

PROMET IN MOBILNOST V ALPAH

Stališče CIPRE

Povzetek





Vsebina

1. STALIŠČE CIPRE GLEDE MOBILNOSTI IN PROMETA V ALPAH.....	3
SPLOŠNI CILJI CIPRE	4
POMISLEKI IN ZAHTEVE.....	5
2. POTNIŠKI PROMET	8
2.1 REGIONALNI PROMET DNEVNIH MIGRANTOV	8
2.2 DALJINSKI POTNIŠKI PROMET	9
2.3 TURISTIČNI IN REKREACIJSKI PROMET	11
3. TOVORNI PROMET	15

Podrobnejše informacije, podporne dokumente in vire najdete v daljši različici dokumenta: www.cipra.org/en/positions/transport-and-mobility-in-the-alps (en)

24.04.2025

Pripravila CIPRA International v sodelovanju z osmimi organizacijami CIPRE iz Nemčije, Francije, Italije, Lihtenštajna, Avstrije, Švice, Slovenije in Južne Tirolske.

Pri oblikovanju dokumenta so sodelovali: Serena Arduino, Špela Berlot Veselko, Christine Busch, Dijana Čataković Biagi, Isabella Helmschrott, Julika Jarosch, Katarina Žemlja, Christian Baumgartner, Django Betschart, Jakob Dietachmair, Miro Kristan, Paul Kuncio, Francesco Pastorelli, Anna Planitzer, Roland Plank, Nicolas Rodigari, Uwe Roth, Hanspeter Staffler, Stephan Tischler, Peter Zajc in mnogi drugi.

Vodenje in uredništvo: Nora Leszczynski in Kaspar Schuler

Oblikovanje: Caroline Begle

Fotografija na naslovnici: Fabian Mühleder



1. STALIŠČE CIPRE GLEDE MOBILNOSTI IN PROMETA V ALPAH

Trenutno stanje

Dandanes promet v Alpah praviloma povezujemo s tranzitnim prometom, ki poteka pred kuliso alpske pokrajine, zastoji pred predori v prometnih konicah in navidezno neskončnimi političnimi razpravami o načinu reševanja prometno-političnih interesnih konfliktov. Pri tem pozabljamo, da so prometni koridorji, ki prečkajo Alpe, v prvi vrsti najpomembnejša poselitvena območja Alp in je zato pomembno, da se v njih ponovno vzpostavi oziroma ohrani kakovost življenja tamkajšnjega prebivalstva. Poleg tega se območja soočajo s slabo kakovostjo zraka, hrupom in prostorskimi omejitvami. Poleg tega fragmentacija prostora, ki ga ustvarja prometna infrastruktura (ceste, železnice), omejuje gibanje živali in tudi povezovanje skupnosti. Katere strategije in rešitve so torej – ne glede na politične ideologije – potrebne, da bi mobilnost in promet v alpskem prostoru postala bolj trajnostna in združljiva z lokalnim prebivalstvom in ekosistemi?

Dodaten izziv glede dostopnosti in prometne infrastrukture predstavljajo tudi geografske danosti Alp. Medtem ko prečkanje Alp predstavlja veliko oviro za pet¹ od devetih evropskih prometnih koridorjev, je pri mobilnosti v alpskih regijah treba upoštevati tudi druge posebnosti, kot na primer čezmejne dnevne migracije, potrebo po mobilnosti v oddaljenih regijah ali zahteve turizma glede mobilnosti in varnosti v prometu.

Kot je opisano v celovitem Akcijskem načrtu za podnebje 2.0, ki ga je pripravila in sprejela Alpski konvencija, je promet eden od glavnih virov CO₂ v Alpah. Trenutno je skoraj 30 % vseh toplogrednih plinov posledica emisij iz potniškega in tovornega prometa. Osmo Poročilo o stanju Alp o kakovosti zraka v Alpah (2021) navaja, da so koncentracije trdnih delcev (PM₁₀ in PM_{2,5}) v najpomembnejših alpskih dolinah pod mejnimi vrednostmi EU. Po drugi strani pa so mejne vrednosti, ki jih postavlja WHO, presežene pri koncentracijah PM₁₀ na nekaterih merilnih postajah in pri še nevarnejših koncentracijah PM_{2,5} na večini merilnih postaj. Presegajo tudi nacionalne mejne vrednosti za Avstrijo, Švico in Lihtenštajn. Koncentracija onesnaževal zraka v alpskih dolinah se pozimi poveča zaradi pojava inverzije. Podobno kot na onesnaževala zraka, alpski relief vpliva tudi na širjenje hrupa motornih vozil: zvočni valovi se odbijajo od pobočij in se tako še okrepijo. Okoljsko manj sporna pogonska goriva, tišje pnevmatike in prenovljene cestne površine so le simptomatični ukrepi. K škodljivim učinkom za zdravje in posledično stroškom je potrebno prišteti še relativno visoke posredne prometne stroške

¹ V skladu s konceptom TEN-V so to: Lyon – Chamonix/Mont Blanc – Torino (Sredozemlje-zahod); Strassburg – Gotthard/Lötschberg – Genova (Ren- Alpe); München – Brenner – Verona (Skandinavija-Sredozemlje); Dunaj – Graz – Celovec – Beljak – Udine (Vzhodno morje-Jadransko morje); Budimpešta – Ljubljana – Trst/Koper (Sredozemlje-vzhod).

Poleg tega so pomembni tudi naslednji mednarodni ali meddržavni alpski prelazi: AVSTRIJA: Bludenz – Arlbergpass – Landeck, Liezen – Schoberpass – St. Michael i. Obersteiermark, Mittersill – Felbertauerntunnel – Matrei; AVSTRIJA – NEMČIJA: Imst – Fernpass – Garmisch-Partenkirchen, Jenbach – Achenpass – Tegernsee, Zirl – Scharnitz – Mittenwald; AVSTRIJA – ITALIJA: Landeck – Reschenpass – Mals/Malles, Lienz – Plöckenpass – Tolmezzo; ITALIJA – FRANCIJA: Cuneo – Colle di Tenda/Col de Tende – Ventimiglia, Cuneo – Colle della Maddalena/Col de Larche – Gap, Oulx – Colle del Monginevro/Col du Montgenèvre – Briançon; ITALIJA – ŠVICA: Aosta – Gran San Bernardo Pass/Col du Grand Saint-Bernard – Martigny, Domodossola – Simplonpass – Brig/Brigue; SLOVENIJA – AVSTRIJA: Jesenice – Karawankentunnel – Villach; SLOVENIJA: Jesenice – Ljubljana – Zagreb, Maribor – prelaz Trojane – Ljubljana, Nova Gorica – Postojna; ŠVICA: Chur – San Bernardino Pass/Tunnel – Bellinzona, Chur – Oberalppass – Andermatt, Andermatt – Furkapass/Tunnel – Brig, Altdorf – Klausenpass – Linthal, Wassen – Sustenpass – Innertkirchen, Brienz – Brünigpass – Luzern



(stroški prometnih nesreč ...).

Negativen učinek prometne infrastrukture je poraba prostora, saj je ta sploh v Alpah zelo omejen naravni vir. Le-tega zato lahko zmanjkuje za pomembnejše funkcije kot so bivanja, storitev ali ekosistemskih storitev, hkrati pa prometna infrastruktura vpliva na zmanjševanje kakovosti krajine. Vzpostavitev (nove) prometne infrastrukture pa tudi terja vedno večji delež javnih proračunskih sredstev, ki jih je potrebno nameniti za vzdrževanje, obratovanje in obnovo prometne infrastrukture.

PomStrategije za zmanjševanja nepotrebnih poti in prometa, za preusmeritev prometa s cest na železnico in za izvajanje tehničnih izboljšav v potniškem in tovornem prometu morajo odgovoriti tudi na marsikateri izziv s katerim se soočamo v Alpah. . Tesno so povezane z reševanjem izzivov čezmejne mobilnosti, potrebami po mobilnosti v podeželskih in mestnih regijah ter posebnimi vzorci povpraševanja prostočasnih aktivnosti in turizma Podrobna analiza odnosov med mestnimi in podeželskimi območji v alpskem prostoru je tema devetega Poročila o stanju Alp.²

Mobilnost je pogoj za vključevanje, sodelovanje in socialno ter ekonomsko vključenost, in zaradi tega predstavlja temelj za osebni, socialni in poklicni razvoj vsakega posameznika. Zato je treba vedno zagotoviti sodelovanje lokalnega prebivalstva in civilne družbe, da lahko prispevajo svoje dragocene izkušnje in znanje ter izrazijo svoje potrebe pri načrtovanju in izvajanju prometnih storitev. Ključnega pomena v alpskem prostoru se je ukvarjati s prevozno revščino, s katero se srečujejo na podeželju, ljudje z oviranostmi, mladi, starejši ali socialno šibkejši. Prav v oddaljenih ali slabo razvitih regijah je pomembno premagati mobilnostno revščino³ z usmerjenim zagotavljanjem ustreznih in cenovno dostopnih javnih prevoznih storitev, ki prebivalstvu zagotavljajo neoviran dostop.

SPLOŠNI CILJI CIPRE

CIPRA je za trajnostno mobilnost v alpskem prostoru opredelila naslednje splošne cilje:

- 1- Čim manjši negativni vplivi prometa na okolje in ljudi**
- 2- Brez novih, čezmejnih cestnih infrastruktur višjega razreda⁴**
- 3- Prihodnje obnove obstoječih prometnih infrastruktur višjega razreda morajo biti izvedene v skladu s trajnostnimi standardi načrtovanja**
- 4- Dostopnost storitev s poudarkom na varni aktivni mobilnosti, podprti z učinkovitim javnim prevozom in mobilnostjo kot storitvijo (MaaS).**
- 5- Harmonizacija nacionalnih železniških standardov in predpisov za prevoz potnikov in tovora za izkoriščanje obstoječih zmogljivosti**

² «Alpska mesta», 9. Poročilo o stanju Alp (Alpska konvencija, 2021/2022): www.alpconv.org/de/startseite/news-publikationen/publikationen-multimedia/detail/rsa9-alpenstaedte/

³ V zvezi z mobilnostno revščino glej: <https://mobycon.com/updates/the-elements-of-the-mobility-donut-finding-the-balance/>

⁴ Kot je določeno v prvi točki 11. člena Protokola o prometu Alpske konvencije, ki so ga podpisale alpske države: Pogodbenice se odpovedujejo gradnji novih cest višjega reda za čezalpski promet. www.alpconv.org/de/startseite/konvention/protokolle-deklarationen/



6- Celovita vključenost prebivalstva in civilne družbe v zvezi z obveščanjem, sodelovanjem in dostopom do sodnega varstva⁵

Navedeni cilji so v skladu s štirimi najpomembnejšimi nadsocijalnimi pravnimi akti in organi, ki imajo velik vpliv na strategije in politike na področju mobilnosti in prometa v Alpah, in ki jih CIPRA v tem dokumentu izrecno upošteva, v nekaterih primerih pa tudi presega:⁶

- Alpska konvencija, zavezujoča mednarodna pogodba, ki ima prednost pred sekundarnim pravom EU
- Evropska strategija za alpski prostor (EUSALP)
- Akcijski načrt Zavezništva Simplon
- Evropski zeleni dogovor

Trije prioritetni ukrepi

Za prihodnost trajnostne mobilnosti v Alpah so potrebni trije sklopi izvedbenih ukrepov, ki jih v naslednjem vrstnem redu:

1 – Preprečevanje – Najbolj trajnostna oblika prevoza in mobilnosti je tista, ki se ji je mogoče v celoti izogniti. Zato je potrebno trajnostno prostorsko načrtovanje, ki zagotavlja kratke poti do dela in storitev. Omogočiti je potrebno tudi delo na domu, souporabo vozil in lokalno proizvodnjo ter trgovino s kratkimi transportnimi potmi.

2 – Preusmerjanje – Nujni in smiselni promet in transport, ki ga ni mogoče ter ga tudi iz socialnih razlogov ne bi preprečili, je treba preusmeriti na trajnostno mobilnost (kolesarjenje, javni potniški promet, sopotništvo, souporaba avtomobila).

3 – Izboljšanje – Preostali promet in infrastrukturo je treba izboljšati, da se zmanjšajo poraba energije, emisije in drugi pomembni vplivi na okolje ter da se ljudem zagotovi ustrezna raven varnosti, udobja in uporabnosti.

POMISLEKI IN ZAHTEVE

Konkretni ukrepi v prometnem sektorju so trenutno usmerjeni skoraj izključno v dekarbonizacijo in elektrifikacijo voznega parka. Prizadevanja za zmanjšanje toplogrednih plinov in drugih onesnaževal zraka so sicer zelo dobrodošla, vendar ne zadostujejo za trajno rešitev negativnih vplivov prometa v alpskem prostoru. Zato CIPRA poziva k sprejetju več konkretnih ukrepov na transnacionalni ravni kot okvira za trajnostni prevoz potnikov in blaga znotraj Alp in preko njih.

Načrtovanje in upravljanje prometa na splošno

Spodbujanje trajnostne mobilnosti mora potekati postopno na mednarodni in nacionalni ravni, čezmejno ter na lokalni in regionalni ravni. Potrebno je zagotoviti smiselno participacijo prebivalstva in civilne družbe na vseh političnih ravneh – evropski, makroregionalni (Alpe),

⁵ V skladu z načeli Aarhuške konvencije: <https://unece.org/environment-policy/public-participation/aarhus-convention/introduction>

⁶ Glej prilogi za bolj podrobno oz. razširjeno različico tega dokumenta.: www.cipra.org



nacionalni, regionalni in lokalni – da lahko izrazijo svoje potrebe in vplivajo na načrtovanje prometne infrastrukture in izvajanje zakonodaje.

Evropska in alpska raven

- Transevropsko železniško omrežje (usklajevanje predpisov, razširitev nočnega železniškega prometa in prog)
- Čezmejni »masterplan« za razvoj železniškega in avtobusnega prometa (Alpska konvencija, EUSALP)
- Alpski, uporabniku prijazni sistemi voznih redov in vozovnic za javni prevoz za vse skupine potnikov
- Odprava nepotrebnih in protislovnih subvencij, ki ustvarjajo napačne spodbude
- Elektrifikacija ali vsaj dekarbonizacija vseh železniških prog v alpskem loku in javnega prometa na splošno
- Vsealpska mreža kolesarskih poti za dnevne migrante in turiste, pri čemer je treba po možnosti izkoristiti obstoječo infrastrukturo
- Oblikovanje javnega prometa in infrastrukture na način, ki ustreza potrebam ranljivih skupin
- Lete na srednje in dolge razdalje, ki povezujejo destinacije, ki so že povezane z železnico, bi bilo treba preprečiti ali prepovedati

Sub-nacionalna raven

- Prednost javnega prevoza pred individualnim prevozom, tako pri vsakodnevnem upravljanju prometa kot pri razvoju prometnih poti
- Razvoj prometnega omrežja za aktivno mobilnost (kolesarjenje, hoja) (kolesa, skuterji, pešci) v naseljenih in mestnih območjih na račun zmanjševanja cestnih površin namenjenih motoriziranemu prometu
- Ustanovitev in razvoj omrežij za počitnice brez avtomobilov⁷
- Ohranjanje in izboljšanje regionalne zaposlitvene in javne telekomunikacijske in logistične infrastrukture (npr. optičnih omrežij) tudi v oddaljenih območjih, s ciljem zmanjšanja in preprečevanja odseljavanja prebivalstva s podeželja in dolgih poti na delo

Ukrepi za omejevanje negativnih vplivov motoriziranega individualnega prometa

Varnost v prometu, varstvo podnebja in okolja

- Splošna omejitev hitrosti v alpski regiji na 30 km/h (v mestnih območjih), 80 km/h (na podeželju) in 100 km/h (na avtocestah)⁸
- Omejen dostop za avtomobile in motorje do mest, prelazov in dolin (npr. na poteh in v krajih, ki jih pogosto obiskujejo turisti, vključno s posebnimi ureditvami za prebivalce)

⁷ Na primer Alpine Pearls: www.alpine-pearls.com/

⁸ Postulat raziskovalcev na področju prometa Tehnične univerze na Dunaju, Univerze za kmetijstvo na Dunaju in Univerze v Innsbrucku (2023): www.tempolimit-jetzt.at/ ; <https://science.apa.at/power-search/6479067748246312852>



- Preureditev določenega odstotka cestnih površin v mestih in naseljenih območjih – na primer 1 % na leto – v varne pešpoti in kolesarske steze, območja za srečevanje ali nepozidane zelene površine. Gradnja podnebnih oaz in ulic za stanovalce⁹ v mestih in urbanih središčih, v sodelovanju z lokalnimi prebivalci trajnostno upravljanje omejenih virov

Trajnostno upravljanje omejenih virov

- Omejitev števila parkirnih mest v dolinah.
- Upravljanje parkirnih mest z dinamičnim oblikovanjem cen.
- Zaprtje oddaljenih dolin za zasebni turistični promet v kombinaciji z avtobusi ali drugimi javnimi prevoznimi storitvami iz oddaljenih parkirišč.
- Inteligentno upravljanje zmogljivosti za prevoz blaga preko Alp.¹⁰

Ločevanje gradbenih ukrepov in pozidave tal

- Vsaka novogradnja ceste bi morala sprožiti obveznost »razgradnje«, na primer v enakem obsegu ali v višini enainpolkratne površine, ki je bila uporabljena za gradnjo.
- Nova gradnja in širitev parkirišč samo v povezavi z ekološko sanacijo tal in v kombinaciji z drugimi gradnjami (npr. podzemne garaže pod supermarketi itd.).
- Visoki standardi kakovosti v javnem mestnem prevozu kot pogoj za preoblikovanje še nepozidanih območij v zazidana.
- Obvezna preveritev možnosti priključitve na železniško omrežje pri gradnji novih industrijskih območij in stanovanjskih območij.

⁹ V stanovanjski ulici je dovoljena vožnja le s hitrostjo hoje, otroci se lahko igrajo na cesti. Za zmanjšanje hitrosti so nameščene pregrade in prehodi za pešce. Primer: www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/wohnstrassen.html (DE)

¹⁰ www.magazin.ihk-muenchen.de/artikel/brenner-alpentransitboerse-epiney-rechtlich-machbar-sehr-effizient



2. POTNIŠKI PROMET

2.1 REGIONALNI PROMET DNEVNIH MIGRANTOV



Konec delovnega dne v Schaanu/LI © Kaspar Schuler

Trenutno stanje

Promet in mobilnost v Alpah zaznamujeta dve prostorski značilnosti: glavne doline z naseljenimi območji in predmestnimi strukturami ter oddaljene regije in doline.

Glavne doline so zaznamovane s predmestji, ki so nastala skozi čas, industrijskimi območji, kmetijskimi površinami, nakupovalnimi centri, cestno in energetska infrastrukturo, stanovanjskimi območji ter turističnimi in rekreacijskimi objekti. Pogosto so posledica pomanjkljivega ali nezadostnega prostorskega načrtovanja in povzročajo porabo zemljišč ter povečan promet. To vodi v razpršenost naselij, izgubo biotske raznovrstnosti, hrup in onesnaževanje zraka ter s tem do zmanjšane kakovosti življenja prebivalcev in obiskovalcev teh krajev. Zagotavljanje mobilnosti v oddaljenih območjih predstavlja finančne in strukturne izzive za javne organe. Zaradi naslednjih dejavnikov prihaja tako v dolinah kot v oddaljenih območjih do različnih prometnih konfliktov:

- tranzitni promet ali dohodni promet za prevoz blaga iz in v Alpe,
- promet z nihanjem sezonskih tokov,
- promet, ki nastane zaradi prostočasnih dejavnosti prebivalcev, zlasti ob vikendih
- promet dnevnih migrantov (prebivalcev, ki se vozijo na delo), ob delavnikih in v prometnih konicah.

Celotna prometna obremenitev poteka skozi gosto naseljene doline in v alpske regije, ki za to trenutno niso opremljene.



Zahteve

Vzpostaviti je potrebno trajnostne, uporabnikom prijaznih prometnesisteme, z novo ureditvijo prostorskega načrtovanja, prednostno obravnavo trajnostne mobilnosti ter z obvladovanjem izzivov v mestnih aglomeracijah in oddaljenih regijah. Te rešitve se osredotočajo na vključevanje, spremembo vedenja in večnamensko rabo infrastrukture, s ciljem izboljšati dostopnost in zmanjšati odvisnost od avtomobilov.

Prilagodljivost in vključevanje prostorskega načrtovanja

- Izvajanje in spodbujanje transnacionalnih, nacionalnih in regionalnih mehanizmov prostorskega načrtovanja ob vključitvi vseh zainteresiranih strani, da se zagotovi vključujoča in trajnostna raba prostora med skupnostmi.
- Izvajanje modelov večnamenske rabe obstoječe infrastrukture, pri čemer se daje prednost zdravju prijaznim oblikam mobilnosti, kot so kolesarjenje in hoja, v kombinaciji z javnim prevozom. Pri tem se območja in infrastruktura ponovno ocenijo na podlagi prostorskega pristopa, vključno z vsemi zadevnimi akterji.

Odgovornost za trajnostno mobilnost

- Izvajanje načela onesnaževalec plača, tako da so za prehod na trajnostno mobilnost odgovorni glavni povzročitelji prometa (npr. delodajalci, proizvajalci blaga, turistična industrija).
- Uvedba ukrepov za upravljanje prometa, kot so časovno odvisni sistemi cestnin z dinamičnim oblikovanjem cen, da se uredi tranzitni promet in turistični promet ter zagotovi visoka učinkovitost obstoječe infrastrukture ob hkratnem zagotavljanju lokalne dostopnosti in varnosti oskrbe.

Dostopnost do javnega prevoza

- Izboljšanje privlačnosti (čezmejnega) javnega prometa z gostejšimi voznimi redi, storitvami, prilagojenimi potrebam, uporabniku prijaznimi sistemi vozovnic in stroškovno učinkovitimi sistemi, prilagojenimi lokalnim potrebam.
- Podpora spremembam vedenja v korist javnega prometa z atraktivno in varno infrastrukturo, davčnimi spodbudami in posebnimi ponudbami za prikrajšane skupine.

2.2 DALJINSKI POTNIŠKI PROMET

Trenutno stanje

Prevoz ljudi na dolge razdalje z vlakom ima v primerjavi s cestnim prometom številne prednosti: znatno manjša poraba energije na osebo in težo ter povzroča bistveno manjše emisije onesnaževal. Avtobusi za prevoz na dolge razdalje so poleg tega cenovno ugodna alternativa, ki sicer še ni dekarbonizirana, vendar ima boljše energetske in CO₂ bilanco kot promet z osebnimi vozili. Večina prebivalstva v alpskih regijah pa živi v glavnih dolinah in njihovih naseljih, kjer obstaja velika potreba po površinah za bivanje, prosti čas, trgovino, industrijo in



regionalno infrastrukturo. Dodatne potrebe po izgradnji vseh vrst prometnih poti bodo v nasprotju z interesi lokalnega prebivalstva in okolja.¹¹ Vsa ta prekrivanja rabe in potreb zahtevajo iskanje najboljših možnih rešitev ob upoštevanju omejenih razpoložljivih virov. Letalski promet z visokimi emisijami CO₂ znotraj alpskega prostora ni alternativa: poraba energije in emisije toplogrednih plinov so veliko višje kot pri železniškem prometu.

Vsaka izgradnja kopenskih prometnih poti ima za posledico:

- dodatne, obsežne porabe zemljišč za avtoceste in železniške proge ter odlaganja velikih količin izkopanega materiala, zlasti pri gradnji predorov.
- fragmentacijo življenjskih prostorov ljudi in živali, emisij hrupa in finega prahu, ki imajo močan vpliv na počutje ljudi in biotsko raznovrstnost.

Zahteve

Za učinkovito blaženje posledic potniškega prometa na dolge razdalje in njegovih vplivov je treba načrtovati mobilnost ob upoštevanju vseh vrst prevoza, pri čemer je treba dati prednost trajnostni mobilnosti in upoštevati zunanje in družbene stroške.

Participacija in dolžnost skrbnega ravnanja

Vključevanje prebivalstva in civilne družbe na vseh političnih ravneh je ključnega pomena za zagotovitev, da se prometna infrastruktura mednarodnega pomena prilagodi potrebam prebivalcev, pri čemer se uničevanje narave in krajine omeji na minimum.

Upravljanje

Trajnostno prostorsko načrtovanje, usmeritev gospodarstva v regionalne proizvodne in lokalne potrošniške cikle ter sprememba delovnih navad s pomočjo dela na daljavo so nujni.

Da bi preusmerili osebni promet z motoriziranega individualnega prometa na trajnostna prevozna sredstva, je treba ta spodbujati z nadzornimi, izobraževalnimi in informativnimi ukrepi. Uskladiti je treba železniške standarde, sisteme vozovnic, vozne rede in vozni park.

Da bi motorizirani promet postal sprejemljiv za ljudi in okolje, je treba glede na situacijo izvajati strateške ukrepe za nadzor, kot so prepoved vožnje ponoči in ob vikendih, prepoved vožnje za določene kategorije vozil (npr. motorna kolesa) na gorskih prelazih ter ureditev časovnih oken.

Optimizacija pred gradnjo

Gradnja novih, zmogljivih transalpskih cest je v skladu z 11. členom Protokola o prometu Alpske konvencije prepovedana. Gradnjo novih cest višjega reda za čezalpski promet je treba preprečiti. Povečanje zmogljivosti je treba doseči predvsem z boljšo izrabo obstoječih cestnih

¹¹ Glej osmo Poročilo o stanju Alp „Kakovost zraka v Alpah“: www.alpconv.org/de/startseite/news-publikationen/publikationen-multimedia/detail/rsa-8-luftqualitaet-in-den-alpen/



in železniških zmogljivosti ter njihovo kombinacijo, na primer s preusmeritvijo osebnega prometa na železnico v prometu preko Alp.

Pri načrtovanju novih pomembnih prometnih poti je treba upoštevati možnost podzemnih tras. Material, pridobljen pri gradnji predorov, je treba odstraniti ali ponovno uporabiti v skladu z ekološkimi merili. Odvečne ceste je treba zapreti ali jim nameniti novo rabo. Pri gradnji nove železniške povezave je treba s spremljajočimi ukrepi, kot so cestnine ali spodbude za železniški promet, doseči dejanski prehod s cestnega na železniški promet. To je še posebej pomembno, če zgolj geografske in tehnične prednosti osnovne predorne povezave ter njene gospodarske prednosti ne omogočajo takšnega prehoda.

Omejitve letov

V alpskem prostoru gradnja novih regionalnih letališč ali širitev obstoječih ni smiselna. Za obstoječa regionalna letališča v alpskem prostoru je treba prepovedati notranje alpske lete in zasebna poslovna letala. Okolju škodljive subvencije za letalski promet je treba ukiniti. Letom na srednje in dolge razdalje, na katerih že obratujejo železniške povezave, se je treba poskušati izogniti ali jih prepovedati.¹²

2.3 TURISTIČNI IN REKREACIJSKI PROMET

Trenutno stanje

Turizem in pristočasne dejavnosti so pomemben dejavnik gospodarskega razvoja in kulturne izmenjave v Alpah. Regija vsako leto privabi več kot 120 milijonov turistov, ki generirajo približno 550 milijonov nočitev.¹³ Upoštevajoč dejstvo, da je treba temu obisku vsako leto prišteti še približno 60 milijonov enodnevnih izletov¹⁴ velja, da je 40 % občin v alpskem prostoru močno zaznamovanih s turizmom.¹⁵ Turizem pa predstavlja velik izziv za občutljive ekosisteme Alp, njihovo kulturno dediščino in kakovost življenja prebivalcev in obiskovalcev. Zmogljivost kapacitet je pogosto nezadostna, presežena ali se je ne jemlje resno. Turistične dejavnosti v Alpah so problematične za določene regije.-

Trenutno večina obiskovalcev v alpsko regijo prihaja z avtomobilom. Nedavna študija Univerze v Bolzanu je pokazala, da približno 80 % italijanskih in nemških turistov, ki obiščejo Južno Tirolsko, pride z avtomobilom, le 7–8 % pa z vlakom.¹⁶ Približno 75 % emisij CO₂ v turizmu je posledica prihodov in odhodov z avtomobilom in/ali letalom.

¹² Glej francoski pravni akt: Uredba št. 2023-385 z dne 22. maja 2023, proge, na katerih se lahko prepove opravljanje rednih letalskih prevozov potnikov

: www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047571222

¹³ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1154503/umfrage/anzahl-der-uebernachtungen-im-alpenraum/>

¹⁴ www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Publications/RSA/RSA4_EN.pdf

¹⁵ www.alpconv.org/de/startseite/themen/tourismus/

¹⁶ Povečanje deleža železniškega prometa na 25 % – izkoriščanje potenciala predora Brenner za turizem v Južni Tirolski. Kompetenčni center za turizem in mobilnost, Svobodna univerza v Bolzanu, Thomas Bausch (2023): www.webservices.scientificnet.org/rest/entries/api/v1/blobs/205405



Poleg tega je prosti čas sestavni del evropskega življenjskega sloga, saj še nikoli ni bilo na voljo toliko prostega časa in dohodka kot danes.

Posledice

- Preobremenjenost prometne infrastrukture in ogrožena varnost oskrbe prebivalcev (blago, nujni primeri, storitve), kar poslabšuje kakovost življenja prebivalcev in turistov.
- Prekomerna raba zemljišč za cestno infrastrukturo v območjih, kjer je že tako malo razpoložljivih zemljišč in kjer obstajajo konflikti z industrijskimi območji, kmetijskimi površinami, nakupovalnimi območji, energetske infrastrukturo, stanovanjskimi območji, turističnimi in rekreacijskimi objekti.
- Izguba biotske raznovrstnosti zaradi prekomernega izkoriščanja narave in projektov cestne infrastrukture, ki povzročajo nepopravljivo škodo v regiji, ki že trpi zaradi poslabšanja življenjskega prostora in je močno prizadeta zaradi podnebnih sprememb.

Potrebno je uskladiti priljubljenost Alp za obiskovanje ob hkratnem varstvu naravne in kulturne dediščine ter ohranitvi Alp kot življenjskega prostora, ki se spoprijema z dodatnimi izzivi podnebne krize.



Zahteve

Da bi učinkovito zmanjšali negativne vplive turizma in pristočasnih dejavnosti za turiste in domačine, je treba upoštevati vodilno načelo, ki ga zagovarja CIPRA, „preprečiti, preusmeriti, zmanjšati“. Vsakdo bi moral imeti možnost potovati brez avtomobila in uporabljati privlačne javne in/ali alternativne prevozne sisteme.

Turistične destinacije – vzorčni projekti za kakovost življenja, kjer se dopolnjujejo prostorska bližina in aktivna mobilnost

- Medsektorsko sodelovanje med turizmom, prostorskim načrtovanjem in prometnim načrtovanjem bo ustvarilo sinergije, ki bodo prispevale k izboljšanju kakovosti življenja. Alpske občine so pionirke trajnostne mobilnosti v Evropi, kar predstavlja odlično izhodišče za nadaljnji napredek. Le z integracijo prostorskega in prometnega načrtovanja je mogoče ustvariti možnosti za izvajanje načela „preprečiti, preusmeriti, zmanjšati“. Treba je izboljšati infrastrukturo za pešce in kolesarje v alpskih vaseh in mestih. Storitve v naseljih se prednostno umešča tako, da so dostopne – blizu prebivalcem in obiskovalcem. , Generatorji prometa – hoteli, znamenitosti in storitve naj bodo dostopni z različnimi oblikami mobilnosti.

Narava v mestu

- Zadovoljevanje potreb po prostem času v kraju bivanja in v njegovi bližini z vzpostavljanjem zelene in modre infrastrukture v neposredni bližini bivališč ter, ohranjanjem in obnovo narave in razvojem pristočasnih objektov. S tem se zmanjša potreba po potovanjih v turistična območja, zlasti iz gosto naseljenih območij v podeželska gorska območja.

Ustvarjanje spodbud za trajnostno mobilnost in omejevanje netrajnostnih prevoznih sredstev

- Uvedba finančnih spodbud za turiste in prebivalce, ki potujejo do turistične destinacije s trajnostnimi prevoznimi sredstvi, npr. popusti za nastanitev ali nižje cene vstopnic za prireditve. Hkratna destimulacija prihodov z avtomobilom v Alpe (npr. obdavčitve, parkirnine ...).
- Uvedba učinkovitih spodbud in omejitev za zmanjšanje emisij CO₂ iz naslova dohodnih letov. Hkrati je treba spodbujati trajnostne načine prevoza od letališča do končne destinacije z javnim prevozom in električnimi vozili.

Omejitve projektov cestne infrastrukture

- Uvedba moratorija na gradnjo nove infrastrukture pod pretvezo velikih prireditev, kot so olimpijske igre, svetovna prvenstva ali druge vrhunske prireditve.

Izboljšanje (cenovne) dostopnosti javnega prevoza

- Spodbujanje uporabniku prijaznih, cenovno dostopnih in trajnostnih prometnih sistemov vzdolž celotne verige turističnih storitev za vse skupine prebivalstva (npr. osebe z oviranostmi) z uvedbo obsežnih omrežij, taktnih vozniških redov in storitev, prilagojenih potrebam. Uvedba integriranih sistemov vozovnic, ki vključujejo vse vrste prevoza, tudi čezmejnega.
- Aktivna mobilnost in elektrifikacija.



Izogibanje oglaševanju

- Izogibanje oglaševanju potovanj z avtomobilom s strani organizatorjev potovanj. Namesto tega spodbujanje okolju prijaznih možnosti potovanja, kot so javni prevoz ali kolesarjenje.
- Izogibanje oglaševanju, ki Alpe prikazuje kot igrišče za motorizirano mobilnost, saj to škoduje občutljivim ekosistemom in je v nasprotju s prizadevanji za trajnostni turizem. Namesto tega bi se morali osredotočiti na predstavitev Alp kot destinacije za trajnostna, aktivna in okolju prijazna doživetja, ki spoštujejo edinstveno naravno in kulturno dediščino regije.

Trajnostno upravljanje dogodkov

- Učinkovita in trajnostna logistika za velike dogodke mora upoštevati tako vprašanje oskrbe kot tudi izkušnjo obiskovalcev, da se zmanjša vpliv na okolje in hkrati zagotovi nemoten potek dogodka. To vključuje prednostno uporabo okolju prijaznih prevoznih sredstev za oskrbo ter brezplačne in dostopne mobilnostne storitve za obiskovalce, ki uporabljajo okolju prijazna prevozna sredstva



3. TOVORNI PROMET

Trenutno stanje

Alpe v osrčju Evrope igrajo osrednjo vlogo v globalnem in evropskem tovornem prometu. Pet od devetih najpomembnejših evropskih prometnih koridorjev prečka to regijo in omogoča prevoz blaga iz oceanskih pristanišč v osrčje in na obrobje celine. Naraščajoča gospodarska dejavnost je v zadnjem času povzročila znatno povečanje mednarodnega tovornega prometa, ki poteka predvsem po cestah. Ta odvisnost od cestnega prometa je povzročila, da se zunanji stroški, kot so onesnaževanje okolja in hrup, zanemarijajo, osrednji poudarek pa ostaja predvsem na upoštevanju kratkih rokov dobave.



Središče mesta Demonte v dolini Stura vsak dan prečka več sto tovornjakov.
© Giulia Jannelli

Železniški tovorni promet, ki je energetsko učinkovitejša in okolju prijaznejša alternativa, se sooča z mnogimi izzivi. Cenovna politika, ki daje prednost cestnemu prometu, ter neenotni standardi in predpisi za železniški promet porajajo tehnične in birokratske ovire. V skladu z nacionalnimi usmeritvami zasnovana železniška omrežja poleg tega otežujejo čezmejno sodelovanje med osmimi alpskimi državami. Posledica tega je, da nenehno naraščajoči tovorni promet večinoma še vedno poteka po cesti. Težki tovorni promet je številne alpske doline spremenil v hrupne, onesnažene koridorje, ki ogrožajo kakovost življenja prebivalcev in občutljive ekosisteme zaradi onesnaževanja zraka in razdrobljenosti življenjskega prostora.

Problem še dodatno poslabšuje neučinkovitost v cestnem prometu. Skoraj polovica vseh tovornjakov na alpskih odsekih vozi praznih, kar povzroča izgubo goriva in povečuje emisije.¹⁷ Promet po obvoznih poteh zaradi neenotnih sistemov cestnin in cenejših goriv povečuje tveganja za okolje in varnost. Slabo vzdrževani tovornjaki še dodatno povečujejo varnostne pomisleke. Hkrati podnebne spremembe predstavljajo novo grožnjo za odpornost prometne infrastrukture v Alpah, saj ekstremni vremenski pojavi in padanje kamenja pogosto povzročajo motnje.

Za spopadanje s temi izzivi so nujni ukrepi za vzpostavitev varnejšega in trajnejšega sistema tovornega prometa v alpskem prostoru. Prednost mora imeti železniški promet, saj porabi manj kot 30 % energije, ki jo potrebujejo tovornjaki na dizelski pogon, in znatno zmanjša emisije CO₂. Prizadevanja bi morala biti usmerjena v usklajevanje standardov, odpravo neučinkovitosti in zagotavljanje odporne infrastrukture, da se zmanjša vpliv podnebnih sprememb. Kombinirane prometne rešitve, ki povezujejo železniške in cestne sisteme, so ključnega pomena za optimizacijo učinkovitosti in zmanjšanje okoljskega odtisa tovornega prometa.

¹⁷ www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-anzahl-lkw-leerfahrten-in-oesterreich-stark-gestiegen-jeden-3-kilometer-fahren-lkw-leer



S celovitimi reformami lahko alpski prostor doseže ravnovesje med prometno povezanostjo, varstvom okolja in kakovostjo življenja prebivalstva.

Zahteve

- **Prednost železniškega prometa pred cestnim prometom z ustavitvijo novih projektov cestne infrastrukture in razširitvijo zmogljivosti železniškega tovornega prometa.**
- **Uvedba pravičnih sistemov cestnin, ki internalizirajo okoljske in družbene stroške na vseh tranzitnih poteh skozi Alpe.**
- **Krepitev vseevropskega železniškega tovornega prometa z odpravo nacionalnih ovir in zagotovitvijo trajnostnih naložb v infrastrukturo.**
- **Opredelitev ničelnih CO₂ emisij do leta 2050 in upoštevanje standardov EU in Svetovne zdravstvene organizacije za vse prevozne koridorje za tovorni promet prek Alp.**
- **Izboljšanje varnosti v cestnem prometu s strogimi kontrolami tovornjakov in prepovedjo prevelikih vozil v alpskih regijah.**

Da bi izpolnili te zahteve, se CIPRA zavzema za obsežne naložbe v železniške postaje, na primer vzdolž proge Lyon–Torino, in uskladitev z EU taksonomijo za trajnostni razvoj. Usklajeni sistemi cestnin – vključno z upravljanjem zmogljivosti v Alpah – so nujni za preprečevanje preusmerjanja prometa in spodbujanje železniškega prometa. Poleg tega lahko dajanje prednosti sodobnim, tihim vozilom in zmanjšanje praznih voženj znatno zmanjša emisije in hrup.

Odpornost na podnebne spremembe je za infrastrukturo v alpskem prostoru ključnega pomena. Nujno so potrebni ukrepi za zmanjšanje vplivov ekstremnih vremenskih pojavov in za zagotovitev neprekinjenega tovornega prometa. Izboljšave varnosti v prometu morajo vključevati tehnične kontrole in omejitve za prevelika vozila in prevoz nevarnih snovi. Z izvajanjem teh strategij lahko alpske regije uskladijo prometno povezanost z varstvom okolja in blaginjo prebivalstva.