celovitega pristopa in o njegovi podpori, kakor tudi o možnosti vključiti Evropo v svojo promocijo, da bi iz Alp naredili poskusni laboratorij za nove oblike turizma.

5 – Razvijati preglednost stroškov turističnih prevoznih storitev v Alpah

Lokalne organe bi bilo treba povabiti, da ocenijo stroške in prednosti skupinskih turističnih potovanj glede na svoja sredstva in značilnosti regije.

Ta ocena vseh stroškov turistične mobilnosti posameznikov bi na ravni turističnih krajev ali turističnih regij zatem omogočila:

- pomoč organom pri odločanju o tem, katere naložbe je treba izvesti, ali kakšno podporo je treba zagotoviti začetnim pobudam,
- prikaz končnih stroškov potovanj na dostopen in pregleden način, kot dodatek k potovanjem na velike razdalje v javnem prometu, da bi omogočili celovito primerjavo s stroški prevoza z osebnim avtomobilom,
- pomoč turistom pri izbiri svojega prevoznega sredstva.

Ta ocena bi prav tako omogočila učinkovitejše navajanje razlogov v korist integrirane ponudbe prevoznih storitev glede na mednarodno trajnostno mobilnost.
