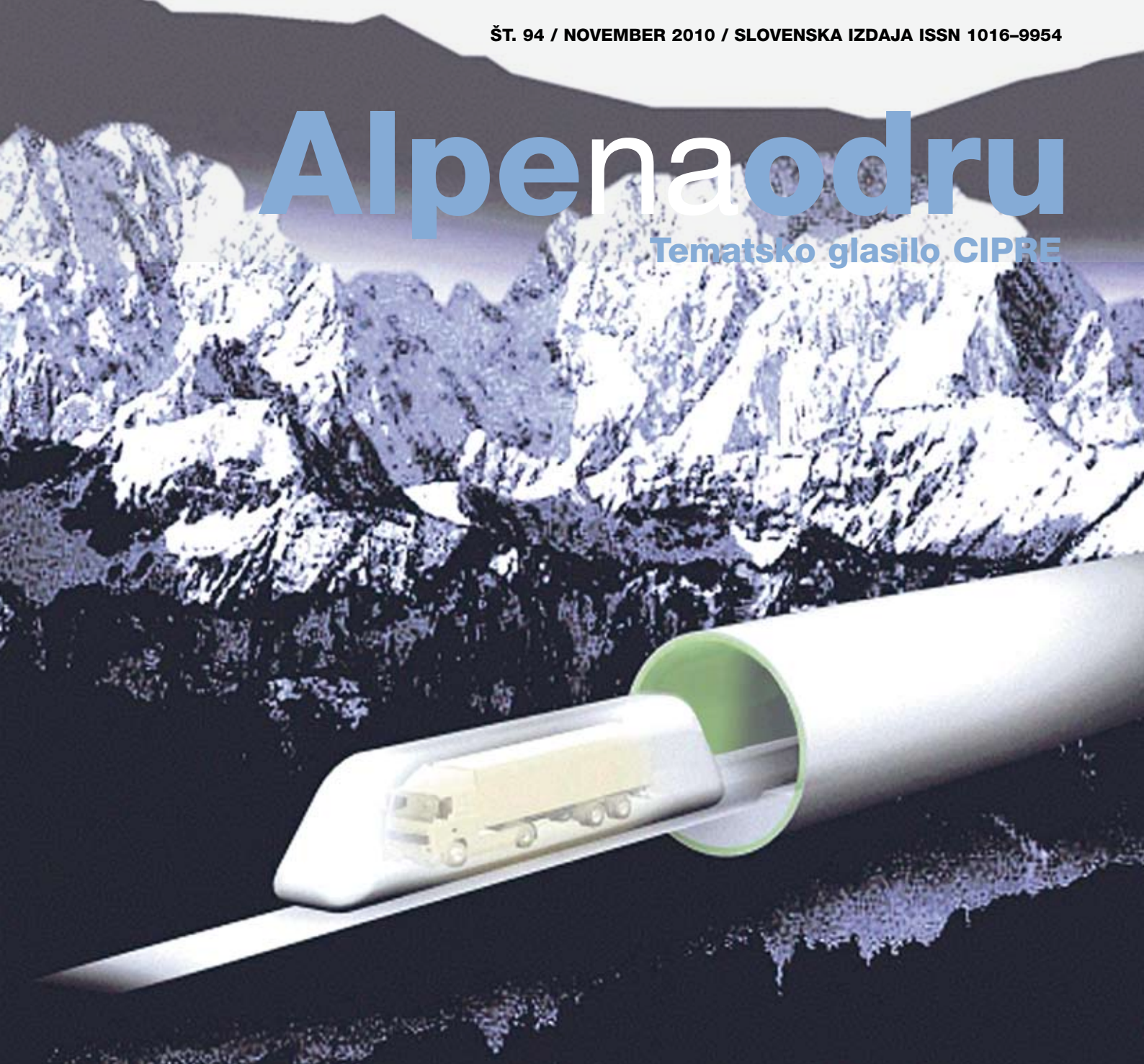


Alpenaodru

Tematsko glasilo CIPRA



Megaprojekti: denar ali življenje?

Kaj se skriva za velikimi projekti v Alpah

Vsebina

Uvodnik Stran 3

Podoba Alp

Laurent Chappis: »Goram se moramo prilagoditi« **Stran 4**

Pogumno naproti velikim ciljem – a po pravi poti

Misliti velikopotezno je pomembneje kot graditi velikopotezno **Stran 5**

Usodna napaka zglednega učenca

Hitra cesta S 36/S 37: avstrijsko politično samouničenje **Stran 7**

Možne poti iz predora

S ceste na železnico **Stran 10**

Panorama

Veliki projekti v številkah **Stran 12**

Nov zagon v Andermattu?

Veliki turistični projekti prinašajo delovna mesta – in nove odvisnosti **Stran 14**

Razvaline v Torinu

Gorska območja – žrtve zimskih olimpijskih iger **Stran 16**

»Upočasnimo korak, da nas bo pamet lahko dohitela«

Pogovarjali smo se s Hermannom Knoflacherjem **Stran 18**

Pogled s stani

Energijsko samozadostne regije **Stran 21**

Drobtinice Stran 22

Pika na i

Megavarstvo alpskega sveta: big is beautiful **Stran 23**

Iz naslednje številke Stran 24

Alpe na odru – tematska revija CIPRE izhaja dvakrat letno. Revijo lahko brezplačno naročite na www.cipra.org/sl/abo.

© HUPAC



Možne poti iz predora

Zakaj za preusmeritev tovornega prometa s cest na železnico niso potrebni predori, temveč softver, kot je alpska tranzitna borza. **Stran 10**

© Tatjana Tupy



»Upočasnimo korak, da nas bo pamet lahko dohitela«

S prometnim strokovnjakom Hermannom Knoflacherjem smo se pogovarjali o virusu, imenovanem avtomobil, gradbeni maniji in interesih bank. **Stran 18**

© energieregionGOMIS



Energijsko samozadostne regije

Obnovljivi viri energije ne varujejo le podnebja, temveč tudi spodbujajo razvoj regionalnega gospodarstva. Pregled dosjeja o energijsko samozadostnih regijah iz zbirke CIPRA compact. **Stran 21**

Naslovnica: TALPINO ÖKO TRANS
© Michael Prachensky

CIPRA – RAZNOLIKA IN PESTRA

Mednarodna komisija za varstvo Alp (CIPRA) je nevladna krovna organizacija z nacionalnimi odbori v vseh alpskih državah in predstavlja več kot sto društev in organizacij iz sedmih alpskih držav. Zavzema se za trajnostni razvoj na območju Alp, ohranjanje naravne in kulturne dediščine ter regionalne raznovrstnosti kot tudi za reševanje skupnih problemov v alpskem prostoru.

KOLOFON

Tematska revija Mednarodne komisije za varstvo Alp CIPRE / Izide dvakrat letno v slovenščini, nemščini, italijanščini in francoščini.
Izdaja: **CIPRA International**
Uredništvo: Barbara Wülser, Andreas Götz / avtorice in avtorji: Toni Aschwanden, Nicolas Gattlen, Matthias Göschke, Andreas Götz, Patrick Le Vaguerèse, Katharina Lins, Philipp Maurer, Alexandre Mignotte, Pierre Moreau, Helmuth Moroder, Matej Ogrin, Francesco Pastorelli, Madeleine Rohrer / Prevodi: Franca Elegante, Nataša Leskovic-Uršič, Marianne Maier, Violaine Simon / Lektoriranje: Marie Billet (fr), Mateja Pirc (sl), Serena Rauzi (it), Madeleine Rohrer (de).
Grafični koncept: Atelier Silvia Ruppen, Vaduz
Postavitev strani: Madeleine Rohrer
Tisk: Gutenberg AG, Schaan/FL
Celotna naklada: 14.100 izvodov
Ponatis prispevkov je mogoč s predhodnim dovoljenjem in z navedbo vira. Zaželeno je, da nam pošljete avtorski izvod.
Naročilo: Alpe na odru lahko brezplačno naročite pri:
CIPRA International
international@cipra.org, www.cipra.org
Tel. 00423 237 53 53, Fax 00423 237 53 54
Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan

NACIONALNI ODBORI

CIPRA Österreich c/o Umweltdachverband
Strozsigasse 10/7-9, A-1080 Wien
Tel. 0043 1 401 13 36, Fax 0043 1 401 13 50
oesterreich@cipra.org, www.cipra.org/at
CIPRA Schweiz Postfach 22, CH-3800 Interlaken
Tel. 0041 33 822 55 82, Fax 0041 33 822 55 89
schweiz@cipra.org, www.cipra.org/ch
CIPRA Deutschland Heinrichgasse 8
D-87435 Kempten / Allgäu
Tel. 0049 831 52 09 501, Fax 0049 831 18 024
info@cipra.de, www.cipra.de
CIPRA France 5 Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble
Tel. 0033 476 42 87 06, Fax 0033 476 42 87 06
france@cipra.org, www.cipra.org/fr
CIPRA Liechtenstein c/o LGU
Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
Tel. 00423 232 52 62, Fax 00423 237 40 31
liechtenstein@cipra.org, www.cipra.org/li
CIPRA Italia c/o Pro Natura
Via Pastrengo 13, I-10128 Torino
Tel. 0039 011 54 86 26, Fax 0039 011 503 155
italia@cipra.org, www.cipra.org/it
CIPRA Slovenija Trubarjeva 50, SI-1000 Ljubljana
Tel. 00386 59 071 322, Fax 00386 59 071 321
slovenija@cipra.org, www.cipra.org/sl

REGIONALNI ODBOR

CIPRA Südtirol / Alto Adige c/o Dachv. für Natur- und Umweltschutz
Kornplatz 10, I-39100 Bozen / Bolzano
Tel. 0039 0471 97 37 00, Fax 0039 0471 97 67 55
info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

PODPORNI ČLAN

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGA)
Keucheniusshof 15, NL-5631 NG Eindhoven
Tel. 0031 40 281 47 84
nmga@bergsport.com, www.nmga.bergsport.com

© Markus Grabher



Draga bralka, dragi bralec!

V Alpah se pridno načrtuje in gradi, v celotnem loku od Francije do Slovenije bodo milijone evrov investirali v velike projekte. Tako rekoč povsod pa postajajo vedno glasnejše kritike omenjenega početja – zaradi učinkov, ki jih imajo tovrstni projekti na podnebje, napačnih prioritet in socialne neuravnoteženosti. V tokratni številki se lotevamo analize nekaterih od tako imenovanih velikih projektov. Štiri leta po zimskih olimpijskih igrah 2006 v Torinu se je pokazalo, da so majhne gorske občine od ogromnih investicij imele kaj malo koristi – preostali so jim predimenzionirani objekti, ki so redko v uporabi in samo za vzdrževanje pogoltnejo izredno veliko denarja.

Tudi za projekte železniške in cestne infrastrukture so potrebna ogromna vlaganja, zlasti ko gre za gradnjo predorov. Vprašljivo je, ali predori sploh lahko prispevajo k reševanju težav v prometu. Pierre Moreau ter Toni Aschwanden raziskujeta velike projekte gradnje železniških predorov, Matthias Göschke opisuje spore, ki so nastali zaradi projekta gradnje hitre ceste v južni Avstriji.

Je majhno tudi vedno lepo, so veliki projekti vedno slabi? Seveda ne, vendar so posledice velikih projektov daljnosežne. Tveganje, da bodo napake hude, postane večje. Pa tudi dolgoročne posledice bodo pri velikih projektih občutno hujše. Vse prepogosto jih žal opazimo šele naknadno.

Poleg tega se z obsegom projekta povečuje pritisk politike in gospodarstva na njegovo izvajanje. Kjer je v igri veliko denarja, narašča tudi skušnjava po osebnem okoriščenju: v intervjuju načrtovalec prometa Hermann Knoflacher v svojem značilnem neposrednem slogu med drugim opozarja, da lahko prav visoke provizije vplivajo na odločitve, povezane z infrastrukturnimi projekti.

Podpredsednik CIPRE Helmuth Moroder nasprotno zahteva več poguma pri odločanju o kakovostnih velikih projektih, a tudi izostren posluš za socialne, ekološke in ekonomske posledice; na podlagi nekaterih projektov prikaže, da je mogoče tudi smiselne projekte pogosto uresničiti le z velikimi napori.

Več je postavljeno na kocko, pomembnejša so pravila igre. Večji je projekt, skrbneje je treba preveriti njegove posredne in neposredne učinke. Treba je preveriti ravnovesje med stroški in koristmi - in to ne le v denarju - in upoštevati interese vseh, ki so vključeni v projekt. Daljnosežnejše so posledice odločitve za projekt ali proti njemu, jasneje in bolj transparentno morajo potekati procesi odločanja. Na tem področju bo treba torej še marsikaj postoriti, pa tudi kultura odločanja in načrtovanja v Alpah ostaja »veliko gradbišče«.

K. Lins

Katharina Lins
podpredsednica CIPRE International

LAURENT CHAPPIS — CHAMBERY/F

»Goram se moramo prilagoditi«

Zgodba o Laurentu Chappisu, arhitektu, ki je v Courchevelu načrtoval prvi smučarski kraj in želel Alpe narediti dostopne za vsakogar. Veliki projekt »anarhitekta« je humanistična vizija gora.

Kot otroku so mu dopovedovali, da gore niso zanj, saj da je bolehen. Kljub temu je Laurent Chappis prav z gorami napolnil svoje življenje in pri tem vedno znova prestopal meje, telesne in duhovne. Leta 1946 je v francoski Savoiji zgradil svoje prvo turistično središče in ga poimenoval Courchevel 1850: načrtovan v vojnem ujetništvu in zgrajen na zelenem travniku je projekt postal zgleđen primer zimskošportnega središča na območju Alp. Zgradbe, razporejene glede na svojo funkcijo, so umeščene v pokrajino in obenem dostopne neposredno s smučišča.

Courchevel: kapitalistični spodrslijaj

Chappis je želel ustvariti športno-rekreacijsko središče, ki bo dosegljivo vsem družbenim slojem. Pred očmi je imel kraj, kjer bodo obiskovalci podoživljali širjavo in mir gora, kjer se bo vsak začel zavedati svojega odnosa do sveta. Korak za korakom je obhodil zemljišče, na podlagi koeficienta smučarjev na hektar in doživljanja narave natančno izračunal število postelj. Žal pa je Co-

urchevel 1850 zaradi novih državnih turističnih smernic ušel izpod nadzora. Francoska vlada se je leta 1960 odločila za turistični razvoj na podlagi programa prostorskega načrtovanja in gospodarskega razvoja Plan Neige, ki je upošteval predvsem ekonomska merila. Laurent Chappis danes dvomi o razvoju Courchevela, kritizira pozidavo gorskega prostora in se pritožuje, da »ima kapital prednost pred razumom in socialno odgovornostjo«. »Človek je tisti, ki se mora goram prilagoditi, in ne obratno,« pravi. Večkrat sponzorjem pred nosom zapre vrata, izstopi iz projektov, noče popuščati ali sklepati kompromisov.

Doživljanje narave

»humanistična gora«

»Anarhitekt« sledi svojemu velikemu cilju – humanistični in čezmejni viziji Alp: humanistični, ker so Alpe najgostejše poseljeno in turistično najrazvitejše pogorje, čezmejni pa, ker združujejo sedem različnih držav in sedem različnih kultur. Za Chappisa sta pomembna varstvo tega življenjskega prostora, ter možnost, da bi ga ljudje podoživljali čim

pristneje. Človek naj bi v gorah našel zavest o samem sebi in svoj prostor na svetu. »Humanistične gore« zadovoljujejo potrebe človeka, vendar za razliko od »kapitalističnih gora« ne ustvarjajo novih potreb. Laurent Chappis vidi Alpe kot »prostor narave« z območji miru in prostorom za kulturo.

Laurent Chappis stoji pred polno parlamentarno dvorano v Savoiji. Mnogi bi mu odsvetovali, da v svoji starosti še sprejema tovrstna povabila, a on želi pripovedovati o svojih gorah, pokazati karte, na katere je z različnimi barvami vrisal fizikalne in psihosocialne lastnosti »evropskega centralnega masiva«. Tistega jutra Chappis ni bil star 95 let, ampak je bil študent, ki javno obelodani sicer še nevidno uresničenje lastne vizije. ■

Alexandre Mignotte

Madeleine Rohrer

CIPRE Francija / International

Upornik in vizionar

Laurent Chappis, rojen leta 1915 v francoskem kraju Aix-les-Bains, je eden od tvorcev slovitega smučarskega središča Courchevel 1850 v francoskih Alpah. Že od leta 1950 dalje kot arhitekt vpliva na turistično načrtovanje prostora v Alpah. Ker je v svojih projektih gospodarsko donosnost podredil estetiki in doživljanju narave, ga je njegov biograf poimenoval »anarhitekt«. 95-letni Chappis danes živi v Chambéryju. V začetku leta 2011 bodo izšle Evropske Alpe, zadnji izmed šestih zvezkov, v katerih pojasnjuje svojo vizijo »humanističnih gora«. ■

© Jean-François Lyon-Caen

valvenostanska železnica na Južnem Tirolskem/ © STA



Misliti velikopotezno je pomembneje kot graditi velikopotezno

Pogumno naproti velikim ciljem – a po pravi poti

So veliki projekti načeloma slabi? Ne, pravi Helmuth Moroder, le dobro je treba premisliti, kakšne bodo njihove posledice. Podpredsednik CIPRE International je bil v vlogi direktorja valvenostanske železnice na Južnem Tirolskem tudi sam vpleten v veliki projekt.

Ko slišimo, da se pripravlja »veliki projekt«, se marsikdo od nas razburi. In to povsem upravičeno. Vse prepogosto doživljamo, da se za velikostjo skriva megalomanija. Da bi postavili spomenike lastni pomembnosti, politiki in načrtovalci brezobzirno speljujejo avtoceste skozi naravno pokrajino, pozidavajo cela pobočja za potrebe smučarskega športa, zemljišča betonirajo s predimenzioniranimi športnimi objekti, ki jih pozneje nihče ne uporablja niti vzdržuje. Veliko torej ni obzorje duha, velika je le škoda, ki jo taki megaprojekti povzročijo v pokrajini. In v naši zavesti. Ugotavljam namreč, da se, ko se je treba lotiti nečesa novega, zaradi strahu pred megalomanijo pojavlja določena zadržanost.

V času, ko o razmerah na našem planetu vemo veliko več kot kdajkoli prej, je dobro, da se zavedamo posledic, ki ga ima naše početje za naravo in okolje. Projekti na splošno in predvsem veliki projekti naj bi bili do izvedbe upravičeni zgolj, če pomenijo izboljšanje trenutnih razmer v smislu trajnostnega

razvoja. A skrb za prihodnost se ne sme sprevreči v duhovno drobnjakarstvo. S primeri iz moje regije Trentino – Južna Tirolska želim pokazati, da veliki projekti sami po sebi še niso nekaj slabega in osvetliti pogoje, ki so potrebni za njihovo uspešnost.

Neposredna dodana vrednost

Potem ko so valvenostansko železnico obnavljali pet let, je leta 2005 začela ponovno obratovati s pomočjo sodobne tehnologije. Gre za 60 kilometrov dolgo enotirno regionalno železnico na Južnem Tirolskem, ki je bila ukinjena leta 1990. Z naložbo v višini 130 mio. evrov je bil omenjeni projekt za Južno Tirolsko in dolino Vinschgau/Val Venosta, ki ima 40.000 prebivalcev, zagotovo velik projekt, o katerem se je na začetku precej burno razpravljalo.

Danes, pet let po odprtju proge, pa se o smiselnosti naložbe ne sprašuje nihče več. Proga je pri lokalnem prebivalstvu in

turistih požela veliko uspeha, kar je preseglo vsa pričakovanja. Danes na Južnem Tirolskem prenoči vsako leto 200.000 švicarskih gostov več kot pred obnovitvijo proge. Turistični strokovnjaki si to razlagajo z reklamnim učinkom valvenostanske železnice. Povprečno porabi švicarski turist 110 evrov na dan, kar znaša 22 mio. evrov letno, od katerih prejme dežela Južna Tirolska okoli 8 mio. evrov v obliki posrednih in neposrednih davkov. Velik projekt, ki je svoj cilj, tj. uresničevanje trajnostnega razvoja, dosegel tako v ekološkem kot ekonomskem in socialnem pogledu.

Veliki met ali polomija?

Iz zgodovine je znano, da ambiciozni načrti praviloma najprej naletijo na odpor. Ko naj bi bil leta 1887 ob svetovni razstavi v Parizu zgrajen visok stolp, je bila ogorčena vesoljna umetniška in literarna srenja metropole. Govorilo se je, da je »tragična ulična svetilka« onečaščenje, »mračen tovarniški dimnik« pa žalitev za oko – danes si Pariza brez Eifflovega stolpa ni mogoče zamisliti! Ali drug primer: ko je bila leta 1835 v Nemčiji zgrajena prva železniška proga med Nürnbergom in Führtom, je zelo ugledna komisija, ki so jo sestavljali bavarski zdravniki,

opozarjala takole: »Velika hitrost bo pri potnikih nedvomno povzročila obolenje možganov, posebno obliko duševnega nemira, imenovanega delirium furiosum. Če pa potniki hočejo kljubovati tej strašni nevarnosti, mora država zaščiti vsaj gledalce, sicer bodo tudi oni ob pogledu na drveči vlak ravno tako zboleli za isto boleznijo. Zato je nujno, da se progo na obeh straneh obda z visoko in debelo ograjo iz desk«. Pri vsem tem je lokomotiva Adler (orel) skozi pokrajino sopihala z ležernimi 24 km na uro!

Novo vznemirja. Ne ujema se namreč z razsežnostmi znane. To pa je izzivalno. Kljub vsem zgodam in nezgodam v preteklosti bi si morali pogumno zastavljati visoke cilje in se ob njihovem snovanju s pogledom za 360 stopinj okoli sebe povsem zavedati tudi posledic.

V središču pozornosti so ljudje

Pokrajina Trento, kjer živi približno 500.000 ljudi, je predložila projekt, na podlagi katerega bi celotno površino njene ozemlja povezali s podzemnim železniškim omrežjem. »Metroland« bi stal dobre tri milijarde evrov. Projekt kaže pripravljenost nosilcev odločitev, da naredijo velik korak naprej. Urediti je treba le še smer tirov. Težko si je predstavljati, da želijo potnike pripraviti do tega, da bi se v lepi alpski regiji, kot je Trentino, v prihodnje premikali le še pod zemljo, kot krti. Poleg tega bi bili s podzemnim omrežjem povezani le najpomembnejši kraji, medtem ko bi bilo podeželje še bolj zapostavljeno, kot je že danes. A vendarle je deželna vlada z omenjenim projektom pokazala, da je pripravljena na spremembo paradigme. Z drugimi besedami: če je v preteklosti razmišljala »širokopotezno« le na področju gradnje cest, želi v naslednjih dveh desetletjih potrošiti zelo veliko denarja za železniški promet. Če bi pokrajina Trento podzemni »metroland« spremenila v pametni nadzemni železniški sistem – iz česar tudi izhajam –, bi to lahko postal eden najpomembnejših in kapitalsko najintenzivnejših velikih projektov na območju Alp, obenem pa tudi eden tistih projektov, ki bi se ga dejansko lahko »na veliko« veselili.

Tretji primer je Bolzano, ki je marca sprejel zelo ambiciozno zastavljen načrt varstva podnebja. V naslednjih dveh desetletjih naj bi opravili energijsko prenovo vseh zgradb, Bolzano bo postal veliko gradbišče. Predvidena naložba znaša okoli milijardo evrov. Izdatki se bodo amortizirali s privarčevano energijo. Projekt je takih razsežnosti, da si je treba kar pometi oči – je nekakšen Eifflov stolp podnebne politike. Morali bi mu izreči dobrodošlico. Morda pa bodo v prihodnosti turisti obiskovali Bolzano tudi zato, ker bo v tem mestu v vsakem pogledu vladalo prav posebno vzdušje.

Ali ni celoten projekt uresničevanja trajnostnega razvoja drzen načrt? Od nas zahteva pogum, da tvegamo in se odločimo za napredek. A ne na slepo, temveč ob upoštevanju socialnih, ekonomskih in ekoloških posledic. In prav to je tista veličina, ki jo prihodnje generacije pričakujejo od nas. ■

Helmuth Moroder
podpredsednik CIPRE International

Ljudje kot krti: pokrajina Trento načrtuje obsežno podzemno železniško omrežje.



© Hannes Hell

Hitra cesta S 36/S 37: avstrijsko politično samouničenje

Usodna napaka zglednega učenca

»Novih avtocest v Alpah ne bo!« je nekoč zahtevala Avstrija. Danes alpska država sama pripravlja milijardni projekt gradnje hitre ceste S 36/S 37, ki je v nasprotju z vsemi razumnimi načeli prometne politike. Kateri so interesi in vplivi, ki se skrivajo za megalomanskim projektom?

© Florian Walner



Načrtovana avtocesta S 36/S 37 naj bi promet usmerjala od Dunaja do severne Italije, kar za Alpe pomeni še več prometa.

Se še kdo spominja? Avstrija je bila v devetdesetih letih najtrdovratnejši pogajalec, ko je šlo za prometni protokol Alpske konvencije in iz le-tega izhajajočo prepoved gradnje novih avtocest v Alpah. Predvsem okoljske organizacije so takrat tega stališča države kritizirale in ga utemeljevale z argumen-

enkrat za vselej izključeni veliki cestni projekti. Zato je toliko bolj presenetljivo, da Avstrija danes pripravlja projekt gradnje povezovalne ceste S 36/S 37, ki diametralno nasprotuje njenemu dosedanjemu stališču.

Okrniti naravo in zadržati mošnjiček

S 36/S 37 je aktualen avstrijski projekt hitre ceste, ki naj bi z investicijo okoli 2,8 milijarde evrov vzpostavil novo, neprekinjeno in visokokakovostno povezavo, ki bi segala od Dunaja čez Alpe prek Semmeringa, po dolinah rek Mürz in Mure in skozi naravni park Zirbitzkogel-Grebenzen do srednje Koroške in severne Italije. Nova cestna povezava bi bila v primerjavi s sedanjo, ki pelje skozi Gradec, krajša za približno 30 kilometrov, s tem pa bi bilo v Alpe preusmerjeno občutno več prometa z drugih cest zunaj alpskega prostora – torej ravno

**Nova čezalpska
povezava bi imela
hude posledice.**

tom, da avstrijsko nasprotovanje ogroža sprejetje ostalih protokolov. Pogajalski poker se je nazadnje iztekel z zmago Avstrije, ki je uspela uveljaviti prepoved gradnje avtocest – s prepovedjo naj bi bili tako na občutljivem alpskem območju



© Bürgerinitiative Niederwölz / Kurt Lercher

Načrtovana S 36/S 37 bo pogoltnila veliko naravnega in poselitvenega prostora.

nasprotno od tega, kar je bil prvotni namen prometnega protokola. Posledice nove čezalpske povezave bi bile hude. Obseg prometa v regiji bi se potrojil, promet težkih tovornih vozil bi se celo početveril. Predvidoma bi cesto S 36/S 37 v 24 urah prepeljalo okoli 6700 tovornjakov, kar je okoli 10 odstotkov več kot leta 2009 na Brennerju. Ekološko dragocena regija z

Z vidika prometne politike projekt nikakor ni potreben.

naravnim parkom bi bila nepopravljivo uničena. Tesni dolini rek Mürz in Mure bi postali druga dolina reke Inn, kjer zaradi sorazmerno ozke doline in tranzita, ki poteka s severa na jug, v zadnjih treh desetletjih prihaja do neznosnega stalnega obremenjevanja prebivalstva. Ljudje globoko obžalujejo, da so v šestdesetih letih privolili v gradnjo ceste. Imisije bi današnji trajnostni turizem odpravile za vedno, ASFINAG, avstrijska družba za avtomobilске in hitre ceste, pa bi letno pridelal 180 mio. evrov izgube. Dejstvo je, da za projekt s prometno-političnega vidika ni nobene potrebe.

Greh slovenske prometne politike

Namesto, da bi nekaj 100 milijonov evrov vložili v reševanje problemov mobilnosti na trajnosten način, bo projekt Tretje razvojne osi povzročal nove potrebe po mobilnosti in Slovenijo še oddaljil od trajnostne prometne politike. Izvirni greh načrtovanja severnega dela Tretje razvojne osi v Sloveniji je temeljna razlika med izhodišči, v katerih je bila Tretja os zasnovana in resničnimi cilji izvajalcev umeščanja tega projekta v prostor. V razvojnih dokumentih je bilo sprva mišljeno, da bo nova prometna povezava podpirala razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij

Kaj lahko odgovornega nosilca odločitev pripravi do tega, da forsira megaprojekte, ki niso potrebni ter nasprotujejo zdravi pameti, jasnemu besedilu prometnega protokola Alpske konvencije in volji večine prebivalstva? Pravzaprav nič, bi lahko rekli.

Splošno znano je, da obstajajo organizacije, ki imajo korist od gradnje velikih projektov. Kako daleč sega njihov vpliv, lahko samo špekuliramo. A ko širša javnost oceni, da je določen projekt nesmiseln, neekonomičen in bolj ali manj tudi nezaželen, ima tudi tak vpliv svoje meje. Dejansko ga v tem trenutku na strani politike javno podpira le še Kristina Edlinger-Ploder članica štajerske deželne vlade, pristojna za promet.

Račun je preprost

Zakaj deželna prometna ministrica podpira gradnjo ceste S 36/S 37, lahko izvemo v medijih: s preusmeritvijo prometa z deželne na hitro cesto Edlinger-Ploderjeva pričakuje razbremenitev lastnega proračuna za ceste. Deželne ceste mora vzdrževati dežela, medtem ko je za financiranje hitrih cest pristojen ASFINAG. Po ocenah lahko deželni prometni resor pri prvem, 22 kilometrov dolgem cestnem odseku letno privarčuje okoli 200.000 evrov. Istočasno pa bi ASFINAG, s tem pa z zmanjšanjem davkov in dividend kot edina delničarka navsezadnje tudi država, zaradi stroškov financiranja, vzdrževanja in upravljanja tega odseka ceste imel letno izgubo okoli 40 mio. evrov – kar je zvezni deželi Štajerski povsem vseeno.

Še huje: zaradi gradnje bi dežela izgubila zvezne subvencije v višini 1,1 mio. evrov letno. Očitno je štajerskemu prometnemu resorju to popolnoma vseeno, saj izguba ne bo bremenila njegovega prometnega proračuna, temveč čisto na splošno samo deželni proračun. To pomeni naslednje: da bi štajerski prometni proračun razbremenili za okoli 200.000 evrov letno, je treba privoliti v izgubo dežele v višini 1,1 mio. evrov in izgubo države v višini 40 mio. evrov letno.

Pravica za vsako ceno?

Škandalozno, predrzno ali enostavno pregnano – ravnanje deželne ministricе za promet je dobilo podporo v nedavno sprejeti odločbi avstrijskega zveznega sodišča (V 78/09), ki je obsežno metodologijo – med drugim obstoječi predpisi preprosto niso bili uporabljeni – prišlo do (začasne) sklepne ugotovitve, da se hitra cesta sme graditi.

ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem. Načrtovan potek ter dimenzije ceste pa kažejo nekaj povsem drugega: namesto, da bi povezovala os Slovenj Gradec – Velenje – Celje, bo krepila navezavo Slovenj Gradca in Velenja z Ljubljano, potek ne omogoča vključevanja lokalnega prometa in ne razbremeni glavne osi Velenje – Celje. Prav tako ne omogoča vzpostavitve kakovostnega javnega prometa niti ne upošteva prometnega protokola Alpske konvencije ■

Matej Ogrin
predsednik CIPRE Slovenija

© Jean-Loup Bertez



900 mio. evrov za 30 minut: skrajšanje časa potovanja od Annecyja do Ženeve bo voznike in skupnost drago stalo.

Avtocesta med Annecyjem in Ženevo: poraz za trajnostno mobilnost

5. decembra 2008 je bilo prometu predanih 19 kilometrov avtoceste med Annecyjem in Ženevo, čeprav sta bila kraja že takrat povezana z drugo avtocesto. Gradnjo novega odseka avtoceste so utemeljevali predvsem z razlogom, da se bo čas vožnje z osebnim avtomobilom skrajšal na 30 minut. K stroškom gradnje, ki so znašali skoraj 900 mio. evrov, je treba prišteti še vplive na pokrajino in emisije CO₂. Sicer pa napovedani obseg prometa do sedaj ni bil dosežen. Vozniki osebnih avtomobilov morajo za vožnjo na omenjenem odseku avtoceste odšteti približno šestkrat več, kot bi stala železniška karta, zato je mogoče domnevati, da bi se mnogi

dnevni migranti – vsak dan se jih v Ženevo vozi več kot 51.000 – odpovedali vožnji z avtomobilom, če bi obstajal učinkovit sistem javnega prevoza. A doslej omembe vrednih vlaganj v železniško infrastrukturo ni bilo, nasprotno, zadnja leta je bilo celo ukinjenih nekaj železniških povezav. ■

Alexandre Mignotte
CIPRA Francija

Je bilo pri tem pomembno dejstvo, da je ena od sodnic ustavnega sodišča obenem predsednica nadzornega sveta ASFINAG in poleg tega družabnica v enem od največjih avstrijskih proizvajalcev cementa, ki ima tri obrate v neposredni bližini načrtovane hitre ceste? To je seveda čista špekulacija, ki je ne moremo dokazati. Da je bila odločitev povezana z dejstvom, da je referenta ustavnega sodišča, ki je pripravil osnutek odločbe, imenovala stranka vodje deželnega prometnega resorja Kristi-

ne Edlinger-Ploder, ki bi lahko tudi v prihodnje imela nemajhen vpliv na poklicno pot omenjenega sodnika, je ravno tako le domneva. Zato se avtor distancira od tovrstnih nedokazljivih domnev, ugibanj in podtikanj. ■

Matthias Göschke
odvetnik, Dunaj

S ceste na železnico

Možne poti iz predora

Čezalpska prometna politika se prepogosto omejuje le na infrastrukturo. Samo bazni predori ne bodo naredili čudežev. Da bo preusmerjanje tovornega prometa s ceste na železnico res učinkovito, so potrebni drugačni ukrepi.

Promet težkih tovornih vozil stalno narašča, s tem pa tudi obremenjevanje okolja in ljudi. Zahteva, da je treba tovorni promet preusmeriti s ceste na železnico, obstaja že leta, a proces teče zelo počasi. Zakaj imajo alpske države in regije pri tem tolikšne težave? Prometna politika Evropske unije v resnici ni politika preusmerjanja prometa. Pri vzpostavljanju trans-evropskih koridorjev za tovorni promet je na področju železnice v ospredju vprašanje infrastrukture. Poglavitni cilj je odstranitev obstoječih ozkih grl. Čezalpske povezave naj bi posodobili z gradnjo velikih baznih predorov. Kljub dejstvu, da so bila v infrastrukturo vložena precejšnja sredstva, pa se delež železniškega prometa stalno manjša.

Preusmerjanje prometa je oteženo

Posamezne alpske države in regije si prizadevajo za uresničevanje lastnih projektov, saj želijo tako preprečiti, da bi bile izključene iz pomembnih osi tovornega prometa. Dokončanje načrtovanih projektov pa se vedno bolj odmika. Kaj bodo v resnici prinesli? Francoski regiji Rona-Alpe, ki si zelo prizadeva za gradnjo predora med Lyonom in italijanskim Torinom, ni uspelo preprečiti, da se izvedba projekta ne bi vedno znova preložila. Začetek del in predvsem dokončanje predora ostajata negotova. Ravno tako prihaja do zakasnitve pri projektu gradnje brennerskega baznega predora med Avstrijo in Italijo. Sosednje države ne kažejo enakega navdušenja nad preusmerjanjem tovornega prometa. Zvezna dežela Tirolska, obremenjena zaradi naraščajočega mednarodnega tovornega prometa na brennerski osi, želi sicer regulirati cestni promet in ga preusmeriti na obstoječo in trenutno neizkoriščeno železniško progo. EU in številne prizadete države so pred evropskim sodiščem že sprožile postopek proti Avstriji zaradi »oviranja prostega prometa«.

Bent Flyvbjerg, danski strokovnjak za infrastrukturna vprašanja, je leta 2003 s sodelavci na petih celinah raziskal stotine najrazličnejših velikih projektov iz zadnjih sedmih desetletij. Kot so ugotovili raziskovalci, se pomen stroškov in negativnih vplivov na okolje pogosto podcenjuje, pozitivni vplivi na gospodarstvo pa precenjujejo. Poleg tega procesi odločanja redko potekajo transparentno. Ko gre za velike železniške predore, je Švica izjema. Švicarji so se večkrat izrekli za uresničitev tovrstnih projektov. Predor pod Lötschbergom obratuje od leta 2007, bazni predor pod Sv. Gotthardom pa bo začel obratovati predvidoma leta 2017. Strokovnjaki menijo, da se bo brez spremljajočih in obveznih ukrepov porazdelitev prometa v korist železnice povečala le za dva odstotka.

Za preusmerjanje prometa obstajajo učinkovitejšje metode, kot so projekti gradnje predorov, ki stanejo milijarde. Po eni strani je treba najprej ustvariti pogoje za vzpostavitev poštena konkurence med različnimi nosilci prometa. Danes se pre-

© Inicijativa za Alpe Švica



Zgrešena evropska prometna politika: ogromno denarja se vlaga v gradnjo dragih mostov, predorov in avtocest, namesto da bi uskladili vozne rede in poenostavili postopke pri prehodu meje v železniškem prometu.

voz tovora iz ene države v drugo zaradi globalizacije odvija v vedno večjem obsegu. Skladno s tržno logiko se tovor prevaža, če je mogoče, na najučinkovitejši in cenovno najugodnejši način. V primerjavi s konkurenčnim cestnim prometom je železnica manj primerna za prevzem transnacionalnega prometa in dobavo blaga končnemu odjemalcu. Po takem izračunu ima prednost cestni promet, saj plačuje le manjši del

progah k čezalpskim predorom. Z učinkovitejšim upravljanjem se lahko konkurenčnost železnice izboljša, npr. z učinkovitejšim upravljanjem tras železniške proge, diverzifikacijo tarif, uskladitvijo voznih redov, racionalizacijo uporabe materiala in vlečnih vozil ali poenostavitvijo čezmejnih postopkov. Vsi ti ukrepi so poznani in jih je mogoče uvesti kratko ali srednjeročno, stanejo pa manj kot novi veliki infrastrukturni projekti. Poleg tega so potrebni novi instrumenti za urejanje cestnega prometa na občutljivih območjih, kot so Alpe. Letala potrebujejo slote, vlaki proge in ladje pristanišča. Tovornjak je edino prometno sredstvo, za katero ne veljajo pravila, če seveda odmislimo prometne predpise, ki veljajo v alpskih predorih. Tovorna vozila tako trenutno vozijo tudi brez pametnega upravljanja.

Alpska tranzitna borza kot rešitev?

Učinkovit instrument je v tem primeru alpska tranzitna borza. Gre za spodbujanje preusmerjanja tovora v tranzitu s ceste na železnico na podlagi nadzorovane izdaje posebnih pravic tranzitne vožnje za tovarna vozila. S tranzitnimi pravicami se lahko trguje na tržišču. Kot pri drugem tovoru z omejeno količino povpraševanje določa ceno. Idejo podpirajo številni prometni strokovnjaki. Švica je alpsko tranzitno borzo vključila v novi zakon o preusmerjanju tovornega prometa. Sicer pa je uvedba omenjenega instrumenta odvisna od pripravljenosti, da se nova politika preusmeritve prometa uvede v celotnem alpskem prostoru.

Na območju Alp je treba razvijati dolgoročno prometno politiko, ne da pri tem čakali na dokončanje nekaterih velikih projektov, katerih rok se vedno znova prelaga. Alpske države in regije morajo zato izdelati usklajen program za posodobitev obstoječih železniških omrežij ter poskrbeti za preusmerjanje tovornega prometa, ki pa ni vezano na evropsko infrastrukturno politiko. Spremljati ga bodo morali ukrepi za ponovno vzpostavitev konkurenčnih prednosti, ki jih ima železnica v primerjavi s cesto. ■

Toni Aschwanden
Inicijativa za Alpe Švica

Pierre Moreau
tehnični svetovalec CIPRE Francija

okoljskih in socialnih stroškov. Sprememba direktive o evrovinjetah, ki bi problem lahko rešila, napreduje zelo počasi. Po drugi strani pa je treba racionalneje izkoristiti obstoječe zmogljivosti železniške infrastrukture. Glavni razlog za majhen tržni delež namreč niso premajhne zmogljivosti, temveč zelo pogosto težave pri obratovanju. Največja ozka grla v železniškem omrežju se pojavljajo v bližini večjih mest in na dovoznih



Brennerski bazni predor Italija – Avstrija

Čas gradnje: 2006-2022
Dolžina: 55 km

Uradno predvideni stroški gradnje (brez priključnih prog):

1994: pribl. 2,5 mrd. EUR
2004: 4,5 mrd. EUR
2007: 6 mrd. EUR
2010: 8,076 mrd. EUR

Stroški gradnje 50-kilometrskega evropskega predora/F–GB: 15 mrd. EUR
Stroški gradnje 57-kilometrskega predora Gotthard/CH: 9,83 mrd. švicarskih frankov (7,3 mrd. EUR)
Bruto izguba železniške proge NEAT/CH do leta 2070: odvisno od prometnega scenarija med 10 (7,4 mrd. EUR) in 24 mrd. frankov (17,85 mrd. EUR).



Akumulacijsko jezero Reschen/Resia Italija

Čas gradnje: 1946–1950
Število porušenih hiš: 170
Uničena kulturna pokrajina: okoli 520 ha
Število kmetij, ki so izgubile eksistenčno osnovo: 120
Število ljudi, ki jih je prizadela gradnja: 1000

Letna proizvodnja električne energije: okoli 250 mio. kWh
Letna poraba električne energije gospodinjstva v povprečju EU: 4050 kWh
Neto cena električne energije za srednje velika gospodinjstva v EU (2009): 0,1227 EUR/kWh

Odškodnina za m³ hiše (1949): 4000 ITL
Prodajna cena za 20 kg jabolk (1949): okoli 1000 ITL

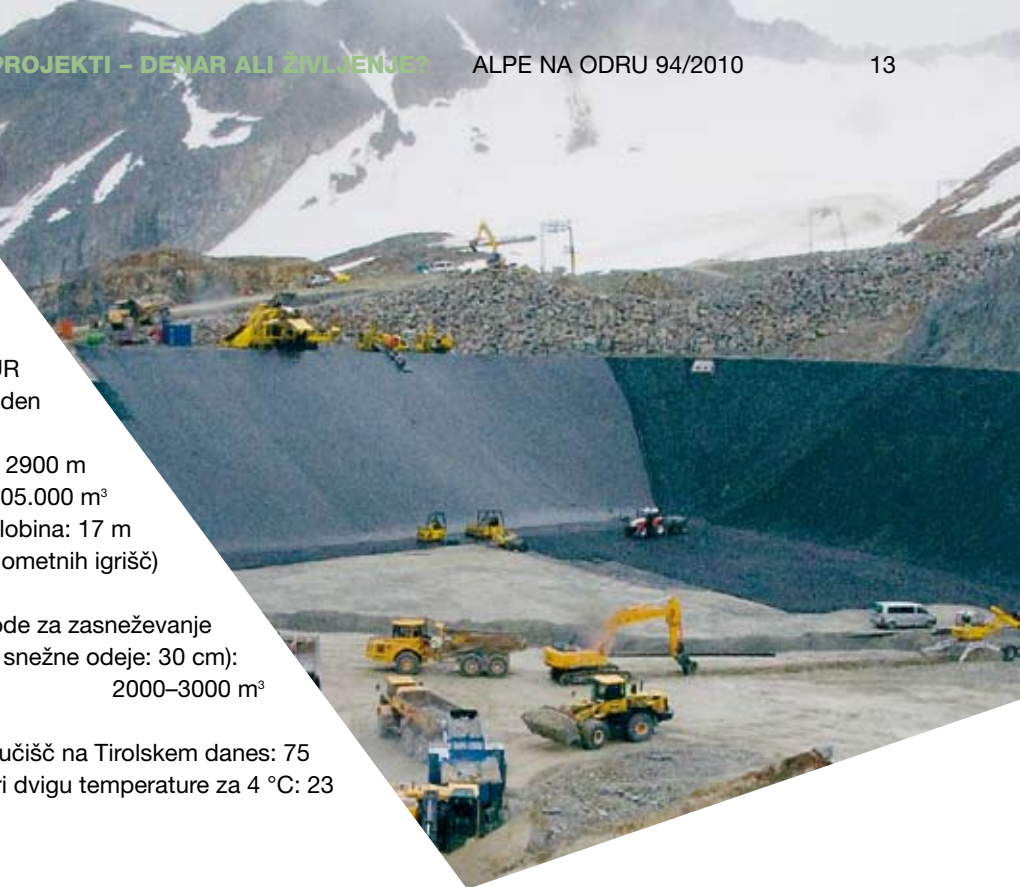
Akumulacijsko jezero Tiefenbachferner Avstrija

Čas gradnje: 2009-2012
Stroški gradnje: 9 mio. EUR
Namen gradnje: zasneževanje smučišča Sölden

Nadmorska višina: 2900 m
Prostornina: 405.000 m³
Globina: 17 m
Vodna površina: 35.000 m² (pet nogometnih igrišč)

Količina vode za zasneževanje
1 ha smučišča (višina snežne odeje: 30 cm):
2000–3000 m³

Število smučišč na Tirolskem danes: 75
Število smučišč pri dvigu temperature za 4 °C: 23



Predor pod Lötschbergom Švica

Čas gradnje: 1999-2007
Dolžina: 34,6 km
Stroški gradnje: 4,3 mrd. CHF (okoli 3,3 mrd. EUR)
Namen gradnje: preusmeritev prometa težkih tovornih vozil na železnico

Čas vožnje od Vispa do Berna – prej: 117 min
Čas vožnje od Vispa do Berna – danes: 55 min
Čas vožnje od Briga do Berna – prej: 98 min
Čas vožnje od Briga do Berna – danes: 64 min

Načrtovano število potniških vlakov na dan: 30
Dejansko število potniških vlakov na dan: 50

Načrtovano število tovornih vlakov na dan: 80
Dejansko število tovornih vlakov na dan: 40



Veliki projekti v številkah

Lastnost velikih projektov je, da so načrtovani za daljše obdobje. Ali lahko dejansko ocenimo njihove stroške? Ali projekti, potem ko so končani, tudi izpolnjujejo svoj namen? In kaj je treba zaradi njihove izvedbe žrtvovati? Poglejmo si štiri primere.

Veliki turistični projekti prinašajo delovna mesta – in nove odvisnosti

Nov zagon v Andermattu?

Z gradnjo turističnega naselja obljublja egiptovski investitor Samih Saviris prebivalcem švicarskega Andermatta delovna mesta, denar in tople postelje. Pa bo svoje obljube tudi lahko izpolnil?



© Andermatt Swiss Alps Ltd

Model »Andermatt Swiss Alps«: igrišče za golf z 18 luknjami, 844 hotelskih sob in 1970 parkirnih mest.

Milijarderka Claire Zachanassian se vrne v svoje rojstno mesto Güllen. Prebivalcem obubožanega malega kraja ponudi milijardo frankov, če ubijejo Alfreda IIIa, s katerim je v mladih letih zanosila, on pa ni hotel priznati očetovstva. Meščani njeno ponudbo najprej ogorčeno zavrnejo, a kaj kmalu začnejo na veliko zapravljati obljubljeni denar in najemati kredite. Na občinski skupščini se res odločijo za uboj – Alfreda IIIa zaduši množica, zdravnik pa na mrliškem listu kot vzrok smrti zapiše: srčna kap.

V švicarskem Andermattu ponovno uprizarjajo Obisk stare gospe, klasično tragično komedijo Friedricha Dürrenmatta – zgodbo z odprtim koncem. 1,5 mrd. švicarskih frankov, kar znaša dobro milijardo evrov, želi egiptovski investitor Samih Saviris do leta 2020 vložiti v svoje počitniško naselje Andermatt Swiss Alps, kjer si je zamislil šest hotelov v kategoriji štirih in petih zvezdic ter 500 razkošnih stanovanj v 42 hišah in 25 vilah, zasnoval pa je tudi igrišče za golf z 18 luknjami, športno-rekreativni center ter konferenčno in koncertno dvorano. Razširiti želi tudi smučišče ter Andermatt povezati s Sedrunom. Doslej edini tribut Savirisu: površina sedmih kmetij. Ta je bil – pri takih optimističnih napovedih – plačan rade volje.

Raziskava Urnske kantonalne banke računa z 2600 novimi delovnimi mesti v naselju, 2300 delovnih mest pa naj bi posredno nastalo v regiji. S 165 milijoni frankov naj bi ustvarjali dodano vrednost v prvih letih, od leta 2018 dalje pa naj bi se ta vsota povečala celo na 500 milijonov frankov letno.

»V vasi vlada napeto pričakovanje«, ugotavlja župan Karl Polletti. Na vseh koncih in krajih se obnavlja. Vendar pa »flikarija« ne zadostuje. Zaželen je podjetniški duh, kot lahko preberemo v študiji z naslovom Dolina Urserntal – potenciali lokacije, ki so jo izdelali v Inštitutu za trajnostni razvoj Züriške visoke šole v Winterthuru. »Čim dlje bo ponudba prostočasnih dejavnosti segla zunaj počitniškega naselja, več dobička bo ostalo v vasi,« pojasnjuje vodja študije Erich Renner v švicarski arhitekturni reviji Hochparterre. »Ta ponudba mora obveljati do odprtja naselja. Sicer bodo gostje prišli enkrat in nikoli več«. Načrtovanje je steklo: da bi med seboj povezali smučišča v Andermattu in Sedrunu, naj bi na novo pozidali celotno dolino s sedmimi žičnicami, najmanj eno restavracijo in akumulacijo za potrebe umetnega zasneževanja. Za pokrajino in porabo energije je tak razvoj sporen, ugotavljajo v reviji Hochparterre.

Hudo tveganje za dolino

Bodo prebivalci Andermatta lahko izkoristili spodbude? Dominik Siegrist, predsednik CIPRE International, je podvomil: »Več desetletij je bila v Andermattu vojska pomemben delodajalec, vendar za orožje niso potrebni inovativni prebivalci. Treba je le zadovoljiti potrebe vojske. Ta dolgoletna odvisnost zavira inovativno moč regije.« Po besedah Siegrista naj bi danes tako ponovno grozila nevarnost, da bo prišlo do odvisnosti od enega samega delodajalca: od Samiha Savirisa. Hudo tveganje za celoten kanton. Poleg tega naj bi se ustvarila le maloštevilna nova delovna mesta.

Saviris je ponovno poudaril, da se želi v Andermattu angažirati dolgoročno in da ne išče hitrega zaslužka. Pravzaprav ni gotovo, ali je projekt dolgoročno gledano rentabilen. Primeri iz sedemdesetih let, kot so Aminona, Siviez in Thyon 2000, nas učijo, da se začetna evforija lahko hitro spreobrne v žalost. Celo »integrirani turistični kraj«, kot je Thyon 2000 v Valaisu z nočitvami, storitvami, gastronomijo in ponudbo prostočasnih dejavnosti iz ene roke ni pokazal trajnega gospodarskega razvoja. Vsi apartmaji so bili vnaprej prodani kot etažna lastnina, brez spodbud za oddajo stanovanja, danes so tam nezasedene postelje in propadajoče hiše.

Podobna usoda tudi danes grozi »integriranim turističnim krajem«, pravi Thomas Ammann iz biroja arcalpin. Drugače kot v Franciji, kjer se je uveljavil t.i. socialni turizem, kjer si pozimi vsak konec tedna tisoče najemnikov izmenjuje špartansko opremljena počitniška stanovanja, pa v Švici problema nezasedenih postelj do danes niso uspeli rešiti. »Popolnoma jasno je, da je glavni motiv za gradnjo te nove generacije turističnih krajev kratkoročni dobiček iz prodaje nepremičnin.«

Mrzel tuš namesto toplih postelj

Saviris želi od polovice vseh počitniških stanovanj v naselju Andermatt Swiss Alps še naprej imeti korist. V hotelu Chedi naj bi podjetje, ki upravlja s hotelom, celo vseh 120 objektov, ki so na prodaj, posredovalo najemnikom. Seveda, in to je odločilna šibka točka, se obveznost dajanja v najem ne vpiše v zemljiško knjigo. Torej ne bo nihče preverjal, ali so bila stanovanja dejansko oddana podnajemnikom. Sicer pa izkušnja

uči: dražje je stanovanje, toliko manjše so želje, da bi ga dali v najem. Vprašanje je torej, ali bo Savirisu uspelo ustvariti novi Andermatt, ki bo živel skozi celo leto.

Tudi učinki na socialnem področju niso znani. Kot ugotavlja študija Visoke šole za socialno delo v Luzernu, ki bo spremljala projekt Resort vse do leta 2020, je večina prebivalcev Andermatta naklonjena velikemu projektu. Istočasno pa bi prav oni radi, da vaška skupnost ostane taka, kot je. Ne želijo, da bi Andermatt postal drugi St. Moritz in da bi se življenjski stroški še naprej povečevali. Nekaj gotovo drži: Andermatt se bo spremenil. In to radikalno.

Nicolas Gattlen
samostojni novinar, Kaisten/CH



Kakšne spremembe bo v Andermattu povzročil »obisk« egiptovskega milijonarja Samiha Savirisa?

»Koncepti namesto neuresničljivih želja!« Komentar o Andermattu

Finančna in gospodarska kriza zadnjih let je skalila vzdušje zlate mrzlice, ki je vladalo na področju gradnje številnih načrtovanih alpskih turističnih središč. Izjema je projekt v Andermattu, kjer je egiptovski investitor Samih Saviris že začel s prvimi gradbenimi deli. O večini drugih projektov ni več govora. Vse to je nemi dokaz, kakšni so interesi investitorjev – zgolj doseči dobiček s prodajo stanovanj. Če bi bilo prizadevanje za uresničevanje trajnostnega razvoja regije pristno, to v kriznih časih ne bi kar naenkrat izpuhtelo v zrak. Najbrž se Andermatt v tem pogledu dejansko razlikuje od drugih. Andermatt Swiss Alps je sicer prav tako povezan z nekaterimi dvomljivimi posli. Tako je bil, denimo, zakon, ki omogoča nakup zemljišč osebam iz tujine, imenovan tudi Lex Koller, enostavno razveljavljen. S spretnim komuniciranjem in premišljenim načrtovanjem se projekt korak za korakom

vendarle bliža uresničenju. To pa še ni vse. Prodaja stanovanj se je ustavila, nihče ne ve, ali bo turistično središče nekega dne dokončano v celoti. Negotovo ostaja tudi, ali bo kupcem in najemnikom stanovanj ekskluzivna »umetna« vas sploh všeč. V Alpah že obstaja napihnjena gradbeniška konjunktura in preveč zaprtih polken. Ne primanjkuje počitniških stanovanj, temveč konceptov, kako bi lahko z že zgrajenimi objekti trajnostno gospodarili.

Philipp Maurer je direktor züriškega podjetja Bausatz GmbH. V sodelovanju s švicarskim društvom za ohranjanje stavbne dediščine Heimatschutz je izdelal dokument stališč o velikih projektih na področju turizma.

Gorska območja – žrtve zimskih olimpijskih iger

Razvaline v Torinu

Zimske olimpijske igre prinesejo regijam slavo in gospodarski razcvet – za dva tedna. Kar za njimi ostane, so predimenzionirana infrastruktura, dolgovi in nezasedene postelje. Tako lahko povzamemo stanje v Torinu danes, štiri leta po XX. zimskih olimpijskih igrah.

Februarja 2006 so bile oči vsega sveta uprte v Torino: glavno mesto Piemonta v Italiji je bilo prizorišče XX. zimskih olimpijskih iger, čeprav se je večina tekmovanj odvijala v manjših gorskih krajih sorazmerno daleč od Torina.

Zimske olimpijske igre naj bi perifernim regijam omogočile celovito preusmeritev turizma. Izkazalo se je, da je bil stari sistem, ki je temeljil na konceptu počitniških stanovanj in turistih, ki so prihajali za konec tedna, neekonomičen, zato naj bi ustvarili turistične postelje v hotelih, sploh pa naj bi veliki dogodek pripomogel k uveljavitvi kakovostnega turizma, ki ne bi bil tako zelo odvisen od letnih časov. Ob vsem tem se je poudarjalo, da bodo dolgoročno korist imeli tudi okoliški gorski kraji, ki pri organizaciji iger sicer niso neposredno sodelovali. Danes, štiri leta pozneje, je v dolinah okoli Torina nastopil trenutek streznitve. Na prvi pogled se ni veliko spremenilo: dolge vrste avtomobilov ob koncu tedna, olimpijske vasi, spremenjene v sekundarna prebivališča, naval turistov ob koncu leta, v preostanku leta pa so prebivalci gorskih območij s svojimi olimpijskimi katedralami in posledičnimi stroški prepuščeni samim sebi.

Porušiti ali se zadolžiti?

Ko govorimo o velikem športnem dogodku, z vsemi spremljajočimi pojavi pred, med ter po njem, moramo ločevati med tem, kar se dogaja v velikem mestu, kot je Torino, in tem, kar se odvija na okoliških gorskih območjih. Veliko mesto lažje preneša veliko športno prireditev kot manjši kraj. To postane očitno pri mnogih tekmovalnih prizoriščih, ki so bila zgrajena prav zaradi zimskih olimpijskih iger. Tako se objekti za športna tek-

movanja na ledu v Torinu od konca olimpijskih iger dalje uporabljajo za druge športne dogodke ali glasbene in kulturne prireditve in obratujejo brez izgube, saj ležijo v velikem mestu s širokim zaledjem.

Za športne objekte, ki so jih zgradili v hribovskih krajih, to ne velja. Objekti za smučarske skoke in bob – športni disciplini, ki v Italiji in zlasti v zahodnih Alpah nimata tradicije in se z njima ukvarjajo le redki športniki – se redko uporabljajo ali pa so celo prepuščeni propadu. Ogromni stroški obratovanja omenjenih objektov so veliko finančno breme za občine, na območju katerih ležijo. In ker občine ne morejo pokrivati stroškov za vzdrževanje, objektom grozi rušenje. Taka je manj bleščeča stran olimpijskih iger.

Zapravljeni milijoni

Športni objekti so infrastruktura, ki je bila velik finančni zalogaj in tako bo tudi v prihodnje. Samo stroški gradnje smučarskih skakalnic so znašali 35 mio. evrov, steza za bob je zahtevala 60 mio. evrov. Vzdrževanje objektov pogoltne letno 1,6 oz. 2,2 mio. evrov, pri čemer v vsoto niso všteti poznejši stroški zaradi škode, povzročene okolju.

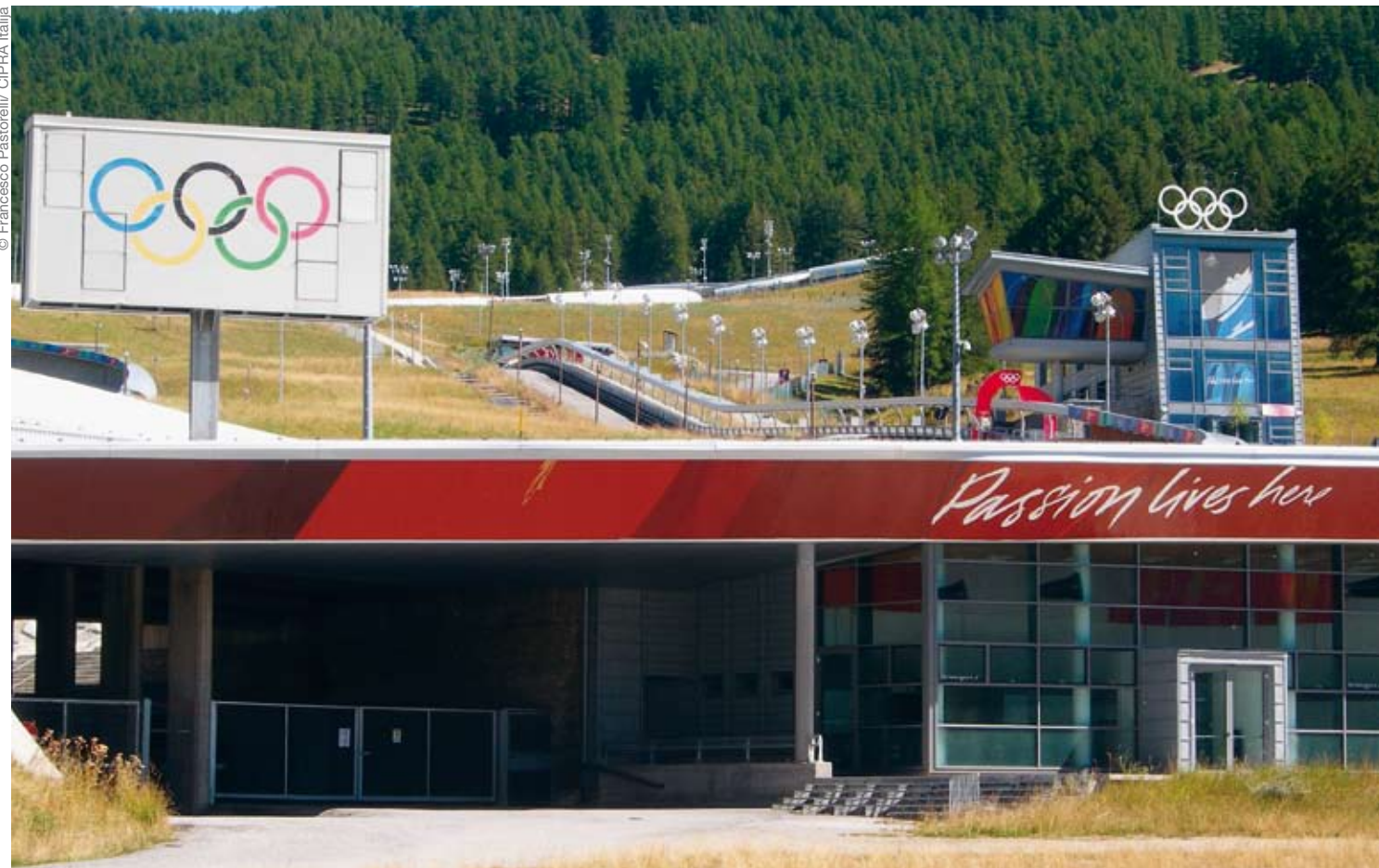
Tudi obratovanje ledenih stadionov v krajih Torre Pellice in Pinerolo, ki ležita ob vhodu v dolini Susa in Chisone, je po olimpijskih igrah vse kaj drugega kot rentabilno. Da ne omenjamo strelišča za biatlon: stalo je 25 mio. evrov, danes pa je pod snežno odejo. Na stezi za tek na smučeh, ta je stala 20 mio. evrov, že dolgo ni bilo uradnega tekmovanja, danes jo uporabljajo le še turisti. Doline, kjer so se poleg Torina odvijala posamezna tekmovanja, so sicer od obnovljenega cestnega



© Francesco Pastorelli / CIPRA Italia

Velika streznitev po olimpijskem direndaju: vzdrževanje skakalnic stane 1,6 mio. evrov letno.

© Francesco Pastorelli / CIPRA Italia



Strasti ni več: steza za bob se po končanih igrah le še redko uporablja.

omrežja pridobile, a marsikateri ukrep je bil tudi sicer nujno potreben. Na splošno se ponudba javnega prometa v dolinah ni izboljšala. Kraji v dolinah Susa in Chisone so s sredstvi javnega prometa še vedno težko dostopni, čeprav se je v dveh tednih, kolikor so trajale olimpijske igre, pokazalo, da lahko sistem javnega prometa deluje učinkovito tudi na gorskih območjih. A kot je znano, deluje pri velikih prireditvah vse brezhibno tako dolgo, dokler zanje obstaja zanimanje javnosti. Čim zavesa pade, se televizijske kamere izklopijo, športniki in novinarji odpotujejo in spet je vse tako, kot je bilo prej. O zapravljenih stotinah milijonov evrov in nepravilnostih, ki jih je regija trpela med več let trajajočimi gradbenimi deli, ne govori nihče. ■

Francesco Pastorelli
direktor CIPRE Italija

Neugodna bilanca za Albertville

Kaj je ostalo od olimpijskih iger v Albertvillu 1992? Negativna stranska učinka sta izguba v višini 42,7 mio. evrov in infrastruktura, ki se bolj ali manj uporablja. Izgubo sta prevzela država in departma Savoja, prva 75 odstotkov, drugi 25 odstotkov, medtem ko Mednarodni olimpijski komite v skladu s pogodbami in dogovori ne more poslovati z izgubo, zato je prejel polovico prihodka iz sponzorskih pogodb in pravic športnih prenosov. Kje je preostali del prihodkov, ni znano. Poleg tega je država organizacijskemu komiteju zagotovila posojilo v višini 58,84 mio. evrov, vendar to posojilo nikoli ni bilo odplačano. Občini Brides les Bains je grozil finančni zlom, ki ga je deloma povzročilo nerentabilno poslovanje žičnice. Mesto Albertville je beležilo izgubo v višini 4,73 mio. evrov, k temu pa je treba prišteti še stroške vzdrževanja naprav, ki prinašajo izgubo, denimo skakalnice v Courchevelu (200.000 evrov letno) ali pa proge za bob in sankaske proge v kraju La Plagne. ■

Patrick Le Vaguerès
predsednik CIPRE Francija

Pogovarjali smo se s Hermannom Knoflacherjem

»Upočasnim korak, da nas bo pamet lahko dohitela«

V alpskem prostoru ceste kar naprej obnavljajo in gradijo, a težave, povezane s prometom, je mogoče reševati enostavneje in ceneje. Hermann Knoflacher, avstrijski prometni strokovnjak, predlaga: »Odstranimo cestišča.« Z njim smo se pogovarjali o virusu, imenovanem avto, interesih bank in Alpah kot regiji, ki lahko zgledno deluje na področju trajnostne prometne politike.

G. Knoflacher, v Alpah so na področju prometa načrtovani nekateri večji projekti, eden je, denimo, brennerski bazni predor. Bo predor rešil vprašanje čezalpskega tovarnega prometa?

Ne, predor ni potreben. Strahopetnosti politikov, ki se ukvarjajo s prometom, in neumnosti strokovnjakov ni mogoče nadomestiti z vrtanjem lukenj v gore.

Kaj mislite z neumnostjo?

Oni so tisti, ki ustvarjajo okvirne pogoje, ki pa obseg prometa samo še povečujejo. Ljudje prilagajajo svoje ravnanje infrastrukturi. Če gradite neustrezno infrastrukturo, vas hrup, izpušni plini, razdrobljena pokrajina in prometne nesreče ne smejo čuditi.

Ali železnica zaradi hitrih prog in predorov ne postane privlačnejša?

Pa saj smo se včasih vozili hitreje kot danes. Poleg tega je bilo občutno več krajev neposredno dosegljivih z železnico.

Kje se potem zatika?

Pomanjkljivost javnega prometa je njegova slaba dostopnost: postajališč je vedno manj, slabo so dostopna, alternativa – in to je avtomobil – pa stoji pred hišnimi vrati. Vlagati moramo v železniški vozni park, vozne rede, vozlišča, železniške postaje. Žal za to ni pripravljenosti, saj hočejo zainteresirani v bančnem in gradbenem svetu uresničevati projekte velikih razsežnosti.

Kdo si za to najbolj prizadeva?

Vsi tisti, ki želijo obračati velike vsote denarja, torej gradbena industrija in banke. Vzorčni primer je predor v dolini reke Inn v bližini Innsbrucka, kjer gre izključno za obračanje ogromnih vsot denarja. Z vidika prometnega načrto-

vanja bi bile možne enostavnejše in stroškovno ugodnejše rešitve. Pri vsaki pogodbi o gradnji predora obstajajo provizije. Pri svojem delu sem doživel, kako hitro se lahko mnenje politikov spremeni potem, ko so prišli v stik z bankami in interesi gradbeništva.

Kolikšne so vsote, ki jih dosegajo omenjene provizije?

Nekaj odstotkov. Pri investiciji, vredni pet milijard, je to zelo veliko. Za razliko od Švice, kjer denar praviloma leži na banki, dokler projekt ni oddan, se v Avstriji zadolžujejo. Kjer so dolgovi, tam so stroški financiranja. In ti znašajo pri dolgoročnih odplačilnih rokih najmanj toliko kot projekt sam.

Kako plačujemo te dolgove?

Z našim zdravjem. Vsak zabetoniran kvadratni meter površine pomeni tudi izgubo pokrajinske in kulturne identitete. Poleg tega primanjkuje denarja za pomembne stvari, npr. za izobraže-

vanje. Gradbeniški lobi je postal tako močan, da v glavnem kar sam odloča o tem, kaj se bo gradilo.

Bomo vrtali v Alpe, dokler ne bo pošel denar?

Saj ga že nekaj časa nimamo več, dolgovi pa smo nakupili za nekaj desetletij. Še vedno gojimo upanje – na žalost tudi strokovnjaki, ki ob tem krepko zaslužijo in pišejo absolutno vprašljive študije, ki jih potem skupaj z mediji in politiki prodajajo prebivalcem.

Kakšno prometno politiko potrebujemo, da bi se Alpe lahko trajnostno razvijale?

Potrebujemo poštene, neodvisne strokovnjake. Če bi uporabljali znanje, s katerim danes razpolagamo o mehanizmi delovanja v prometu, ne bi potrebovali megaprojektov. Obstoječi sistem ima ob sodobnem upravljanju in strokovni prometni politiki dovolj kapacitet.

Virolog mobilnosti in družbeni kritik

Prometni načrtovalec Hermann Knoflacher polarizira javno mnenje s svojimi provokativnimi izjavami, denimo s tisto o »avtomobilskem virusu«, ki naj bi našo družbo določal prek našega mobilnostnega ravnanja. Sedemdesetletni »mobilnostni virolog« postavlja na osrednje mesto pešca in priporoča, da se cestišča porušijo, postavi jo naj se ovire in odpravijo parkirišča, kajti infrastruktura, ko je ta zgrajena, dolgoročno spremeni naše mobilnostno ravnanje, je prepričan profesor za načrtovanje prometa in prometno tehniko dunajske tehniške fakultete. Povedano drugače: nove ceste, mostovi in predori povzročajo več pro-

meta namesto manj zastojev. Razlog, da se kljub temu gradijo, je treba iskati v finančnih interesih bank, gradbene industrije in politikov ob podpori medijev. »Visoke hitrosti so postale instrument moči, ki se uporablja zlasti za izkoriščanje ljudi in virov«. Zato imajo od hitrih sistemov korist največje kapitalske povezave. »Ker te tudi oblikujejo javno mnenje, jim seveda ni težko, da sistem določajo po lastni presoji in lastnih željah.« ■

84 odstotkov turističnih potovanj v Alpe se opravi z osebnim avtomobilom. Je turizem brez kakovostno zgrajenih cest sploh možen?

Seveda. Če bi bili turistični delavci bolj domiselni, cest ne bi speljali po dolinah. Posledično bi življenje v dolinah postalo kakovostnejše, obstajal bi interes za izboljšanje lokalnih razmer. Nujno bi se pojavile številne možnosti zaposlitve. Brez avtomobila so ljudje mentalno mobilnejši.

Ali nas k mobilnosti ne žene naravna potreba?

Zakaj pa bi odšli iz dolin, če so razmere povsod enake? Šele ko se težave pojavijo na kraju samem, se pojavi potreba, da bi se odselili kam drugam. Srečnemu človeku ne moremo prodati ničesar. Če bo turizmu uspelo ustvariti tako vzdušje, potem bomo imeli nepremagljiv potencial: človeka.

Potem pa tudi kot turisti ne bi več potovali.

Bi, vendar ne tako, da drvimo semtertja z zamašenimi ušesi in očmi, uprtimi v vozišče.

Zakaj smo ljudje tako vezani na avtomobil?

Nobeno drug tehnični pripomoček evolucijske pomanjkljivosti človeka, tj. pokončne hoje, ne zmore nadomestiti tako učinkovito kot avtomobil. Telesna energija, potrebna za fizično mobilnost, dejavnik, ki je nujno potreben za ohranitev življenja, je zmanjšana. Ne predstavljamo pa si, kako ogromna je poraba površin in kako neverjetna je količina energije, ki jo požrejo avtomobili. Ko se nam v glavi naseli virus, imenovan avtomobil, vidimo tudi svet kot avtomobil.

Kako pa avtomobil vidi svet?

Nenadoma začnemo dopuščati, da so vozila parkirana na javnih prostorih, kjer bi dejansko moralo prihajati do socialnih stikov in gospodarskih dejavnosti. Kdor širi snovi, ki povzročajo raka in genske okvare, temu bo odvzeta prostost – voznik avtomobila, ki v ozračje spušča velike količine takih snovi, pa se nam zdi nekaj povsem običajnega.

© Tatjana Tupy



Kako se bomo znebili virusa?

S tem, da bomo preprečili, da bi se leta zasidral v celici. Problem so parkirna mesta: oddaljenost do parkiranega avtomobila mora biti večja kot do naslednjega postajališča.

V mestih je to zelo preprosto. Kaj pa v gorskih vaseh?

Gorske vasi so obstajale pred avtomobilom. Ljudje mislijo, da brez avtomobila ni prihodnosti. Prihodnost je samo ena, brez avtomobila! Motorizacija v mestih že nekaj let upada. Ljudje so spoznali, da brez avtomobila živijo bolje. Prebivalci na podeželju bodo za to ugotovitve potrebovali več časa, kljub vsemu pa bodo že kmalu zaznali težave.

Kakšne težave?

Vožnja bo postala predraga. Avto zahteva veliko denarja in usmerja pogled iz bližine v daljavo. Politika to izkorišča in išče rešitve drugje in ne tam, kjer ljudje živijo. Ljudje so na podeželju tako odvisni od avtomobila, da so uničili vse, kar je nekoč obstajalo v vasi: gostilne, obrt, znanje in izkušnje. Marsikatera od vasi je danes samo še spalno naselje ali turistični kraj. Pravzaprav so nezadovoljni vsi, a vendar še vedno en dan v tednu delajo zgolj za avto.

V mnogih alpskih vaseh čez teden vlada mrtvilo. Zaradi cestnih povezav se ljudje lahko vsak dan vozijo na delo v večja mesta.

Prav ceste so vzrok za opuščanje dejavnosti na podeželju! Če šibko strukturo povežemo s trdnejšo in izvajamo odpor med njima, uničimo manjšo strukturo v prid večje. Na avtocestnih priključ-

Kaj se bo gradilo določa predvsem gradbeni lobi.

kih so se naselili mednarodni paraziti, ki so pogoltni na denar, vendar pa nimajo nikakršnih socialnih interesov.

Kako to vpliva na načrtovanje prometa?

Naselje mora stati na lastnih nogah. Potrebuje delovna mesta, imeti mora možnosti za nakupovanje ter šole. Seveda se mora promet še vedno gibati navzven, za kar se uporabljajo javna prometna sredstva. Smiselni pa je le pet do deset odstotkov današnjega avtomobilskega prometa.

Je mogoče rešitev visoka cena bencina?

Popolnoma nepotrebno je, da bi fizično napačne strukture kompenzirali s ceno. Cena je drugotnega pomena. Z avtomobilom se sploh ne bi smeli voziti. Leta 1990 je popustil most na avtocesti pri Kufsteinu; kljub temu ni bilo večjih zastojev, saj so ljudje presedlali na železnico ali pa so ostali doma.

Alpe so naravna prometna ovira, zato bi po vašem mnenju lahko bile vzorčna regija, kar zadeva trajnostno prometno politiko.

Absolutno. Odpraviti je treba samo napačne zadnjih 50 let. To je mogoče storiti sorazmerno hitro. Ljudem je treba povedati: »Alpe so zaprte za voznike v tranzitu«. In zadeva je rešena. Ljudje niso tako neumni, da bi poskušali voziti tam, kjer to ni mogoče.

To torej pomeni: vožnja z avtomobilom je možna, a le pod pogojem, da so Alpe končni cilj?

Alpe morajo biti dosegljive, ne smejo pa biti natrpane s parkiranimi avtomobili. Ljudje danes porabijo na tisoče evrov za treking v Nepal, ker tam pač ni cest. Denar prihaja le, če so ljudje lačni in žejni, ne pa zaradi cest.

Kakšne bodo Alpe leta 2050?

Boljše kot danes – če nam bo le uspelo, da jih osvobodimo nesmiselnih cestišč in parkirnišč. Cestišča so danes tako ravna, da bi nanje lahko položili tračnice. Železnica ljudi prisili, da se med seboj pogovarjajo. Rezultat tega bi bile lahko uspešne socialne mreže. Železnica bi v doline prinesla nova delovna mesta. Prebivalci Alp so bili včasih trdoživi, z naravo so ravnali pametno, danes pa so za volanom povsem degenerirani. Upočasnimo korak, da nas bo pamet lahko dohitela. ■

Madeleine Rohrer
CIPRA International

Hermann Knoflacher: »Vsaka novo cesta dolgoročno ustvari več prometa.«

Čas je za energijsko samozadostne regije

Energijska neodvisnosti Alp

Vedno več območij se razglša za energijske regije. Postati želijo neodvisna od uvoza energije iz fosilnih virov, energijo uporabljati varčno in učinkovito, lastne potrebe pa zadovoljiti po možnosti z obnovljivimi viri energije. Na vprašanje, kako lahko regije to dosežejo in pri tem istočasno dajejo zagon razvoju regionalnega gospodarstva, CIPRA odgovarja v novem dosjeju o energijsko samozadostnih regijah v zbirki compacts.

© Heinz Heiss / Zeitenspiegel



Koristno za podnebje in gospodarstvo: energijska samozadostnost kot del regionalne trajnostne politike.

Energijska samozadostnost je »in«. Postati neodvisen od uvoza energije je vizija, ki marsikatero regijo močno privlači. Tako danes marsikje v Alpah obstajajo različne zasnove, kako se podati na to pot. Avstrijska zvezna dežela Vorarlberg je, denimo, sklenila postati energijsko samozadostna do leta 2050, tudi italijanski Bolzano ima podobne načrte, saj želi do leta 2030 postati podnebno nevtralno mesto. Bistvo omenjenih zasnov je zadovoljevanje potreb po energiji z obnovljivimi viri iz domače regije ter varčna in učinkovita raba energije. Kdor bo na poti do energijsko samozadostne regije ta načela upošteval dosledno, bo celovi-

to spremenil podobo in strukture svoje regije v dobro lastnega gospodarstva, družbe in tudi okolja.

Ne v škodo narave!

Večina regij, ki si prizadevajo postati energijsko samozadostne, se sklicuje na načelo trajnostnega razvoja v njegovih treh ciljnih dimenzijah: ekologi-ji, gospodarstvu ter na socialnem in kulturnem področju. Pri konkretnem izvajanju pa se sorazmerno močno upoštevajo gospodarski in socialni vidiki, medtem ko se ekološki vidiki obravnavajo mačehovsko. Problem je očiten zlasti takrat, ko pri gradnji infrastrukture za proizvodnjo električne

energije prihaja do nasprotja interesov z varstvom narave. Določena regija pa lahko za trajnostno velja le, če ustrezno upošteva tudi interese varstva narave in pokrajine. Hidroelektrarne, ki preprečujejo pretočnost vodotokov, ali prekomerna raba lesa, ki povzroča zmanjšanje biotske raznovrstnosti v gozdu, sta zgolj dva primera pogostih netrajnostnih dejavnosti.

Učimo se z malimi, ukrepajmo z velikimi koraki!

V dosjeju o energijsko samostojnih regijah (gl. besedilo v okviru), ki je izšel v zbirki compacts, CIPRA na 28 straneh predstavlja načine, kako doseči energijsko samozadostnost ter predstavlja možne rešitve iz prakse. Publikacija pa je tudi spodbuda: odločitev za energijsko samozadostnost je smiselna, koristi podnebju, ustvarja delovna mesta in povečuje regionalno dodano vrednost. Pri tem ima CIPRA pred očmi veliko vizijo: Alpe naj bi postale energijsko samozadostne do leta 2050. ■

Andreas Götz
direktor CIPRE International

Osnovno izhodišče, elementi, primeri za energijske regije

CIPRA je rezultate podnebnega projekta cc.alps razvrstila po temah in jih v zgoščeni obliki obdelala v zbirki compacts v obliki dosjejev oz. osnovnih dokumentov. Dosje o energijsko samozadostnih regijah vsebuje pregled energijsko samozadostnih regij na območju Alp.

Podrobneje pojasnjuje pojem energijske samozadostnosti, katerega uporaba je različna, razpravlja o prednostih, ki govorijo v prid vzpostavitvi energijsko samozadostne regije. Obravnavani so tudi posamezni ele-

menti, mreže in strukture procesa energijske samozadostnosti ter vsebina regionalnih energetskih zasnov. Našteti so dejavniki uspešnosti, ki pospešujejo razvoj energijskih regij. Sledi še predstavitev primerov dobrih praks z območja Alp (tri podeželske regije, urbana pobuda iz Bolzana in zvezna dežela Vorarlberg kot velika regija).

Po zaslugi finančne podpore nemškega Ministrstva za okolje, varstvo narave in varnost reaktorjev je compact lahko izšel v petih jezikih.

www.cipra.org/cc.alps-compacts

ECONNECT

Naj fotografije premagajo meje

»Klik, klik, klik!« V okviru EU projekta Econnect se obetajo nagrade za najboljše fotografije, ki bodo živali in rastline prikazovale pri premagovanju ovir na njihovih selitvenih poteh. Tema natečaja je upodobiti pomen ekoloških omrežij v Alpah, drobitev habitatov zaradi ovir, ki jih ustvarjamo ljudje, in strategij, kako se rastline in živali izogibajo zidovom, cestam in naseljem. Dvanajst fotografij, s katerimi bodo avtorji najbolje izrazili svojo ustvarjalnost in izvirnost, bo predstavljenih v okviru zaključne konference projekta Econnect, natisnili pa jih bodo tudi na posebnem koledarju. Poleg tega se lahko udeleženci natečaja potegujejo za nagrado: zmagovalec bo konec tedna preživel v regiji Berchtesgaden–Salzburg oz. v italijanskih Primorskih Alpah. Rok za oddajo fotografij se bo iztekel 15. januarja 2011. ■

www.flickr.com/groups/econnect
www.econnectproject.eu/contest.php



© Andrew Winning

Fotografski natečaj: ujemi trenutek, ko živali premagujejo ovire.

CIPRA Avstrija

20 let Alpske konvencije

CIPRA Avstrija je na zadnji strokovni konferenci preverila, kako poteka izvajanje Alpske konvencije s pravnega in praktičnega vidika. O analizah in načrtih za prihodnji razvoj na tem področju si lahko preberemo na 80 straneh zbornika, kjer je Alpska konvencija postavljena v kontekst mednarodnega, skupnostnega in nacionalnega prava; tema obravnave je izvajanje izbranih izvedbenih protokolov in obstoječih instrumentov za izvajanje mednarodnega sporazuma, predstavljeno pa je tudi izvajanje Alpske konvencije v drugih državah. Zbornik o Alpski konvenciji in njenem izvajanju v Avstriji s pravnega vidika (stanje: 2009) je mogoče naročiti pri CIPRI Avstrija (cena: 6,50 EUR). ■

[www.cipra.org/de/CIPRA/cipra-oesterreich\(de\)](http://www.cipra.org/de/CIPRA/cipra-oesterreich(de))

CIPRA International

alpMedia ima 25.000 naročnikov

Berejo in komentirajo ga, mediji ga povzemajo – Ciprino glasilo alpMedia je očitno zelo priljubljeno. Ob koncu pletja je bilo poslano na že več kot 25.000 e-naslovov. Začetki glasila alpMedia segajo v mednarodno leto gora 2002, ko je bilo prvič poslano na 1700 naslovov. Danes izhaja vsak tretji teden v slovenskem, francoskem, italijanskem in nemškem jeziku, najpomembnejše informacije pa štirikrat letno tudi v angleškem jeziku. alpMedia bralce obvešča o dogajanju v sedmih alpskih državah, poroča o vsem, kar je povezano z Alpami z vidika okoljske, prometne, gospodarske, socialne ali kulturne politike. Bralci pa se ne seznanjajo le z resnimi informativnimi vsebinami, temveč se lahko v rubriki Saj ni res, pa je... na zadnji strani glasila vsakokrat namuznejo ob krajši zgodbi, ki na duhovit način izpostavi določen dogodek iz alpskega sveta. Vodja skupine, ki glasilo pripravlja, je geografa Anita Wyss. ■

www.cipra.org/alpmedia

Ekološki kontinuum

Povezovanje življenjskih prostorov

Živali se selijo zaradi prehranjevanja, počitka in razmnoževanja. Pri tem ne upoštevajo državnih meja oz. meja zavarovanih območij. Da bi lahko rastlinske in živalske vrste meje, in ovire, ki jih je postavil človek, tudi dejansko prešle, moramo življenjske prostore med seboj povezati, na primer z ekološkimi koridorji. Kako pa jih lahko vzpostavimo? Iniciativa za ekološki kontinuum, ki združuje Znanstveni odbor za raziskovanje Alp (ISCAR), Mrežo zavarovanih območij v Alpah (ALPARC), program WWF za Alpe in CIPRO, na informativnih listih daje na omenjeno vprašanje povsem konkretne odgovore: za enajst tematskih področij je pojasnjeno, kaj lahko vzpostavitev ekoloških koridorjev storijo, denimo, kmetje, gozdarji ali ribiči, pa tudi čisto vsak izmed nas. Primeri uspešno vzpostavljenih ekoloških koridorjev kažejo, kaj lahko za povezovanje življenjskih prostorov storimo v turizmu, prometu in prostorskem načrtovanju. Informativni listi so v nemškem, italijanskem in francoskem jeziku objavljeni na spletni strani Iniciative za ekološki kontinuum. ■

[www.alpine-ecological-network.org\(en\)](http://www.alpine-ecological-network.org(en))

Alpsko mesto leta

Novo predsedstvo

Društvo Alpsko mesto leta ima novo predsedstvo. Na skupščini članov 25. septembra v Bellunu/I je bil za novega predsednika izvoljen sonthofenski župan Hubert Buhl, ki bo društvo vodil naslednji dve leti. Pri tem mu bo pomagala Francozinja Colette Patron iz Gapa, ki je predsedniško funkcijo že opravljala v letih 2002–2010. Nova članica predsedstva je Patrizia Trincanato, odbornica v bolzanski občini, pristojna za okolje in kulturo. ■

www.alpskomesto.org

Alpska konvencija

Švica zavrnila izvedbene protokole

Švicarski parlament je konec septembra 2010 po desetletju političnega pregovarjanja zavrnil ratifikacijo dodatnih protokolov Alpske konvencije. Kar sta nemški in avstrijski parlament sprejela brez enega samega glasu proti, v »alpski republiki« razumejo kot oviranje gospodarskega razvoja: za sodelovanje z drugimi alpskimi državami naj bi, kot pravijo kritiki, zadostoval že status, da je država pogodbenica Alpske konvencije. Alpska konvencija izhaja iz zahteve CIPRE, da je treba v Alpah kot občutljivem življenjskem prostoru zagotoviti uravnoteženi razvoj družbe, gospodarstva in narave. Protokoli, ki pripadajo mednarodnemu sporazumu, zadevajo področje prometa, energije, urejanja prostora, kmetijstva, varstva narave, gorskega gozda, turizma, varstva tal in reševanja sporov. Švica je pri izdelavi mednarodnega sporazuma in pripadajočih protokolov sicer sodelovala, h Konvenciji pa je pristopila šele leta 1999 in to – skupaj z Italijo – kot zadnja pogodbenica. Leta 2011 bo Švica za dve leti prevzela predsedovanje Alpske konvencije. ■

www.cipra.org/sl/alpenkonvention

CIPRA

CIPRA išče prijatelje

Ona, 58 let, brezhbno obvlada pet jezikov, na političnem parketu včasih nekoliko obotavljiva, drugič nekoliko predrzna, išče prijatelje, ki bi z njo delili strast do alpskega sveta. Smisel življenja je že našla: varovati Alpe in prispevati k njihovem trajnostnemu razvoju. Spoznate jo lahko na Facebooku, kjer objavlja filme in fotografije, pripoveduje o zanimivostih iz alpskega sveta, poroča o svojem delovanju ter vabi h klepetu. ■

www.facebook.com/CIPRA.org

Megavarstvo alpskega sveta: big is beautiful

Kot direktor velike večnacionalne krovne organizacije, ki šteje 100 članskih organizacij v sedmih državah, sem kar pomemben in vpliven mož. Žalostno je le, da tega nihče ne ve. Zakaj? Ker sem bil doslej za nekoga, ki drži v rokah številne niti, vedno preveč zadržan. Postaviti si je treba spomenik in ljudje ti bodo izkazovali spoštovanje še naslednjih nekaj sto let. Napoleon si je privoščil Pariz, papež Sv. Petra, Berlusconi se bo v zgodovino vpisal z mogočnim mostom čez Messinsko ožino. Tako se to dela. Kot oseba, ki skrbi za okolje, si sicer ne morem postaviti ravno spomenika iz betona ali kamna. Nekoliko trajnostno pa vse skupaj že mora biti.

Z dolino Alpskega Rena imam velike načrte: dolino bom zaprl s pregradnim zidom, za katerim bo nastalo veliko akumulacijsko jezero! Od tukaj, s sedeža CIPRE International in iz središča Alp, se bo potem moja vizija razširila po vseh alpskih državah. Na novem in hkrati največjem akumulacijskem jezeru v Alpah bo dovolj prostora za vetrnice, podzemne turbine in rove, ki bodo vodo tik za Rotterdamom odvajali naravnost v morje. Tako bo v dobi segrevanja ozračja odpravljena tudi nevarnost poplav gorvodno ob Renu. In na pogorjih bodo vse naokoli stali fotovoltaični moduli in sončni kolektorji. To bo drzna mojstrovina umetnosti tehnike in paradni primer politične daljnovidnosti! Letno bomo proizvedli toliko elektrike, da bo Angela Merkel s svojim cagavim podaljševanjem življenjske dobe nemških jedrskih elektrarn prebledela od zavisti. Kaj da bom naredil z nekaj stotisoči prebivalcev doline? Preselili se bodo na strma pobočja, tako kot nekoč svobodni Walserji. Vsaka velika ideja pač zahteva tudi nekaj žrtev.

Celoten načrt bo za vse od blizu in daleč postal prava atrakcija! Številni dnevni migranti in turisti bodo dolino Alpskega Rena odslej prečkali s čolni na nožni pogon, deskami ali kanuji, seveda brezplačno – modal split in trajnostno mobilnost je treba navsezadnje zgledno spodbujati. To je think big, to je mega, predvsem pa je eko. Idejo o gradnji predora pod dolino Alpskega Rena za mednarodne vlake po vzoru predora pod Rokavskim prelivom sem medtem spet zavrnil. Primernejša bi bila magnetna viseča železnica nad jezerom, saj bi potniki zagotovo želeli videti vetrnice in sončne kolektorje... Ja, za varstvo Alp bi lahko naredili še toliko stvari! ■

Handwritten signature of Andreas Götz

Andreas Götz
direktor CIPRE International

© Michael Zanghellini



Iz naslednje številke Alpenaodru (št. 95)



© CIPRA International

20 let Alpske konvencije

Leta 2011 bo Alpska konvencija praznovala svojo dvajsetletnico, kar bo za CIPRO, ki je dala pobudo za sklenitev omenjene mednarodne pogodbe in je tudi sodelovala pri njeni izdelavi, odlična priložnost, da postavi nekaj kritičnih vprašanj. Se je trud izplačal? Kako Alpsko konvencijo ljudem še bolj približati? Kaj bo prinesla v prihodnost? V tem trenutku Alpska konvencija v številnih alpskih državah ni na vrhu seznama prednostnih nalog, tudi EU zanjo ne kaže prevelikega zanimanja. Dejstvo je, da je Alpska konvencija spremenila odnos do Alp ter spodbudila vsealpsko sodelovanje. Ali bo še naprej ostala pomemben instrument spodbujanja trajnostnega razvoja v Alpah, pa bo v veliki meri odvisno od udeleženih akterjev. Več o tem v novi številki Alp na odru, **ki bodo izšle februarja 2011.**