



Trajnostno na pot po Alpah – mladi udeleženci projekta Youth Alpine Express © like.eis.in.the.sunshine / photocase

Potujmo drugače!

Več skupin mladih se bo v kratkem oz. se je že odpravilo na okolju prijazna potovanja po Alpah. Potovali bodo peš, s kolesom ali z vlakom. Kaj jih pri tem povezuje, kako bodo potovali in kdo še išče udeležence, si preberite v nadaljevanju.

Osemdeset dni, dva tisoč kilometrov, številne kratke zgodbe o kulturi, življenju in trajnostnem potovanju po Alpah – to je ideja pobude *Montagne Digitali*, ki jo bo junija 2015 začel uresničevati mlad Italijan. Trajnostna mobilnost ter varstvo podnebja in ozračja sta v ospredju tudi pri *Mission Zero Emission*, kot je Avstrijsko planinsko društvo poimenovalo svojo turo z gorskimi kolesi iz Innsbrucka na svetovno razstavo *Expo* v Milano. Opremljena s smučmi, jadralnim padalom in planinskimi čevlji, bosta štiri mesece na poti tudi dva Francoza, ki želita na poti od francoskega Cap Corse do slovenskega Triglavskega narodnega parka v okviru projekta *Alpine Line* spodbuditi razpravo o vlogi narave v sodobni družbi.

Počasno ekspresno potovanje za mlade

Vsak uspešen dan je vreden sto točk, pravi slogan skupine mladih, ki bodo sodelovali pri alpskem projektu *Youth Alpine Express*. Točke se bodo podeljevale za vsako opravljeno dejavnost, kot so prehranjevanje, potovanje, uporaba prhe itd., seveda pa tudi za vsak izdelek, npr. zrezek, jabolko, računalniško igro na mobilnem telefonu. Višja bo raven emisij CO₂, več bo točk. Namen projekta je doseči, da posamezen udeleženeec ne bi porabil več kot sto točk na dan, se zabavati in v družbi potovati na *Expo* v Milano. S prihodom na cilj bodo mladi pohodniki dokazali, da je okolju prijazno potovanje povsem izvedljivo, imeli pa bodo tudi priložnost, da bodo lahko obiskovalcem svetovne razstave in nekaterim ministrom alpskih držav pripovedovali o ljudeh, ki so jih srečali na svoji poti, in pojasnili število točk, ki so jih dosegli na poti.

Potovanje v Milano je sicer prva od skupno štirih etap, na katere je razdeljen projekt *Youth Alpine Express*. Naslednja cilja projekta sta Ruggell v Lihtenštajnu, kjer se bo CIPRA na svoji letni strokovni konferenci spraševala o okoliščinah za nastanek družbenih sprememb, in Bassano del Grappa v Italiji, kjer bo zasedal Mladinski parlament Alpske konvencije (YPAC). Zadnja etapa *Youth Alpine Express* bo Alpski teden, ki ga bodo oktobra 2016 organizirale večje alpske mreže in organizacije skupaj z nemškim in bavarskim okoljskim ministrstvom. Mladinski projekt CIPRE sta finančno podprla nemško Zvezno ministrstvo za okolje, varstvo narave in varnost reaktorjev ter program Evropske unije *Erasmus*.

Pridruži se nam!

Mladi, ki želijo sodelovati pri projektu *Youth Alpine Express* in se preizkusiti v trajnostnih slogih življenja, se lahko prijavijo še do 3. maja 2015. Na turi *Mission Zero Emission* Avstrijskega planinskega društva bo v ospredju Skupinsko kolesarjenje, pogoji udeležbe pa so objavljeni na domači spletni strani. Prosta mesta pa so na voljo tudi za vse, ki se želijo pridružiti navezi v okviru projekta *Alpine Line*, kjer bo dovolj časa tudi za razprave in doživetja v visokogorskem alpskem svetu.

Več informacij: www.youthalpineexpress.eu (en), www.facebook.com/youthalpineexpress, www.eingutertag.org (de, en), <http://www.alpenverein.at/expo/> (de), <http://www.torinoealpi.it/il-giro-delle-alpi-in-80-giorni/> (it), <http://www.alpinelineproject.com/le-projet/> (fr)

Stališče



Francesco Pastorelli je direktor CIPRE Italija. © CIPRA International

Alpske doline osvobodimo prometa

Manj tovrnega prometa na cesti, več po železnici – da bi to dosegli, je treba prevoznikom in podjetjem ponuditi drugačen način prevoza. Francesco Pastorelli, direktor CIPRE Italija, pozna pravi instrument za to.

Odprtje druge cevi v cestnem predoru Frejus je predvideno za leto 2019. Projekt gradnje so najprej opravičevali z argumentom, da gre za cev, ki bo zagotavljala varnost v predoru, a danes je povsem jasno, da bo namenjena prometu težkih tovornih vozil. Upravljavci pričakujejo, da bo predor dnevno prevozilo 4.200 tovornjakov – danes se ta številka vrti v povprečju okoli 1.826. Onesnaževanje okolja se bo povečalo, prav tako obremenitve okolja za lokalno prebivalstvo. Očitno je torej, da je projekt v nasprotju z zahtevami prometnega protokola Alpske konvencije.

Povsod po alpskem loku nastajajo novi, veliki infrastrukturni objekti. V Švici tako načrtujejo gradnjo druge cevi v gotthardskem cestnem predoru. O vprašanju, kateri tovor je treba nujno prepeljati iz enega kraja v drug kraj, ne poteka resna razprava. Prav tako ni ukrepov, ki bi učinkovito zmanjševali promet in ga preusmerjali, kjer je to potrebno. Ob vsem navedenem pa so ustrezni instrumenti na dlani in to je alpska tranzitna borza.

Alpska tranzitna borza je tržno usmerjen mehanizem, katerega namen je spodbujati preusmeritev prometa. Delovala bi tako, da bi se najprej opredelilo določeno število voženj tovornih vozil čez Alpe, za katere bi se podelile tranzitne pravice, s katerimi bi na trgu trgovala prevozna podjetja. Število prepustnic bi se določalo glede na to, kolikšen obseg prometa je za regijo še sprejemljiv. Preostale vožnje pa bi bilo treba opraviti z drugimi prevoznimi sredstvi, denimo z vlakom. Da bi borza dejansko delovala in promet ne bi potekal po zanj ugodnejših poteh, kot se to dogaja zdaj, je nujno usklajeno delovanje alpskih držav.

Tovrstni instrumenti in ukrepi so v primerjavi z novimi infrastrukturnimi projekti povezani le z nizkimi stroški, poleg tega ustrezajo strateškimi dokumentom prometne politike, kot sta Bela knjiga EU in Protokol o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa. Stroškovno ugodno bi bilo oblikovati učinkovitejši evropski prometni sistem, se izogniti nepotrebnim prevozom in zmanjšati škodljive posledice za prebivalce, ki živijo vzdolž tranzitnih poti, kakor tudi za okolje. Lotimo se torej že enkrat izvajanja vseh teh ukrepov!

Vir in več informacij: http://www.cipra.org/sl/sporocila-za-medije/alpska-tranzitna-borza-je-s-pravnega-vidika-izvedljiva?set_language=sl, <http://www.europaregion.info/it/alpentransitboerse.asp> (it, de), http://www.cipra.org/it/cipra/italia/CS_raddoppio%20del%20traforo%20del%20Frejus.pdf/at_download/file (it), http://www.alpeninitiative.ch/iniziativa-delle-alpi/i_nostri_temi/borsa_dei_transiti_alpini.html (de, it, fr, en)

Novice iz CIPRE



Čezmejna akcija Ogenj v Alpah kot opozorilo na nujnost ohranitve alpskega sveta – kresovi bodo zagoreli 8. avgusta 2015. © Martin Jäger / Pixelio.de

Kresovi bodo letos opozorili na nujnost trajnostnega turizma

Akcija Ogenj v Alpah se letos osredotoča na vedno večje izkoriščanje Alp in zahteva uvedbo trajnostnih konceptov turističnega razvoja. CIPRA se pri tem obrača zlasti na določene udeležence.

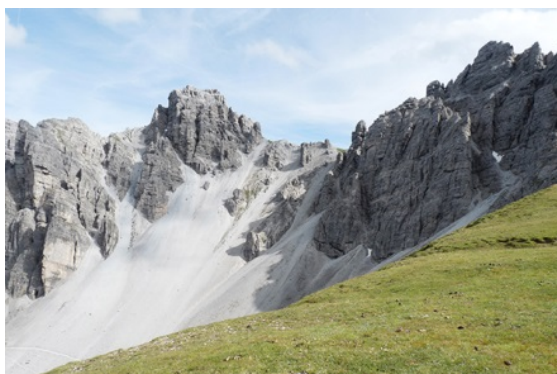
Čeprav se danes smučarske proge gradijo vse do dolin, kjer ni dovolj snega, alpski svet pa lahko podoživljamo kar na visečih mostovih in platformah, postavljenih na gorskih vrhovih, ter v različnih inscenacijah, število gostov kljub temu upada. Kresovi, ki jih bomo letos avgusta prižgali v Alpah, bodo zato izraz nasprotovanja komercializaciji alpskega prostora in obenem izraz prizadevanj za uveljavitev sonaravnega, trajnostnega turizma. Letošnji dogodek poziva k novemu načinu razmišljanja o zimskem in poletnem turizmu, navsezadnje tudi zato, ker imajo lahko Alpe vlogo vzorčne regije pri uveljavljanju trajnostnega turizma.

Od subjektov, ki zagotavljajo državno pomoč, se pričakuje, da upoštevajo kriterije trajnostnosti, saj se turizmu namenja dobršen delež javnih finančnih sredstev. »Potrebujemo turizem, ki bo obziren do narave, ki je ne bo le izkoriščal, temveč tudi varoval,« opozarja Stefan Grass, koordinator akcije. Sonaravni turizem vključuje tudi varstvo narave, urejanje pokrajine in okoljsko izobraževanje. Osrednja točka pri tem je vključevanje turistov, saj bo le tako mogoče zagotoviti trajnostno rabo, še dodaja Grass.

Mednarodna komisija za varstvo Alp (CIPRA) že od leta 1988 organizira akcijo prižiganja kresov v alpskem svetu, s katero vsako leto znova opozori, kako nujno je ohranjanje naravne dediščine v Alpah. Letos bodo kresovi po celotnem alpskem loku zagoreli 8. avgusta. Akcijo usklajuje CIPRA Švica.

Več informacij in prijava na www.feuerindenalpen.com (de, it, en).

Novice iz Alp



Kalkkögel, tudi severnotirolski Dolomiti, so priljubljeno območje miru – sredi območij, ki jih gosto prepredajo sedežnice in vzpenjače. © Josef Essl

Tišina na območju miru Kalkkögel

Med smučiščema na pogorju Kalkkögla ne bo vzpostavljena povezava, je določila Alpska konvencija, zdaj pa je tako odločil tudi tirolski deželni glavar. Odločitev je v turistični industriji povzročila veliko vznemirjenja.

Kot predvideva načrt, naj bi tirolski smučišči Schlick in Axamer Lizum med seboj povezali z vzpenjačo, katere trasa bi potekala po območju miru Kalkkögel. Projekt že buri duhove, tudi znotraj političnih strank. Günther Platter, tirolski deželni glavar, je pred kratkim izjavil, da načrt gradnje

povezave, kot ugotavljata Univerza v Innsbrucku in zunanje ministrstvo, nasprotuje ustavi in tudi načelom Alpske konvencije. Do teh ugotovitev je v svojem stališču prišla že leta 2010 pravna služba Alpske konvencije pri CIPRI Avstrija. Svoje nasprotovanje projektu vzpostavitve povezave smučišč na območju Kalkkögla so izrazile tudi širša javnost ter gorske in okoljske organizacije. Z njimi se seveda ne strinja Tirolska gospodarska zbornica, ki je predstavila nasprotno stališče. Po mnogih letih načrtovanja naj tako odločno nasprotovanje ne bi bilo sprejemljivo, so prepričani v zbornici. Alternativnih predlogov za to območje pa pri tem ne primanjkuje. Tirolska deželna vlada je upravljavcem že ponudila pomoč pri uresničevanju koncepta trajnostnega razvoja turizma.

Da je za smučarski turizem nujno potrebna sprememba v načinu razmišljanja, dokazuje letno upadanje zanimanja za alpsko smučanje. Aktualen primer prihaja iz Švice: organizacija Mountain Wilderness je v svojem sporočilu zapisala, da je bilo leta 2015 v primerjavi z letom 2014 na švicarskih smučiščih zabeleženih 5,1 % manj smučarskih vozovnic, ki so bile prvič registrirane ob vstopu na smučišče. Razlogi za to so močan švicarski frank, negotovost snežne odeje zaradi podnebnih sprememb in spreminjajoča se struktura družbe.

Viri in več informacij na: <http://mountainwilderness.ch/aktuell/einzelansicht/artikel/stop-dem-winterlichen-wettruesten/> (de), <http://www.cipra.org/de/cipra/oesterreich> (de), <http://www.initiative-pro-kalkkoegel.at/> (de), <http://www.kalkkoegel-retten.at/> (de)



Politika bo morala zagotoviti prave spodbude za varstvo podnebja, denimo s širitvijo mreže javnega prevoza. © Nuno Murão / Flickr.com

Nova politika razvoja gorskih območij v Franciji

V Franciji so pred tremi desetletji sprejeli zakon o gorskih območjih, ki je zdaj v postopku prenove. Pregled najpomembnejših dejstev o spremembah omenjenega zakona.

Francoski parlament je leta 1985 sprejel zakon o gorskih območjih. Tri desetletja let pozneje obstaja od 102 členov le še 35 členov v svoji prvotni različici. Globalni pojavi, kot so podnebne spremembe, postavljajo gorska območja pred nove izzive. Premier Manuel Valls je zato pooblastil Bernadette Laclais in Annie Genevard, da zbereta in oblikujeta predloge, na podlagi katerih bo mogoče spremeniti obstoječi zakon. Rezultat naj bi poslanki predstavili sredi maja 2015.

Devet gorskih in okoljskih organizacij, med njimi tudi CIPRA Francija, je medtem že oddalo svoja stališča, vključno z 21 konkretnimi ukrepi, in izrazilo zahtevo po vzpostavitvi ravnovesja med varstvom in rabo. Razvoj trajnostnih gorskih območij, kjer bo mogoče kakovostno živeti, naj bi bil možen z izvajanjem novih konceptov za razvoj turizma, povečanjem vrednosti biotske raznovrstnosti, zadovoljivim življenjskim slogom ter izgradnjo železnice in javnega prometa. Gorske in okoljske organizacije so v svojem dokumentu poleg tega izdelale koncepte, ki bodo zagotavljali osnovno oskrbo prebivalstvu in nadaljnji razvoj upravljanja gorskih območij.

Viri in več informacij na: <http://www.123savoie.com/auvergne-et-rhone-alpes-ensemble-pour-lacte-ii-de-la-loi-montagne/> (fr), <http://www.ladepeche.fr/article/2015/02/05/2043593-ils-planchent-sur-l-acte-ii-de-la-loi-montagne.html> (fr), http://anem.org/page.asp?ref_arbo=2239&ref_mere=2203 (fr), <http://www.cipra.org/fr/positions/acte-ii-de-la-loi-montagne-quelles-politiques-demain-pour-une-montagne-a-vivre> (fr)



Ali so žičniške naprave na smučiščih javna prevozna sredstva? Vrhovno sodišče v Italiji je na vprašanje odgovorilo negativno. © Peter Freitag / Pixelio.de

Davčna obveznost za smučarske žičnice v Italiji

Vrhovno sodišče je odločilo: žičniške naprave na smučiščih niso sredstva javnega prevoza, zato tudi zanje velja obveznost plačila občinskega davka na nepremičnine. Sodba je v zimskošportnih središčih seveda povzročila veliko razburjenja. Več v nadaljevanju.

Nedavno je eno od žičniških podjetij vložilo pritožbo zoper odločbo italijanskega davčnega organa, ki je od podjetja za leto 2014 zahtevalo plačilo nepremičninskega davka za smučarsko vlečnico. Drugostopenjsko, tj. vrhovno sodišče, je v tej zadevi odločilo, da komercialne smučarske žičnice in vzpenjače niso sredstva javnega prevoza in zato tudi zanje velja obveznost plačila davka. V praksi to pomeni, da bodo morali upravljavci letno plačati nepremičninski davek v višini 25.000 evrov za petsedežno in do 50.000 evrov za osemsedežno kabinsko sedežnico. Sodba, ki je panogo povsem pretresla, bi lahko usodno vplivala na številna smučišča, ki se že danes borijo s posledicami gospodarske krize.

Javnost je doslej vse žičnice dojemala kot javna prevozna sredstva – in to ne le tiste, ki so speljane do odročnih vasi in planin in so tako tudi zaradi javnega interesa deležne subvencioniranja države. Odločevalci zdaj iščejo ustrežno politično rešitev. Ali je mogoče ustrezen zakon spremeniti? Ali lahko plačilo nepremičninskega davka namesto žičniškega podjetja, ki se ukvarja z gospodarsko dejavnostjo, prevzame javni sektor? Okoljske organizacije so se odzvale kritično in opozorile, da pri tem sploh ni bilo postavljeno bistveno vprašanje, tj. kako dejansko preiti na – tudi z ekonomskega vidika – trajnostni turizem.

Vir in več informacij:

www.repubblica.it/economia/2015/03/23/news/sci_gestori_in_allarme_per_l_obbligo_di_pagare_l_imu_sugli_impianti-110290548/ (it), www.lastampa.it/2015/03/24/edizioni/aosta/la-cassazione-si-deve-pagare-limu-anche-sulle-funivie-mLlZLwplvqzOGZkvOOBIP/pagina.html (it), www.uncem.piemonte.it/News.php?id=423 (it), www.mountainwilderness.it/news/displaynews.php?idnews=426 (it), www.ilfattoquotidiano.it/2015/03/27/imu-anche-per-gli-impianti-a-fune-giusto/1542994/ (it)



Z nočnim vlakom v Alpe: določa ponudba povpraševanje – ali obratno? © Dirk Vorderstrasse / Flickr.com

Nočni vlaki na odstavnem tiru

Železniška podjetja iz svoje ponudbe črtajo vse več nočnih vlakov, ki potujejo z območja Alp ali nanj – z negativnimi posledicami za varstvo podnebja in turizem.

Železniška podjetja v Nemčiji in Švici ukinjajo vse več nočnih linij vlakov. Eden od primerov je železniška povezava na relaciji Bern–Bruselj, ki ponoči ne obratuje več. Posledice teh odločitev je občutiti na področju varstva podnebja, saj je potovanje z vlakom v primerjavi s potovanjem z letalom »odgovorno« za nastanek le petine emisij CO₂. Joop Spijker iz nizozemske Okoljske fundacije za Alpe zato pričakuje, da bodo tovrstne odločitve na Alpe kot turistično destinacijo negativno vplivale: »Pričakujemo lahko ukinitve železniških povezav do Münchna in Basla oz. Züricha, ki so za nizozemske turiste pomembne.« Tudi študija Stranke zelenih v nemškem zveznem parlamentu kaže, da ponudba nočnih vlakov obstaja in da so spalniki oz. ležalniki hitro razprodani, nemške železnice pa v nova železniška vozila ne vlagajo.

Podobne razmere so v Švici, kjer je anketa organizacije umverkehR pokazala, da bi 64 % vprašanih izbralo letalo kot alternativo nočnemu vlakom, če bi tega ukinili. V peticiji *Rešimo nočni vlak* organizacija umverkehR od švicarske vlade zahteva ohranitev nočnih linij vlakov Švicarskih zveznih železnic (SBB).

Temu nasprotno so se pri Avstrijskih zveznih železnicah (ÖBB) odločili za drugačno strategijo, saj so v nove povezave od Dunaja prek Linza/Passaua do Kölna/Düsseldorfa vložili okoli 46 mio. evrov. Prav tako daje nova strategija prednost zagotavljanju boljših storitev potrošnikom. Na Nizozemskem pa so uvedli novo linijo Alpenexpress in s tem turistom zagotovili mobilnost. »Pozimi se s tem nočnim vlakom lahko nizozemski gostje enkrat tedensko pripeljejo v Avstrijo in Italijo,« je pojasnil Spijker.

Viri in več informacij na: <http://www.bahnonline.ch/wp/82503/umverkehr-kampagne-rettet-den-nachtzug.htm> (de), <http://www.umverkehr.ch/de/Petition-Nachtzug> (de, fr), http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/index_en.htm (en), <http://www.cipra.org/de/publikationen/aktuelle-situation-und-handlungsansatze-zur-weiterentwicklung-des-nachtreisezugverkehrs-in-deutschland> (de)



Gradnja novih stanovanj pomeni pozidavo pokrajine: po ocenah študije bi bilo treba v dolini Rena v Vorarlbergu zgraditi okoli 30.000 novih stanovanj. © H.D.Volz / Pixelio.de

Namesto novih hiš potrebujemo nove ideje

Kot ugotavlja ena od študij, bo treba na območju doline Rena v Vorarlbergu zgraditi več novih stanovanj. A ideje o tem, kakšno bi moralo biti perspektivno prostorsko planiranje, imajo v lokalnem društvu.

Območje doline Rena med Lihtenštajnom, Švico in Avstrijo je ena gospodarsko najuspešnejših regij v Alpah. Napovedi kažejo, da se bo število prebivalcev vorarlberške doline Rena še povečevalo, kar bo imelo posledice za stanovanjski trg. Ena od študij kaže, da bo treba do leta 2030 zgraditi 33.000 stanovanj. Za primerjavo: v sosednjem Lihtenštajnu živi 37.000 ljudi, v celotnem Vorarlbergu pa 378.000. Kot enega od razlogov za vedno večje potrebe po stanovanjih študija med drugim navaja

vedno večji delež gospodinjstev – ali povedano drugače: število samskih gospodinjstev se povečuje, pa naj gre pri tem za mlade ali stare ljudi. Prav tako obstaja veliko povpraševanje po sekundarnih, tj. počitniških stanovanjih.

Martin Strele, predsednik društva *Bodenfreiheit*, ki si prizadeva, da bi čim več zemljišč ostalo stalno nepozidanih in dostopnih, vidi omenjeno študijo kot poziv h gradnji novih stanovanjskih objektov in k nadaljnemu izvajanju dosedanje politike. Prepričan je, da bi bilo treba namesto tega bolje izkoristiti obstoječi stanovanjski fond ali pa spremeniti njegovo rabo. V Vorarlbergu je približno deset odstotkov stanovanj praznih. »Subvencioniranje stanovanjske gradnje lahko spodbuja tudi inovativno naselitev, denimo v obliki finančne podpore, ki jo prejmejo starejši, če se preselijo v manjšo enoto in svojo hišo prepustijo mlajšim družinam,« pojasnjuje Strele. Za prostorsko planiranje bi bile potrebne strategije in politični instrumenti in ne le gole številke.

Viri in več informacij na: <http://www.oir.at/de/node/907> (de), <http://www.vision-rheintal.at/aktuelles/wohnungsbedarfsprognose-2030-liegt-vor.html> (de), http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Downloads_A-Z/Berichte_und_Studien/Wohnungsbedarfsprognose_2030_Kurzbericht.pdf (de), www.bodenfreiheit.at (de)

Prireditve

EU dialogues: Discussion between citizens and the European Commissioner for Transport, Ms. Violeta Bulc, 08.05.2015, Ljubljana/SL. [Več...](#)

3. zeleni forum: Gospodarstvo, zelena proračunska in razvojna reforma, 12.05.2015, Ljubljana/SL. [Več...](#)

Alpski večer v Bohinju 2015- Folk music festival 2015, 16.05.2015, Bohinjska Bistrica, Dvorana Danica/SL. [Več...](#)

2. Slovenian Sustainable Building Conference, 21.05.2015, Kranj/SL. [Več...](#)

9th International Wild flower festival, 23.05.2015-07.06.2015, Bohinj/SL. [Več...](#)

Saj ni res, pa je!

... Bober – velik, počasen in neokreten glodavec? Kje pa! Ko je enkrat v vodi, je spreten in plava kot riba, vneto podira drevesa, neumorno gradi jezove. A njegove hitrosti nikjer ne občutijo tako močno kot v Lihtenštajnu. V tej državi so bobra prvič opazili leta 2008. Takrat so slavili vrnitev te strogo zavarovane živalske vrste. A kaj, ko so pri tem pozabili na strategijo upravljanja, ki bi določala, kako in kje se je bobru dovoljeno naseliti ali pa koliko denarja bi bilo potrebno za zaščito objektov, ki so jih zgradili ljudje. Spomladi 2015 je tako država morala poseči po skrajnem ukrepu, tj. odstrelu dveh bobrovih družin na zavarovanem območju. Razlog: jezovi, ki so jih zgradili bobri, naj bi ogrozili koncept varstva pred poplavami. Vrnitev bobra v Lihtenštajn je bila torej več kot uspešna, celo tako zelo, da je bober prehitel državne zakonske mline ...

Vir in več informacij: <http://lgu.li/artikel/wie-weiter-mit-den-bibern-in-liechtenstein> (de)