



info

Št. 56 · april 2000 · Slovenska izdaja

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Avstrija
Francija
Italija
Liechtenstein
Nemčija
Slovenija
Švica



Promet narašča hitreje kot zavest

Če so rešitve preveč preproste

Leta 1994 je CIPRA v resoluciji iz Belluna zapisala, da imajo alpske železnice še ogromno prostih kapacitet, ki jih je treba karseda hitro začeti izrabljati, da bi tovorni promet prestavili s ceste na tere. »Ni res, železnice so že zdaj dosegle limit«, je bila reakcija uradnih strani. V prvem Poročilu o Alpah leta 1998 smo izjavo iz Belluna opremili tudi s številkami: v tem trenutku je izrabljenih le 30% transportnih zmogljivosti alpskih železnic. »Ni res«, se je spet odzvala uradna stran, »mi potrebujemo nove železniške transverzale, sicer se bo vse ustavilo«.



Foto: CIPRA

Istočasno – trdijo tako železničarji kot tudi CIPRA – teh kapacitet še tako dolgo ne bodo koristili, dokler bo cestni promet tako poceni. Mi dodajamo: in dokler železniški prevoz ne bo bolj učinkovit in zanesljiv. Na vsak način obstaja rešitev – celo kratkoročno; o tem ni več nobenega dvoma. Z malo dobre volje bi lahko v kratkem ves tovorni promet skozi Alpe šel po tirih. Tega naj bi se zavedali vsi prebivalci alpskega prostora, ki jih muči promet.

Na kaj pa potlej čakamo? Na to, da se zbudi politika. Ta mora sprevideti, da je zdaj ona na vrsti. Ona mora ukrepati, pogoji za to so celo dobri. EU je oddala priznanje švicarski dajtvi na zmogljivost tovornjakov, tako da bi lahko uvedli nekaj podobnega tudi v državah članicah EU, zlasti v občutljivih področjih. Nad 500 organizacij je pri EU že vložilo skupno petico, naj se taka dajatev uvede v celi Evropski uniji.

Čeprav ni sprejemljivo, je morda razumljivo, da vlade v Rimu ali Parizu ne kažejo posebnega zanimanja za to vprašanje: Alpe so jim predalet. Povsem nerazumljivo pa je, da tudi regionalne vlade v alpskem prostoru nikoli niso jasno in nedvoumno izrekle teh zahtev. Postati morajo dejavne. Če bi se alpske regije ukvarjale z intenzivnim lobiranjem, bi se lahko veliko premaknilo tako na državni kot tudi na evropski ravni. Zakaj tega potem ne počno?

Helmuth Moroder
1° podpredsednik CIPRE-International

Uvodnik

Medtem pa prihajajo prav železniške družbe vse bolj pogosto z resnico na dan. Po njihovih izjavah je CIPRA celo podcenjevala potenciale obstoječih železniških prog. Tako je Claudio Demattè, predsednik italijanskih železnic, pred kratkim izjavil, da bi lahko kmalu prevažali na progi čez Brenner 30 milijonov ton letno, kar štirikrat več kot danes. Visoki uradniki železnic ugotavljajo, da isto velja tudi za vse druge alpske transverzale.

VSEBINA



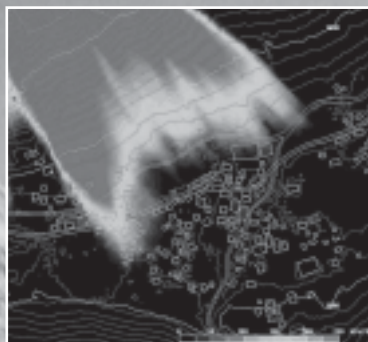
- **PROMET** 4 Raziskava OECD o alpskem prometu, sprejemljivem za okolje: Možno brez revolucije
- 5 Promet v Alpah onesnažuje zrak
- Brennerska os: številke zgovorne same po sebi

- **ALPSKA KONVENCIJA** 6 Uresničevanje Alpske konvencije
- Stalni sekretariat, prometni protokol & co.

- **AKTUALNO** 7 Omrežje občin bo obiskalo Slovenijo
- Generalna direkcija za regionalno politiko in Alpe

- **BELA KNJIGA/ČRNA LISTA** 8 Nevarna območja: nov pristop v Avstriji
- Zavarovana območja: nazadovanje v Lombardiji

- **PUBLIKACIJE** 9 Prihodnost alpskih mest v Evropi
- Bibliografija Alpske konvencije
- Z odprtimi očmi skozi Liechtenstein



- **POROČILA IZ DEŽEL** 10 Predor pod Mont Blancom
- Od Mont Blanca do doline Vallée d'Aspe
- Naprave za umetno zasneževanje v Liechtensteinu
- Italija: Massello v sporu z ENELOM



- 11 CIPRA Nemčija na internetu
- CIPRA Nemčija v bavarskem parlamentu na simpoziju poslanske skupine SPD o nadaljnjem razvoju Alpske konvencije
- Italija: motorne sani

- **POLETNA AKADEMIJA** 12 Poletna akademija »Žarišče Alpe«: zdaj se prijavite!



Raziskava OECD o alpskem prometu, sprejemljivem za okolje

Možno brez revolucije

»Alpski prostor je še posebej občutljivo področje, na katerega zaradi topografskih značilnosti in obsega prometa na zelo majhni površini močno vplivajo obremenitve okolja, ki jih povzročata promet.« To je izjava iz predgovora raziskave, ki so jo januarja v Chambéryju predstavili avtorji pilotskega projekta EST (trajnostni in za okolje sprejemljiv alpski promet) pri Organizaciji za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD). Projekt so skupaj pripravile Avstrija, Francija in Švica. Študijo so opravili v okviru raziskovalnega projekta OECD o trajnostnem in za okolje sprejemljivem prometu.



Ur. – Izhajajoč iz cilja za trajnostni in za okolje sprejemljiv promet v letu 2030 so avtorji s pomočjo povratne analize raziskovali ukrepe, ki so potrebni za uresničenje tega cilja. Ozadje raziskave je predstavljala Alpska konvencija, v kateri so se pogodbenice obvezale, da bodo zmanjšale obremenitve in nevarnosti v prometu čez Alpe in znotraj njih. Namen pilotskega projekta EST je bil določiti cilje in merila za trajnostni alpski promet ter raziskati strategije in ukrepe za trajnostni promet, ki poteka čez Alpe in znotraj njih.

Skupna merila

Za trajnostni in za okolje sprejemljiv promet v letu 2030 je bilo določeno šest meril, ki naj bi predstavljala lokalne, regionalne in globalne obremenitve. Nekatera od teh meril je določila Svetovna zdravstvena organizacija (onesnaževanje zraka, hrup, ki ga povzroča cestni promet):

- skupna emisija CO₂: < 20 % emisije CO₂ v letu 1990;
- skupna emisija NO₂: < 10 % emisije NO₂ v letu 1990;
- skupna emisija VOC: <Promet v Alpah onesnažuje zrak 20 % emisije VOC v letu 1990;
- glede na krajevne in regionalne pogoje za emisijo drobnih delcev: zmanjšanje vrednosti med 55 % in 99 % v primerjavi z letom 1990;
- glede na krajevne in regionalne pogoje za hrup: največ 55 decibelov podnevi oziroma 45 decibelov v nočnem času in v notranjih prostorih;
- izraba površin za izgradnjo prometne infrastrukture se mora v primerjavi z letom 1990 zmanjšati.

Tisti, ki so sodelovali pri projektu EST, menijo, da bodo 40 % do 45 % ukrepov, ki so potrebni za izpolnitev meril EST, sestavljale tehnološke opcije, 55 % do 60 % pa ukrepi s strani povpraševalcev ter sprememba položaja v korist ustanovam javnega prometa, ki bodo okolju primernejša.

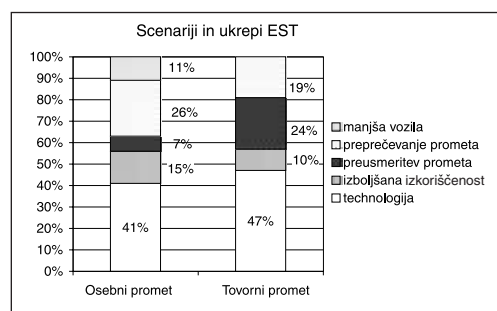
V nasprotju s splošnimi ugotovitvami raziskave OECD avtorji projekta za celotni alpski prostor ocenjujejo, da bodo okrog dve tretjini projekta predstavljale tehnološke izboljšave, le eno tretjino pa ukrepi s strani povpraševanja.

Pozitivni vplivi na tržišče delovne sile

Izvedba predlaganih ukrepov ne bo negativno vplivala ne na gospodarsko rast niti na trg delovne sile. Model gospodarstva, ki ga je izdelala avstrijska skupina, kaže, da bi znašala rast bruto domačega proizvoda na leto manj kot 0,1 %, medtem ko bi se število brezposelnih zmanjšalo s 6,3 % na 5,9 %.

Avtorji študije so mnenja, da se večina potrebnih političnih instrumentov že uporablja ali pa so v pripravi. Zadostovala bi torej njihova učinkovita in hitra uporaba, kar se pa ta trenutek ne dogaja. V resnici želi splošna evropska prometna politika rešiti problematiko naraščanja prometa s pomočjo tehničnih rešitev in pri tem prepogosto z gradnjo novih cest. To pa je nevdržno, predvsem za ljudi, ki imajo težave zaradi škodljivega vpliva cestnega prometa na okolje. Kot je znano, pa pogum politikov ni vedno tako velik, kot če ga primerjamo z dobro pripravljeno vsebino določenih dokumentov in študij (bele knjige, konvencije, memorandumi itd.). Zasluga predstavljene raziskave je prav v tem, da je pokazala, prednosti in da je obravnavala problematiko prek meja osnovne teme. Tak pristop se v politiki žal še ni uveljavil.

Brošuro, ki je na voljo v francoskem, italijanskem, nemškem in slovenskem jeziku, lahko dobite pri Zveznem ministrstvu za okolje, mladino in družino, Stubenbastei 5, A-1010 Wien; ISBN 3-902010-28-2.



Promet v Alpah onesnažuje zrak

Ur. – Rezultate meritev kakovosti zraka je pogosto potrebno interpretirati, včasih pa vodijo v prav nenavadne sklepe: številke, s katerimi trenutno razpolagajo v Chamonixu in dolini Maurienne, kažejo, da odsotnost tovornih vozil v dolini Chamonixa od nesreče v montblanškem predoru naprej ni imela nobenega pozitivnega vpliva na kakovost zraka, tranzit dvojnega števila tovornjakov skozi dolino Maurienne pa nobenega negativnega. Te meritve so bile opravljene na podlagi zahtevnih tehničnih standardov, pravilno pa jih lahko interpretiramo le, če smo jih opravili na ustreznih lokacijah in če jih povežemo z drugimi vplivnimi vrednostnimi ter upoštevamo lokalne vremenske razmere.

V Švici pa so lani pri enakem primeru opazili ravno nasprotno: medtem ko je bila od 18. do 26. februarja gotthardska avtocesta zaradi nevarnosti plazov zaprta, so promet iz severa in juga preusmerili na prelaz Sv. Bernardin. Na gotthardski prometni osi se je koncentracija dušikovega oksida (NO_x) v neposredni bližini

ceste zmanjšala za polovico, na bolj oddaljenih področjih pa je bilo mogoče zaznati splošni upad koncentracije za četrtino. V nasprotju s tem so bile na osi Sv. Bernardina izmerjene bistveno večje vrednosti kot običajno: vrednosti dušikovega oksida so se praktično podvojile.

Na srečanju ITE (Evropska prometna pobuda), ki je bilo v začetku marca v Chamonixu, so različne organizacije od francoske ministrice za okolje Voynet zahtevale postavitev opazovalnic prometa na gorskih območjih po vzorcu navigacijskih opazovalnic, ki so jih uvedli po nesreči tankerja »Erike«. S pomočjo teh opazovalnic bi bilo mogoče učinkovito kontrolirati izvajanje sprejetih ukrepov in obveščati prebivalce. V okviru Alpske konvencije bi seveda moral tak sistem že davno obstajati za celoten alpski prostor.



© Gesellschaft für ökologische Forschung, München

Brennerska os: številke zgovorne same po sebi

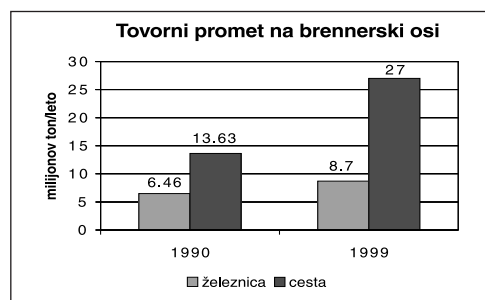
Ur. – Na brennerski osi je v obdobju od leta 1990 do 1999 transport blaga po cesti obsegal 13,37 milijonov ton, kar je bilo šestkrat več kot pri železnici, po kateri so prepeljali samo 2,4 milijona ton. Danes prepeljejo po cesti trikrat toliko blaga kot z železnico, istočasno pa se nihče ne zmeni za to, kolikšni so resnični stroški. Vožnja prek brennerskega prelaza stane danes občutno manj, kot je to bilo še leta 1994. Po eni strani je to pripisati dejstvu, da zaradi ukinitve meja ni več postankov na meji, po drugi strani pa so ukinili cestno pristojbino, ki jo je le deloma nadomestilo zvišanje cestnine.

Tako v tranzitni pogodbi med Avstrijo in Evropsko unijo kakor tudi v pogodbi o pristopu k Evropski uniji je določeno omejeno število t.i. ekotočk, ki jih izdajo prevoznikom, le-te pa se merijo po količini emisij NO_x posameznega tovornjaka. Če je določeno število voženj prekoračeno za več kot 8 %, se naslednje leto število ekotočk še zmanjša.

Dejstvo je, da je bilo število tranzitnih voženj prek Avstrije, za katere je potrebno določeno število

ekotočk, prekoračeno za 14 %. Zaradi tega je komisija predlagala, da se v letu 2000 število ekotočk zmanjša za približno 2,4 milijona, kar ustreza okoli 380.000 tranzitnim vožnjam tovornih vozil. 2. marca 2000 so sejo tranzitnega odbora v Bruslju, na kateri naj bi obravnavali omenjeni predlog v skladu s pogodbo, preložili in tako predloga niso uresničili. Dve tretjini ekotočk pa so za leto 2000 razdelili že pred to odločilno sejo.

Tako v tranzitni pogodbi kakor tudi v pogodbi o pristopu k Evropski uniji so se dogovorili o 60-odstotnem zmanjšanju škodljivih snovi, ki izvirajo iz tranzitnega prometa tovornih vozil, vendar pa smo danes prav zaradi vedno večjega tranzitnega prometa tovornih vozil od tega oddaljeni bolj kot kdajkoli prej. Dramatična porast prometa je tehnične izboljšave izničil in isto velja tudi za obremenitve okolja s hrupom.



Vir: Transforum Austria-Tirol

Uresničevanje Alpske konvencije

Švicarska delegacija pri Stalnem odboru Alpske konvencije je predložila 11 predlogov za uresničitev Alpske konvencije. Po mnenju CIPRE dokument ni dovolj poglobljen, ne vsebuje pomembnih točk, poleg tega pa so predlogi formulirani tako, da niso obvezujoči.



Ur. – Bistven pogoj, da bi uresničevanje Alpske konvencije dejansko napredovalo, je ustanovitev stalnega sekretariata, ki bi moral usklajevati in podpirati delo pogodbenic (glej članek na tej strani).

Pomembno pa bi bilo tudi spoznanje, da si uresničevanja konvencije brez finančnih sredstev ni mogoče zamisliti. Glede tega bi se morale pogodbenice izjasniti, ali so za sprejete ukrepe pripravljene zagotoviti ustrezna sredstva. V nasprotnem primeru bodo predlogi ostali le neučinkovit seznam želja.

Vprašljivo je tudi dejstvo, da se v švicarskem dokumentu uresničevanj obstoječih protokolov izkorišča zope začetek uvajanja novih. Gre za dve področji delovanja, ki si v nobenem oziru ne nasprotujeta, ni

pa novost, da je bilo sprejetje manjkajočih protokolov (prebivalstvo in kultura, ohranjanje čistega zraka, odpadki, vodno gospodarstvo) odloženo pod pretvezo, da morajo biti uresničeni najprej obstoječi protokoli. Alpska konvencija poskuša uresničiti načelo trajnosti, kajti namen te pogodbe ni uresničevanje protokolov samo nekaterih sektorjev in zanemarjanje drugih.

V mesecu marcu je bilo zasedanje Stalnega odbora Alpske konvencije po zaključku redakcije, naslednje zasedanje pa bo že maja. Zaključek redakcije za informativni bilten CIPRA-Info 57 bo po tem zasedanju. Tako bo mogoče o izhodiščnem položaju izčrpno poročati pred 30. oziroma 31. oktobrom, ko bo v švicarskem Luzernu VI. alpska konferenca (konferenca ministrov za okolje iz alpskih držav, ki jo priredijo vsako drugo leto).

Stalni sekretariat, prometni protokol & co.

Švicarsko predsedstvo Alpske konvencije je na seznam marčevskega zasedanja uvrstilo točko o «stalnem sekretariatu», ki že sodi v železni repertoar dnevnega reda. CIPRA je v svojem stališču ponovno izrazila znane argumente.

Ur. – Na prvi pogled je današnji krožni sistem sekretariata demokratičen institut, žal pa Alpska konvencija brez stalnega sekretariata ne more delovati učinkovito. Predsedstvo posamezne države si «ustvari» svojo upravo in skupino sodelavcev, ki se morata z delom najprej seznaniti. Pri tem se izgublja dragoceni čas, ki bi ga lahko bolje izkoristili za konkretno delo in izvajanje nalog. Čim se odgovorni seznanijo z delom, se sistem zavrti naprej in na vrsti je že naslednja država. Kar se tiče stroškov, je treba opozoriti na to, da vodenje sekretariata, ki ga izvaja vsakokratna predsedujoča država, seveda tudi ni zastoj in je v danih strukturnih pogojih neuskolajeno in neučinkovito. Namesto da bi se investiralo v učinkovito usklajevanje in izvajanje nalog, je investiranje v glavnem nekoristno in neučinkovito.

Zaradi tega je CIPRA zahtevala, da se v letu 2001 ustanovi stalni sekretariat, in upamo lahko, da bodo pogodbenice Alpske konvencije sedaj, ko so vse države podpisnice ratificirale Alpsko konvencijo, končno pripravljene storiti ta korak.

Prometni protokol in odprava spornih vprašanj

Pokazalo se je, da je izhodiščni položaj pri prometnem protokolu po zaključku redakcije odprt. Avstrija je zadnja leta ultimativno zahtevala «dober» protokol, ki bo ustrezal ciljem Alpske konvencije. Sedaj pa je prav Avstrija tista država, ki noče opustiti različnih načrtov za gradnjo cest in se zavzema za slabše besedilo konvencije.

CIPRA se je začasno odpovedala zasedanjem, posvečenim postopku za odpravo spornih vprašanj. Potem ko je v zadnjem času Nemčija pri sporih glede Alpske konvencije sprejela postopek, ki predvideva obvezujočo rzsodbo, pa se zdi, da bo ta zadeva končno le dočkala dober konec. Nemški minister za okolje je namreč povabil predstavnike CIPRE, naj pojasnijo obstoječe «nesporazume» glede nemškega stališča. Do srečanja je prišlo v Berlinu po zaključku redakcije.

Omrežje občin bo obiskalo Slovenijo

Omrežje občin »Povezanost v Alpah«, ki je nastalo na pobudo CIPRE, je po svoji ustanovitvi pridobilo dve novi članici. Poleg konkretnega uresničevanja trajnostnega razvoja v občinah spada med bistvene vsebine omrežja občin tudi izmenjava čez jezikovne in državne meje.

Ur. – Omrežje občin »Povezanost v Alpah«, ki združuje občine iz vseh sedmih alpskih držav, je kot društvo bilo ustanovljeno leta 1997 po leto in pol trajajoči pilotni fazi. CIPRA je v pilotni fazi v sodelovanju z Inštitutom za raziskovanje Alp iz Garmisch-Partenkirchen intenzivno skrbela za omrežje, pozneje pa je društvo samo prevzelo vodenje svoje dejavnosti. Zdaj pa je upravni odbor omrežja soglasno izrazil željo, da bi določene dejavnosti zlasti na področju upravljanja zopet prevzela CIPRA.

38 članov društva s skupno 95 občin si prizadeva, da bi na podlagi projektov v občinah konkretno uveljavljali Alpsko konvencijo in zamisel o trajnostnem razvoju. Zelo pomembni dejavnosti »Povezanosti v Alpah« sta tudi komunikacija in izmenjava izkušenj. V ta namen se vsako leto pripravi ekskurzija v eno izmed alpskih dežel. Letos jih bo od 24. do 27. maja pot vodila po Sloveniji: na programu sta seveda obiska pri občinah Kranjska Gora in Bovec, ki sta tudi članici omrežja, poleg tega bodo na različnih krajih obravnavali teme, kot so npr. hribovsko kmetijstvo, promet in turizem. Obvezna postojanka pa bo seveda tudi obisk Triglavskega narodnega parka.

www.alpenallianz.org



Rainer Siegele, predsednik »Povezanosti v Alpah« in predsednik občine Mäder (A)

Generalna direkcija za regionalno politiko in Alpe

Predno je leta 1999 Michel Barnier postal komisar za regionalno politiko pri Evropski uniji (DG XVI), je bil francoski minister za okolje, dejaven pa je bil tudi kot predsednik Alpske konference ter sopredsednik organizacijskega odbora za olimpijske igre v Albertvillu. Zaradi vsega tega kakor tudi zaradi svojega »savoyškega izvora« ima do alpskega prostora poseben odnos. Kateri so cilji novega evropskega komisarja?

Ur. – V razpravah o pripravi evropskega programa INTERREG III za obdobje 2000 do 2006 je Barnier ubral pot, ki omogoča, da se INTERREG III nanaša na celoten alpski prostor. To velja seveda za delni program III A za čezmejno sodelovanje, pa tudi za delni program III B za mednarodno sodelovanje, kar ni bilo zajeto v INTERREG II. Zaradi novega položaja bo v smislu Alpske konvencije možno financirati pobude v okviru alpskega prostora in tiste pobude, ki bodo segale prek državnih meja.

Barnier se skupaj z DG XVI čuti neposredno odgovornega za reševanje prometne problematike na alpskem prostoru. Na področju prometa vidi tri strategije: dati prednost okolju, krepiti čezmejno sodelovanje in uresničevati skupno evropsko politiko pri prostorskem načrtovanju (zadnja točka do sedaj ni sodila v pristojnost Evropske unije). V delnem programu INTERREG III B je predvideno spodbujanje učinkovitih in trajnostnih transportnih sistemov.

Barnier bo zagotovil, da v regionalni politiki Evropske unije ne bodo pozabili na Alpe. Upamo lahko, da bodo finančna sredstva koristila tistim projektom, ki ustrezajo načelom Alpske konvencije.

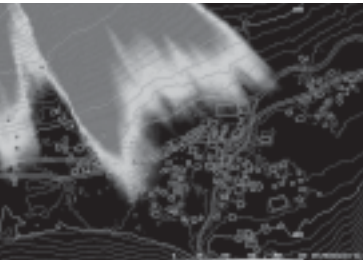
Vir: govor na kolokviju »Predor 2000, prispevek alpskih transversal na poti k trajnostnemu razvoju« v Ženevi 16. decembra 1999



Michael Barnier, komisar EU za regionalno politiko

© Europäische Gemeinschaften, 1995 – 2000

Nevarna območja: nov pristop v Avstriji



Plaz v Galtüru (A),
februarja 1999

© Forstliche Bundesversuchsanstalt, Wien

Ur. – Po snežnih plazovih v zimi 1998/99 je Zvezno ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo izdalo odredbo o spremembi kriterijev za določanje nevarnih con. Pri določanju ogroženih območij se bodo zdaj ozirali tudi na bivšo škodo in »tihe priče«, zbirali bodo podatke o terenu in uporabljali računske postopke. Pred kratkim so pridobili tudi nove tehnične možnosti, s katerimi je prvič mogoče upoštevati pritisk znotraj plazu kot kriterij za razmejitev med rdečo in rumeno cono (glej sliko). Če je pritisk v plazu znašal $2,5 \text{ t/m}_2$, so ga doslej smatrali za dovolj varnega, po dolgih razpravah in na podlagi sodelovanja s švicarskimi strokovnjaki so zdaj spoznali, da je primeren pritisk 1 t/m_2 .

Konflikt med željami po varnosti in gospodarsko motiviranimi željami po novih gradnjah je zelo viden pri organih lokalne uprave. Zaradi uresničevanja nove odredbe bo marsikatera občina morala iz varnostnih razlogov razširiti rdeče cone. To bo okrepilo zaupanje

prebivalstva in bo v turističnih občinah imelo tudi gospodarski pomen: zmanjšanje povpraševanja v turizmu po katastrofalnem plazu ima bolj negativne gospodarske posledice kot konsekvantno in transparentno preprečevanje naravnih nesreč.

9. člen Protokola o urejanju prostora in trajnostnem razvoju pravi: Programi oziroma načrti za urejanje prostora in trajnostni razvoj upoštevajo...

zlasti:

c. opredelitev območij, na katerih se je zaradi naravnih nevarnosti po najboljših močeh treba izogibati gradnji objektov in naprav

Zavarovana območja: nazadovanje v Lombardiji



© Gesellschaft für ökologische Forschung, München

Regionalni zakon, ki je v Lombardiji začel veljati februarja, je sprožil razpravo o načelu širjenja zavarovanih območij ter ustanavljanju novih, posledica tega bo verjetno zmanjšanje obstoječih zavarovanih območij in manj učinkovito načrtovanje letih.

Lombardija je v preteklih dvajsetih letih pripravila »načrt zavarovanih območij«, na podlagi katerega bi morali velike predele Alp in alpskega predgorja opredeliti kot regionalne parke. To pa so uresničili le deloma: nekatere parke so res ustanovili, drugi, čeprav so bili ustanovljeni, nikoli niso zares zaživel, spet drugi – v dragocenih višinskih legah – niso bili niti ustanovljeni (parki v območjih Bernina-Disgrazia, Livigno in Grigne).

Z novim zakonom bo tudi v bodoče večina zavarovanih območij obstajala le na papirju. Upravljanje obsto-

ječih parkov se bo tudi tako spremenilo, da bo v odročnih in nedostopnih območjih v veljavi dosedanja varstveni režim, v nižjih predelih pa bodo uveljavljali le manj stroge varstvene ukrepe. Narava in krajina sta v lombardijskem delu Alp čedalje bolj ogrožena. Tudi zato, ker v tej regiji ni nobenih drugih instrumentov za zavarovanje teh dobrin: Lombardija je edina regija v Italiji, ki vse do danes še ni razvila nobenega krajinskega načrta.

Damiano Di Simine, Legambiente

Protokol »Varstvo narave in urejanje krajine«, prvi odstavek 11. člena: »Pogodbenice se zavezujejo, da bodo ohranjale, urejale in po možnosti razširjale obstoječa zavarovana območja v skladu z njihovo namembnostjo in po možnosti ustanovljale nova zavarovana območja.(...)«

Prihodnost alpskih mest v Evropi

Ur. – Pred kratkim je izšel zbornik h konferenci «Prihodnost alpskih mest v Evropi», ki je bila 19. in 20. junija 1998 v Beljaku na avstrijskem Koroškem. Cilj konference je bil pojasniti, katere posebnosti so v primerjavi z ostalimi po velikosti primerljivimi mesti značilne za alpska mesta. Pri tem se je pokazalo, da je za vlogo alpskega mesta odločilna ne toliko «alpska specifičnost», ampak položaj mesta kot manjšega ali srednjevelikega mesta v Evropi, na to vlogo pa seveda vplivajo dejavniki, specifični za alpsko področje: relief, tradicija, dosegljivost in manjša gostota prebivalstva.

To ne tako obsežno delo vsebuje poleg izredno zanimivih prispevkov devetih avtorjev iz različnih držav tudi nekatere zelo poučne zemljevide, kot je, na primer, zemljevid o demografskem razvoju v Alpah. Še posebej razveseljivo pa je dejstvo, da je na začetku knjige napisan povzetek v francoskem, italijanskem, nemškem in slovenskem jeziku.

Prihodnost alpskih mest v Evropi, konferenca v Beljaku, 19.- 20. 6. 1998 – Revue de Géographie Alpine, 87. zvezek, 1999, št. 2, ISBN 3-906151-35-2, 2980 SIT



Bibliografija Alpske konvencije

Ur. – Prva «Bibliografija Alpske konvencije» je izšla leta 1994 pri oddelku za načrtovanje prostora in varstvo narave Avstrijskega planinskega društva (OeAV). Od takrat naprej Peter Hasslacher, vodja omenjenega oddelka, vsako leto skupaj z drugimi strokovnjaki alpskega loka pripravi aktualen pregled o tem, kaj vse je novega izšlo na temo Alpske konvencije. Decembra 1998 je izšel zbornik o literaturi za obdobje 1988 – 1998, pred kratkim pa še izdaja za leto 1999. Tako imamo na voljo obsežen pregled ne le nad najnovejšimi knjigami, ki obravnavajo to temo, temveč tudi nad časopisnimi članki, revijami in elektronskimi mediji.

Bibliographie Alpenkonvention (Bibliografija Alpske konvencije), OeAV, Pf. 312, 6010 Innsbruck, raumplanung.naturschutz@alpenverein.at

Z odprtimi očmi skozi Liechtenstein

Ur. – Knjiga opisuje krožno pešpot v 16 etapah skozi Liechtenstein, pri čemer so vse začetne in končne destinacije dosegljive z javnim prometom. Od drugih publikacij se ta vodnik razlikuje po dejstvu, da ne posreduje le informacij o rastlinstvu in živalstvu, temveč tudi o naravnih spomenikih, geologiji in podnebjju, zgodovini, problematiki rabe, obremenitvi zraka itd.

Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz: Mit offenen Augen durch Liechtenstein, 320 str., 34 CHF, na voljo pri LGU, faks 00423 237 40 31, lgu@lgu.li

Predor pod Mont Blancom

Ur. – Cestni predor skozi Mont Blanc je zaprt od katastrofalnega požara 24. marca 1999 naprej. Čez približno eno leto naj bi ga ponovno odprli. Zdaj pa je v Franciji vse več takih, ki zahtevajo, da se tunnel odpre le za osebna in ne za tovorna vozila. Zvezdasto razporejene železniške proge v okolici Breila povezujejo Nico skozi predor Tende s Cuneom ter z Ligurijo in Alpes Maritimes. Predor Tende ima velikanski potencial. Gradbeno je bolj ugoden kot marsikateri veliki železniški predor (rampe, ukrivljenost, presek predora), kot dobro prikazuje primerjava v »Montagnes méditerranéennes« (štev. 10/99, str. 115ff). Tudi južna proga ob Ženevskem jezeru ima še precejšen potencial za prevoz blaga po tirihi skozi Alpe. Ta povezava, ki na 18 kilometrih zahteva bistveno obnovo, bi lahko francosko železniško omrežje povezala s Simplonovo progjo in tako z Italijo. Če bi povečali kapacitete na teh progah, bi se lahko na preprost način odpovedali ponovnemu transportu blaga skozi cestni predor pod Mont Blancom.

Naprave za umetno zasneževanje v Liechtensteinu

r.i. – Do sedaj v Liechtensteinu ni bilo naprav za umetno zasneževanje, do leta 1998 jih je namreč prepovedoval zakon o gradnjah. Prav v letu 1998 pa je parlament to prepoved odpravil in konec leta 1999 sta dve občini že izdali dovoljenje za postavitve prvih zasneževalnih naprav. Liechtensteinska družba za varstvo okolja (LGU) se je proti tej odločitvi pritožila. Upravni pritožbeni organ (VBI) je sedaj odločil, da je na podlagi zakona o varstvu narave potrebno za gradnjo in začetek obratovanja v vsakem primeru izpeljati ustrezen postopek. Če naj bi umetno zasneževali območje, večje od 5 ha, mora biti poleg tega opravljena tudi študija o vplivih na okolje.

Vlada mora tako preveriti, ali je mogoče odobriti naprave za umetno zasneževanje, kar pomeni poseg v naravo in krajino, ter v skrajnem primeru določiti ustrezne nadomestne ukrepe. Po zakonu o gradnjah morajo te naprave delovati tako, da je prekomerna in glede na lokalno rabo nedopustna obremenitev prebivalcev s hrupom izključena. Vendar po mnenju VBI hrup ni zadeva, s katero se ukvarja varstvo narave in krajine, zato se morajo tisti, ki živijo ob zemljišču, na katerem obratujejo naprave za zasneževanje, sami »ubraniti« pred morebitnim hrupom.

Obsežen upor proti tranzitu v Franciji

Od Mont Blanca do doline Vallée d'Aspe

Že leta in leta se borijo prebivalci Francije proti prometu tovornjakov. Protesti pa so v njihovem hrupu vedno ostali neuslišani. Vse do dne, ko se je poplava tovornjakov po usodnem požaru v predoru pod Mont Blancom nenadoma ustavila. Predsednik Chirac in premier Jospin sta nenadoma začela zagotavljati prebivalstvu, da se bo odslej vse spremenilo. Lepe besede – vsaj to – je pa žal vse ostalo pri starem (cestnem prometu). Državljanjskim pobudam je eno leto po nesreči resnično dovolj lepih besed in zato zahtevajo vse bolj odločno konkretna dejanja – vse od Mont Blanca do doline Aspe v Pirenejih: 30. oktobra so predor pod Mont Blancom simbolično zazidali, avtocesta v Maurienne je bila tudi večkrat blokirana, v začetku marca je v Chamonixu potekala konferenca o tranzitu, kjer so sodelovali strokovnjaki iz vseh alpskih dežel, za 7. maj pa je v dolini Vallée d'Aspe načrtovana velika mednarodna manifestacija proti tranzitni norosti. Francoski državljani so v polnem teku. Ustavi jih lahko le francoski minister za promet: z učinkovitimi ukrepi za preusmeritev prometa na tire.

Renate Zauner

Initiative Transport Europe (ITE)

Italija: Massello v sporu z ENELOM

f.p. – Massello je manjša občina z 88 prebivalci v piemontski dolini Germanasca, ki že leto dni sodeluje v omrežju občin »Povezanost v Alpah«. Občinska uprava je zavrnila zahtevek, ki ga je vložil nacionalni distributer električne energije ENEL za preusmeritev reke Germanasca, da bi lahko izkoriščal vodno energijo. Po kakovosti površinske vode je rečni sistem Germanasce eden najnaravnejših rečnih ekosistemov v pokrajini Piemont. Predstavniki občine so tako prepričani, da je potrebno uresničiti tiste projekte, ki na področju občine spodbujajo trajnostni razvoj. Njihovo ravnanje dokazuje, da raste zavest o bogastvu, ki ga, recimo, neokrnjen vodotok predstavlja za alpsko območje. Upamo lahko le, da se bo ta nova zavest prebivalcev Alp, pa tudi in predvsem upravnih organov, ki podeljujejo koncesije, še utrdila.

CIPRA Nemčija v bavarskem parlamentu na simpoziju poslanske skupine SPD o nadaljnjem razvoju Alpske konvencije

a.gü. – Poslanska skupina SPD na Bavarskem je 21.02.2000 organizirala simpozij za nevladne organizacije o nadaljnjem razvoju Alpske konvencije. Na simpoziju naj bi zbrali in združili zahteve nevladnih organizacij kot gonilnih sil za uresničevanje Alpske konvencije. Rezultati naj bi bili podlaga za mednarodno konferenco, ki jo želi pripraviti Delovna skupnost socialistov v alpskem prostoru (ASA) 30.6.2000 v Münchnu. Zahteve nevladnih organizacij naj bi nato posredovali vsem parlamentom v alpskem prostoru.

Datum simpozija so določili žal zelo kratkoročno in se je prekrival z drugimi prireditvami, povezanimi z Alpsko konvencijo, tako da so le redke nevladne organizacije predstavile svoje zahteve. Katalog zahtev nemške CIPRE je za zainteresirane na voljo pri nemškem odboru. Na tiskovni konferenci ob zaključku simpozija so jih tudi učinkovito predstavili zastopnikom tiska, radia in bavarske televizije.

www.CIPRA.de: CIPRA Nemčija na internetu

a.gü. – Odslej bo CIPRA Nemčija zastopana tudi na internetu. Na naslovu www.CIPRA.de lahko od koderkoli po svetu dobite obsežne informacije predvsem o nemškem odboru CIPRE in njegovih dejavnostih:

- podatki o aktualnih prireditvah in stališča
- obsežna predstavitev CIPRE Nemčija
- kratke informacije o Alpski konvenciji
- seznam projektov
- objava celotne okrožnice članom CIPRE Nemčija

■ seznam zvez z drugimi ustanovami, ki se zavzemajo za trajnostni razvoj v alpskem prostoru na Bavarskem, je še v pripravi.

Pogled na spletne strani se spleča.



Italija: motorne sani

f.p. – Na področju italijanskih Alp se v rekreacijske namene vedno bolj uporabljajo motorne sani. Z njimi se pogosto vozi večje število navdušencev, nanje pa naletimo ob vsakem času, podnevi in ponoči. Da bi prišli do visokoležečih koč in bivakov, se vozijo po urejenih površinah (po smučiščih in progah za smučarski tek), pa tudi rezervatih (ledenikih in poteh za smučarske ture). Na to temo je združenje «Mountain Wilderness» priredilo srečanje funkcionarjev okoljskih organizacij in planinskih društev, prišli pa so tudi predstavniki oblasti in prebivalcev. Še enkrat se je izkazalo, da je Italija tista država, v kateri so tovrstni predpisi najmanj jasni. Italijanski zakon o cestnem prometu sploh ne predvideva uporabe motornih sani in tako se je v nasprotju z mopedi in drugimi primerljivimi vozili s sanmi mogoče voziti naokoli, ne da bi bile le-te zavarovane ali opremljene z registrsko tablico in svetlobnimi signali. Sedaj se zahteva sprememba zakona o cestnem prometu, da bi zakonsko uredili uporabo teh vozil, katerih uporaba bi bila tako dovoljena pri reševalnih akcijah, za oskrbo oddaljenih koč

in za delo vzdolž cestnega omrežja. Vožnjo po nezazidanih površinah, travnikih, sprehajalnih poteh in gozdarskih cestah pa je treba prepovedati.



Foto: Lynx, MIS

Poletna akademija »Žarišče Alpe«: zdaj se prijavite!



W. Bätzing

Gasteinska dolina

Letos bo v Liechtensteinu že tretja poletna akademija CIPRE. V prvem delu bo podan splošen pregled nad tematiko, v projekt-nem delu pa bo moč poglobiti znanje o »ekološkem prestrukturiranju turističnih središč«. Pouk bo potekal v nemščini in ita-lijanščini, na osnovnem tečaju bo zagotavl-jeno simultano tolmačenje.

Ur. – V tritedenskem osnovnem tečaju poletne aka-demije se bodo udeleženci v Liechtensteinu ukvarjali z različnimi aktualnimi temami o Alpah, kot so npr. mit in resničnost v Alpah, geografsko in kulturno ozadje, za Alpe specifični problemi in dejavniki, ki jih povz-ročajo, obstoječi pristopi za premagovanje problemov v Alpah, osnove trajnostnega razvoja, prebivalstvo in naseljevanje, turizem in promet, kmetijstvo in gozdarstvo, energija, razvoj in varstvo narave in kraji-ne. Poseben poudarek bo posvečen tesnemu povezo-vanju izbranih tem med seboj in s praktičnimi probl-e-mi v alpskem prostoru.

Osrednji tečaj tretje poletne akademije po potekal pod vodstvom prof. Wernerja Bätzinga z Univerze v Erlangna (D) in bo posvečen temi »ekološko prestruk-turiranje turističnih središč – osrednji izziv za alpski

prostor v novi Evropi«. Ta tečaj, namenjen poglob-ljanju znanja in projekt-nemu delu, bo trajal 4 tedne. Uvod v osrednjo temo v okviru osnovnega tečaja po-letne akademije bo trajal 2 dni in ga je možno ločeno obiskovati. Projektno delo bo potekalo v Gasteinski dolini, predstavitev rezultatov pa v Liechtensteinu.

Aktualni program lahko najdete na www.cipra.org.
Prijave sprejemamo do 31. maja.

14. avgust do 1. september 2000:

trije tedni osnovnega usposabljanja o Alpah

24. / 25. avgust 2000:

dva dneva o osrednji temi »Ekološko prestruk-turiranje turističnih središč«

18. september do 14. oktober 2000:

štirje tedni projekt-nega dela o temi: »Ekološko prestrukturiranje turističnih središč – osrednji izziv za alpski prostor v novi Evropi«



Sklad Aage V. Jensen Charity Founda-tion iz Vaduza (FL) je finančno podprl izid te številke biltena CIPRA-Info.

IMPRESSUM

Obvestila CIPRE

izhajajo 4-krat letno

Impressum Obvestila CIPRE – izhajajo 4-krat letno – Uredništvo (ur.): Andreas Götz, Michel Revaz, Alma Sartoris CIPRA-International – drugi avtorji: – a.gü Andreas Güthler CIPRA-Deutschland, r.i. Regula Imhof LGU, f.p. Francesco Pastorelli CIPRA-Italia, Damiano Di Simone Legambiente, Renate Zauner ITE – Prevodi: Jürgen Deuble, Carlo Gubetti, Fabienne Juilland, Zdenka Hafner-Čelan, Carla Toscana, Maša Valentincič, – Pri ponatisu zaželjena navedba vira – Natisnjeno na recikliran papir – Nemška, francoska, italijanska in slovenska izdaja – Celotna naklada: 12.000 – Tisk: Gutenberg AG, Schaan/Liechtenstein

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, tel.: 00423 237 40 30, faks: 00423 237 40 31, e-mail: cipra@cipra.org, spletna stran: www.cipra.org

Nacionalni odbori:

CIPRA-Österreich, c/o ÖGNU Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien tel.: 0043 1 40 113 36, faks: 0043 1 40 113 50, e-mail: cipra@oegnu.or.at

CIPRA-Schweiz, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel

tel.: 0041 61 317 92 42, faks: 0041 61 317 92 66, e-mail: mbehrens@pronatura.ch

CIPRA-Deutschland, Waltherstrasse 29, D-80337 München,

tel.: 0049 89 54 42 78 50, faks: 0049 89 54 42 78 99, e-mail: cipra@1st-net.com, spletna stran: www.cipra.de

CIPRA-France, c/o Mountain Wilderness, 5, Place Bir hakeim, F-38000 Grenoble, tel.: 0033 476 01 89 08, faks: 0033 476 01 89 07, e-mail: cipra.france@wanadoo.fr

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan tel.: 00423 232 52 62, faks: 00423 237 40 31, e-mail: lgu@lgu.LOL.li

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino tel.: 0039 011 54 86 26, faks: 0039 011 534 120, e-mail: cipra@arpnet.it

CIPRA-Slovenija, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, tel.: 00386 61 123 13 43 (int. 209), e-mail: cipra@gozdis.si

Regionalni odbor:

CIPRA-Südtirol, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen tel.: 0039 0471 97 37 00, faks: 0039 0471 97 67 55, e-mail: natur@dnet.it

Adressberichtigungen nach At. Nr. 552 meiden.

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer de qui convient Pore una crociata secondo il caso	Annahme bekannt unverändert insuffizient	Nicht abgefragt bekannt insuffizient	Gestorben Decedde Deceduto
Adresse unverändert inadäquat insuffizient	Un- bekannt unverändert insuffizient	Abgefragt bekannt insuffizient	Respiro
Weggezeigt; Wegsänderung abgelehnt Abgelehnt Termin der Expedition expiré Tasloccato	Un- bekannt unverändert insuffizient	Abgefragt bekannt insuffizient	Respiro
Termin der Expedition expiré	Un- bekannt unverändert insuffizient	Abgefragt bekannt insuffizient	Respiro