



**CIPRA**  
**ŽIVETI**  
**V ALPAH**



KOALICIJA ZA TRAJNOSTNO  
PROMETNO POLITIKO



mag. Bojan Kumer  
Ministry of Infrastructure/ Ministrstvo za infrastrukturo  
Langusova ulica 4  
1535 Ljubljana  
Slovenia

Schaan, 23. junij 2022

## **Zadeva: Zavezništvo Simplon (Aksijski načrt za razogljičenje prometa v Alpah) in Direktiva o kombiniranem prevozu (*Combined Transport Directive*)**

Spoštovani gospod minister mag. Bojan Kumer,

14. januarja 2022 se je Slovenija zavezala k pripravi besedila izjave v okviru Alpske konvencije, tako imenovanem Zavezništvu Simplon (*Simplon Allianz*). Dokument bo predvidoma sprejet na XVII. konferenci okoljskih ministrov in ministric alpskih držav oktobra 2022 v Brigu v Švici. Zelo smo veseli, da si skupaj prizadevate za reševanje težav alpskega prostora, saj je to edini način, da se dejansko oblikujejo rešitve s trajnim učinkom. V teh težkih časih so še toliko bolj pomembni.

Alpska konvencija je za to pravo plovilo, saj je zavezana sodelovanju in združuje vse akterje v tem ozkem, večnacionalnem prostoru. Tu so zlasti velike težave s čezmejnimi prometom, ki ga spremljajo tudi zdravstvene težave za prebivalstvo.

S podpisom Alpske konvencije in njenih protokolov, so se alpske države in Evropska unija med drugim zavezale k preusmeritvi tovornega prometa s cest na železnico. K zavezujočim ukrepom mednarodne pogodbe ter ukrepov navedenih v prometnem protokolu<sup>1</sup> Alpske konvencije je obvezana tudi Slovenija.

K posvetovanju Zavezništvu Simplon in Direktivi o kombiniranem prevozu, smo bile s strani švicarskega predsedstva Alpske konvencije povabljene tudi organizacije, podpisnice pričujočega pisma, ki želimo to priložnost izkoristiti in vas neposredno seznaniti z našimi poglobljenimi zahtevami, ki so predstavljene v nadaljevanju dopisa.

V preteklih desetletjih je preobremenjenost s tranzitnim prometom v nekaterih alpskih dolinah privedla do ostrih protestov. Zavezništva Simplon je priložnost za oblikovanje konkretnih dejanj skladnih zahtevami Alpske konvencije in tudi odgovor na podnebno in energetska krizo.

Progresivnejša in učinkovitejša ureditev področja kombiniranega prevoza v okviru Zavezništva Simplon pomeni razbremenitev prebivalcev, izpostavljenih škodljivemu hrupu in onesnaženju zraka, kakor tudi njihovega okolja. Tako bodo vaše pobude skupaj z drugimi vseevropskimi

---

<sup>1</sup> V preambuli Protokola o izvajanju Alpske konvencije na področju prometa (gl. [www.alpconv.org/fileadmin/user\\_upload/Convention/SL/Protocol\\_Transport\\_SL.pdf](http://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Convention/SL/Protocol_Transport_SL.pdf)) je med drugim zapisano: »... zavedajoč se, da je na eni strani današnji potencial nosilcev prometa delno le nezadostno izkoriščen in da se na drugi strani le nezadostno upošteva pomen infrastrukture za okolju prijazne prevozne sisteme, kot so železnica, plovba in kombinirani sistemi kot tudi transnacionalna kompatibilnost in operabilnost različnih prometnih sredstev in da je zato potrebno optimirati te prevozne sisteme z bistveno krepitvijo omrežij znotraj in zunaj Alp«, v nadaljevanju: »... v prizadevanju, da bi odločilno prispevale k trajnostnemu razvoju kot tudi k izboljšanju kakovosti življenja in zaradi tega zmanjšale promet, bodo urejale potek prometa na okolju prijazen način in povečevale uspešnost in učinkovitost obstoječih prometnih sistemov« in »... zavedajoč se, da so potrebni pri prevozu nevarnega blaga okrepljeni ukrepi za zagotovitev varnosti«.



dogovori in sporazumi, kot je direktiva o kombiniranem prometu, služile celotnemu evropskemu prebivalstvu.

Za učinkovito varstvo podnebja in Alp je potrebna vaša odločnost.

## **Predlogi izboljšav za Zavezništvo Simplon (Akcijski načrt za razogljičenje prometa v Alpah)**

Kljub temu širokemu soglasju in vašim zavezam k uresničitvi zastavljenih podnebnih ciljev na področju zmanjševanja prometa ni opaziti napredka, zlasti pri preusmeritvi tovornega prometa s cest na železnico.

In to kljub dejstvu, da so bile v *8. poročilu o stanju Alp. Kakovost zraka v Alpah (2021)*<sup>2</sup> v celotnem alpskem prostoru ugotovljena slaba kakovost zraka. »Ciljne vrednosti za fine delce, PM<sub>2,5</sub> so bile na večini merilnih mest presežene (mejne vrednosti Svetovne zdravstvene organizacije, 2020)«. <sup>3</sup> »Za onesnaženost zraka z delci je v veliki meri odgovoren promet<sup>4</sup>«.

Osnutek Akcijskega načrta za Zavezništvo Simplon ni ambiciozen in ne naslavlja problemov preseženih nosilnih zmogljivosti okolja in vpliva prometnega onesnaževanja na zdravje ljudi v alpskih dolinah in prelazih, ki so prometno najbolj obremenjene prometne žile v Evropi. Zato smo pripravili sledeče predloge izboljšav:

### **I - Dekarbonizacija do leta 2040**

**Cilj akcijskega načrta mora biti popolna in dejanska izvedba dekarbonizacije prometnega sektorja na alpskem območju in prek njega do leta 2040.** Glede na predlog, ki se glasi »*making the Alpine region a pioneer in alternative mobility models*«, bi moral biti akcijski in vsebovati ambicioznejše cilje. Alpe so že danes prizadete zaradi podnebnih sprememb, so ena najbolj ranljivih regij, kjer je danes zazna dvig temperature dvakratnik svetovnega povprečja.

### **II – Neposredno sklicevanje na Direktivo o kombiniranem prevozu (*Combined Transport Directive*)<sup>5</sup>**

V prihodnjih mesecih bo opravljena revizija direktive EU o kombiniranem prevozu. Direktiva ureja temo, obravnavano v razdelku 4.1 Akcijskega načrta o Zavezništvu Simplon, zato se njeni omembi ne moremo izogniti.

- **Zavzemanje za ohranitev sedanje ureditve spodbujanja kombiniranega prevoza je v interesu alpskih držav.** Danes je od pristanišč po cesti dovoljeno opraviti največ 150 km dovoza ali odvoza poti, vmes pa je treba opraviti najmanj 100 km poti z železniškim (ali pomorskim) prevozom. Subvencijska sredstva (znižanje cestnin) se dodeljujejo le v takih primerih. **Potrebno je zagotoviti, da ne pride do razvodenitve pravnega predpisa, saj bo uporaba kombiniranega prevoza na alpskih prehodih sicer postala obsoletna.** Za zagotovitev pretovora s tovornjakom na železnico v čezalpskem tovornem prometu se v najboljšem primeru pojavljajo razmisleki celo o zaostritvi na 3 x 100 km<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> Gl. [www.alpconv.org/sl/domaca-stran/novice-publikacije/publikacije-multimedija/podrobnosti/rsa-8-kakovost-zraka-v-alpah/](http://www.alpconv.org/sl/domaca-stran/novice-publikacije/publikacije-multimedija/podrobnosti/rsa-8-kakovost-zraka-v-alpah/) (v angleškem, francoskem, italijanskem, nemškem in slovenskem jeziku).

<sup>3</sup>

<sup>4</sup> Kot izhaja iz povzetka, »so v *Alpah izpusti onesnaževal še posebej prisotni na območjih z gostim prometom in številnimi mestnimi naselji*.« (za povezavo gl. opombo 5).

<sup>5</sup> Gl. [EUR-Lex - 01992L0106-20130701 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:01992L0106-20130701)

<sup>6</sup> Največ 100 km dovoza s tovornjakom – najmanj 100 km razdalje s pomorskim/železniškim prevozom – največ 100 km odvoza s tovornjakom



- **Pozivamo vas, da se v okviru Zavezništva Simplon izrecno zavežete k ohranitvi ali zaostritvi ureditve iz Direktive o kombiniranem prevozu.**

### III – Zaračunavanje realnih stroškov prometa

V besedilo Akcijskega načrta je potrebno vključiti zahtevo po celovitem zaračunavanju realnih stroškov in prometu (*true cost pricing*). Internalizacija stroškov prometa, ne sme vključevati le nekaterih dejavnikov (CO<sub>2</sub>), temveč mora zajeti vse zunanje stroške.

To je še toliko pomembnejše, saj nova direktiva o zaračunavanju pristojbin za uporabo določene infrastrukture za vozila (*Eurovignette Directive*) določa zelo nasprotujoče si usmeritve.

Za tovorna vozila na vodikov in električni pogon so predvidena izjemno visoka znižanja cestnine, zaradi česar bosta vnovič močno prikrajšana preusmeritev in prevoz tovora po železnici. Poleg tega bodo imele sosednje države pravico veta na zvišanje regionalnih cestnin (*markup*) na tranzitnih poteh.

- **Od alpskih držav pričakujemo, da se bodo v okviru Zavezništva Simplon zavezale k zagotavljanju vzajemne podpore, če bo katera od njihovih držav članic želela uvesti cestnino na regionalni ravni (*markup*).**

### IV – Okrepitev prometne varnosti

**Tranzitni tovorni promet vpliva na varnost v cestnem prometu, zato vas prosimo, da v akcijski načrt Zavezništva Simplon vključite še naslednja dva ukrepa:**

- **okrepitev nadzora težkega tovornega prometa na tranzitnih oseh.** Na tem področju namreč obstaja nelojalna konkurenca med maloštevilnimi cestnimi nadzori in dobro nadzorovano železnico. Vzpostavitev nadzornih točk za težki tovorni promet na tranzitnih poteh se je v Švici izkazala za uporabno in koristno, mogoče jo je izvesti učinkovito in hitro, namenjena pa je varnosti v cestnem prometu in s tem vsem udeležencem v prometu<sup>7</sup>. Priporočamo vam, da se uvedejo v vseh alpskih državah, saj se bo tako mogoče v prihodnje izogniti tudi obvozom, ki ljudi in okolje v alpskih dolinah in prelazih vedno bolj obremenjujejo;
- **prepoved prevoza nevarnega blaga čez alpske prelaze, ki bo veljala na celotnem območju Alp.** Švicarska vlada bo do konca leta sprejela odločitev o prepovedi prevoza nevarnega blaga čez Simplon, ki je zadnji švicarski prelaz, kjer je to še dovoljeno. Takšna prepoved bi morala biti v veljavi na celotnem območju Alp, saj mora prevoz nevarnega blaga potekati po železnici, ki je občutno varnejša in podnebju prijaznejša oblika transporta. Alpske države in EU so se k temu zavezale v 3. členu Protokola o prometu<sup>8</sup>.

S spoštovanjem,

---

<sup>7</sup> [www.alpeninitiative.ch/themen/sicherheit/](http://www.alpeninitiative.ch/themen/sicherheit/) Ena od možnosti, kako bi lahko Švica pripomogla k boljšemu nadzoru težkega tovornega prometa na celotnem območju Alp, je organizacija brezplačnega izobraževanja in kongresov za nadzornike iz drugih držav.

<sup>8</sup> Črka bb/b v prvem odstavku 3. člena Protokola o prometu: »Da bi razvijale promet v okvirnih pogojih trajnosti, se pogodbenice zavezujejo, da bodo z med seboj usklajeno okoljsko in prometno politiko za omejitev obremenitev in tveganj, ki jih povzroča promet, tako upoštevale socialne zadeve, da ne bo ogroženo zdravje ljudi in da se bo zmanjšala možnost okoljskih nesreč, kot tudi število in težavnost nesreč.«



Serena Arduino,  
sopredsednica CIPRE International

Bianca Elzenbaumer, sopredsednica CIPRE International

dr. Matej Ogrin, predsednik CIPRE Slovenija in so-koordinatorski član Koalicije za trajnostno prometno politiko

Jon Pult, predsednik Alpske pobude

Stephan Tischler, predsednik CIPRE Avstrija

Jean Horgues-Debat, predsednik CIPRE Francija

Vanda Bonardo, predsednica CIPRE Italija

Wolfgang Nutt, predstavnik CIPRE Lihtenštajn

Axel Doering, predsednik CIPRE Nemčija



Patrik Schönenberger, predsednik CIPRE Švica

Josef Oberhofer, predsednik CIPRE Južna Tirolska

**Mednarodna komisija za varstvo Alp (CIPRA)** – danes zastopa okoli 100 organizacij, ki so se zavezale k spodbujanju in utrjevanju trajnostnega razvoja v celotnem alpskem prostoru. Pripravo Alpske konvencije je zahtevala že ob svoji ustanovitvi leta 1952, od leta 1991, ko je bil ta pravni akt podpisan, pa zastopa njene interese v procesu izvajanja.

Pionirsko vlogo na vseevropski ravni je za preusmeritev tovornega prometa s cest na železnico odigrala **Alpska pobuda (Alpen-Initiative)**, sopolodpisnica pisma, saj ji je leta 1994 uspelo uveljaviti zahtevo po doslednem izvajanju preusmeritve tovornega prometa na železnico v švicarski nacionalni politiki.

**Koalicija za trajnostno prometno politiko (K TPP)** je neformalno združenje organizacij in posameznikov, ki si prizadeva za trajnostno prometno politiko v Sloveniji. Spremlja in se odziva na aktualne procese v slovenski in evropski prometni politiki in hkrati povečuje medsebojno informiranost o dogajanju na prometnem področju. Koordinira jo CIPRA Slovenija, deluje znotraj vsebinske mreže PlanB za Slovenijo.