



ZAVEZNIŠTVO SIMPLON

AKCIJSKI NAČRT ZA ALPE 2022

Please note:

The Slovene version is a courtesy translation.
Please refer to the versions in French, German, Italian and English.

**"Na poti k ničelnim emisijam prometnega
sektorja v Alpah najkasneje do leta 2050"**



VSEBINA

1. Potreba po ukrepanju in možnosti sodelovanja na območju Alp	4
2. Prehod na druge načine prevoza in razogljíčenje prometnega sektorja v Alpah	6
3. Okoljske, družbene in gospodarske priložnosti	7
4. Ukrepi v treh sektorjih dejavnosti	8
4.1 Alpski tovorni promet	9
4.2 Alpski in čezmejni potniški promet	11
4.3 Alpski turizem in mobilnost v prostem času	13
5. Nadaljnji koraki	15

1. POTREBA PO UKREPANJU IN MOŽNOSTI SODELOVANJA NA OBMOČJU ALP

Ministri za okolje in promet alpskih držav se zavezujejo, da si bomo skupaj prizadevali, da bo mobilnost na območju Alp najkasneje do leta 2050 podnebno nevtralna in odporna na podnebne spremembe. To bomo dosegli s skupnim reševanjem prometnih izzivov, s katerimi se soočamo v Alpah.

- (1) Poudarjajoč dejstvo, da so škodljivi učinki podnebnih sprememb, kot npr. pogostejši ekstremni vremenski pojavi, ki so posledica vedno večjih emisij CO₂, naravnih nesreč in taljenja ledenikov, v Alpah opazni veliko hitreje in bolj dramatično kot v drugih evropskih regijah, kar ogroža življenje ljudi, ekosisteme in biotsko raznovrstnost ter gospodarsko dejavnost;
- (2) Zavedajoč se dejstva, da je promet eden največjih emitentov toplogrednih plinov v Alpah, kjer potniški in tovorni promet povzročita skoraj 30 % emisij;
- (3) Upoštevajoč posebni izziv, ki ga predstavlja prehod skozi Alpe za sedem od devetih evropskih prometnih koridorjev;
- (4) Upoštevajoč posebnosti prometa in mobilnosti v alpskem prostoru, kot npr. čezalpski tovorni promet, čezmejne delovne migracije, potrebe po mobilnosti v oddaljenih regijah, potrebe turistične mobilnosti in varstvo alpskega prostora;
- (5) S ciljem trajnostnega ravnotežja med gospodarskim razvojem in varstvom alpskega prostora ter ob upoštevanju prehoda na druge načine prevoza, razogljичenje in vse večje neodvisnosti in varnosti na področju podnebno nevtralne energetske oskrbe;
- (6) Navezujoč se na našo zavezo iz Pariškega sporazuma, da bomo globalno segrevanje omejili na manj kot 2 stopinji Celzija, po možnosti na 1,5 stopinje Celzija;
- (7) Temelječ na Podnebnem akcijskem načrtu 2.0, Okvirni konvenciji ter protokolih Alpske konvencije o turizmu in prometu;
- (8) V prepričanju, da lahko le z usklajenim čezmejnim in vsealpskim pristopom te cilje dosežemo na učinkovit in uspešen način;
- (9) Glede na našo prvo skupno ministrsko konferenco, dne 14. januarja 2022;

potrjujemo in sprejemamo ta akcijski načrt za prehod na druge načine prevoza in razogljичenje prometnega sektorja v Alpah.

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

 **Mims**
Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

 **MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 
REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

 **MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **Gouvernement Princier**
PRINCIPAUTÉ DE MONACO

 Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

 REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

 Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

 REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

 **MINISTERO DELLA
TRANSIZIONE ECOLOGICA**

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**

2. PREHOD NA DRUGE NAČINE PREVOZA IN RAZOGLJIČENJE PROMETNEGA SEKTORJA V ALPAH

Skupaj želimo izvesti ambiciozen program preusmeritve prometa in razogljíčenja ter izboljšati čezmejno sodelovanje na področju prometa v Alpah. V ta namen se zavezujemo, da bomo skupaj izvajali naslednje pristope, ki nam bodo pomagali doseči naše cilje:

a. Upoštevanje gesla »izogibaj se – preusmeri – izboljšaj«

Okolju najbolj prijazen prevoz je tisti, ki se mu je mogoče popolnoma izogniti. V tem pogledu lahko trajnostno prostorsko načrtovanje pomembno prispeva k zmanjšanju obsega prometa. Poleg tega lahko posamezniki ter podjetja in javne uprave prispevajo k zmanjšanju potreb po mobilnosti in prevozu s spodbujanjem dela od doma ali na daljavo, če dajejo prednost skupni mobilnosti (»shared mobility«) in se v svojem mobilnostnem in potrošniškem vedenju odločajo za druge trajnostne spremembe. Promet, ki se mu ni mogoče v celoti izogniti, se preusmeri na okolju in podnebju prijazne načine prevoza, predvsem na železnico, kar zadeva tovorni promet in javni potniški promet. Kjer je to mogoče, zlasti v alpskih mestih in na gosto poseljenih gorskih območjih, bi moral alternativo predstavljati tudi nemotorizirani promet. Preostale potrebe po prevozu in mobilnosti, ki se jim ni mogoče izogniti ali jih preusmeriti, je treba izboljšati z uporabo brezemisijских tehnologij¹. Prometne in logistične dejavnosti ter krožno gospodarstvo še vedno ponujajo velik potencial za izboljšanje učinkovitosti.

b. Skupna gradnja na modelih uspeha

Na prvem ministrskem srečanju ministrov za okolje in promet, ki je potekalo 14. januarja 2022, smo si izmenjali številne dobre prakse z nacionalnih ravni. Zavezujemo se, da bomo te izkušnje še naprej izmenjevali prek naših obstoječih organov za skupno sodelovanje in še naprej razvijali in spodbujali uspešne projekte. Posledično si bomo še naprej prizadevali za nadnacionalno sodelovanje, da bi dobre obstoječe pristope izvajali čezmejno.

c. Alpska regija kot pionir na področju alternativnih modelov mobilnosti

Za premagovanje izzivov in ovir na poti k razogljíčenju prometa in mobilnosti v alpskem prostoru so potrebne nove, inovativne in digitalne rešitve. Zato bomo v dobrem sodelovanju izvajali modelne in pilotne projekte, ki bodo pospešili uvajanje alternativnih in pametnih modelov mobilnosti ter alpsko regijo spremenili v pionirja na tem področju.

Prepričani smo, da lahko s sprejetjem in izvajanjem teh pristopov najkasneje do leta 2050 skupaj dosežemo podnebno nevtralen in proti podnebnim spremembam odporen prometni sektor v Alpah.

¹ Predvsem z baterijskimi električnimi vozili (z elektriko iz obnovljivih virov energije) in električnimi vozili na gorivne celice (z uporabo obnovljivega vodika)

3. OKOLJSKE, DRUŽBENE IN GOSPODARSKE PRILOŽNOSTI

S prehodom na podnebju prijazno mobilnost ne prispevamo le k blažitvi podnebnih sprememb, temveč lahko s tem pridobimo tudi številne druge okoljske, družbene in gospodarske koristi.

Na primer prostor, ki ga lahko namenimo prometnemu sistemu, je na občutljivem alpskem območju še posebej omejen. S prehodom na javni prevoz, aktivno mobilnost ali deljeno mobilnost lahko zmanjšamo porabo zemljišč in razdrobljenost krajine, s čimer ohranimo tla in ostane več prostora za razcvet in razvoj alpskih ekosistemov in biotske raznovrstnosti.

Poleg tega bodo prebivalci Alp deležni manjšega hrupa in onesnaženosti zraka zaradi cestnega prometa, njihovemu zdravju pa bodo koristile aktivne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

Nadalje lahko s prehodom s cestenga na železniški promet in s pomočjo brezemisije tehnologije zmanjšamo odvisnost od fosilnih goriv, pomembno prispevamo k večji energetske učinkovitosti in dodatno spodbudimo širjenje obnovljivih virov energije.

4. UKREPI V TREH SEKTORJIH DEJAVNOSTI

Skupaj smo opredelili tri sektorje dejavnosti, v katerih lahko s sodelovanjem vseh alpskih držav dosežemo spremembe, in sicer čezmejni in alpski tovorni promet, čezmejni in alpski potniški promet ter turizem in prostočasna mobilnost v Alpah. Za vsako od njih smo natančno opredelili cilje in ukrepe, ki bodo pripomogli k doseganju zgoraj omenjenega. Alpski čezmejni tovorni promet je v središču naših skupnih prizadevanj, vendar sta tudi čezmejni potniški promet in turistična mobilnost, ki imata v alpskem prostoru pomembno vlogo, nepogrešljiva sektorja dejavnosti, če želimo doseči cilj podnebno nevtralnega in proti podnebnim spremembam odpor-nega prometnega sektorja.

Pri izvajanju naslednjih ukrepov bomo sodelovali in se vključevali v pilotne in izvedbene projekte, da bi dosegli pozitivne učinke za celotno alpsko regijo. Poleg tega bomo zagotavljali medsebojno obveščanje o zamislih, projektih in izkušnjah v okviru Alpske konvencije in Zürškega procesa ter po potrebi aktivno spodbujali delo v naših delovnih skupinah.

4.1 ALPSKI TOVORNI PROMET

Prehod na drug način prevoza v tovrnem prometu je vzor uspeha, saj je prednostni ukrep za dekarbonizacijo v alpskem prostoru in lahko uporablja lokalne obnovljive vire energije. Za to pa je potrebno zagotoviti ustrezno železniško infrastrukturo in storitve. S skupnimi močmi bomo nadgradili ta uspešni model in z dobrim sodelovanjem, inovacijami in usklajevanjem preusmerili tovrni promet v Alpah s cest na železnico. Pristop preusmeritve na drug način prevoza kombiniramo z inovativnimi tehnologijami, da bi znatno zmanjšali emisije težkih tovrnih vozil na območju Alp in dosegli učinkovit sistem tovrnega prometa.

V okviru tega akcijskega načrta se ministri za okolje in promet alpskih držav zavezujemo k

uresničevanju naslednjih ciljev:

1. povečanje splošne učinkovitosti tovrnega prometa na alpskih koridorjih, da bi občutno zmanjšali obseg nepotrebnih prevozov. Do leta 2030 se je treba izogibati praznim vožnjam, kolikor je to tehnično mogoče, in izboljšati povprečni faktor obremenitve cestnih tovrnih vozil.
2. znatno povečanje preusmeritve cestnega prometa na železnico v transalpskem in notranjem alpskem tovrnem prometu.
3. spodbujanje uvajanja oglično nevtrálnih težkih tovrnih vozil z ničelnimi emisijami na alpskih tranzitnih koridorjih.
4. načrtovana revizija direktive EU o kombiniranem prevozu bi morala zagotoviti ustrezne spodbude za prenos tovrnega prometa s cest na železnico, hkrati pa poskrbeti za čim krajše cestne odseke.

z izvajanjem naslednjih ukrepov:

- » **Evrovinjeta sreča švicarski HVC¹ – dialog o implementaciji:** Začetek dialoga o cestnih pristojbinah za težka tovrna vozila, ob upoštevanu možnosti ukrepov ki jih ponuja revidirana direktiva o evrovinjeti. Cestnine bi bilo potrebno uskladiti, da se okrepi spodbuda za prehod na drug način prevoza: cestnine morajo voditi k prehodu s cest na železnico in ne k preusmeritvam med koridorji.
- » **Diferenciacija cestninskih sistemov:** Krepitev modelnega značaja alpskih tranzitnih koridorjev, z razlikovanjem cestninskih sistemov za težka tovrna vozila glede na emisije CO₂, v skladu z načini, določenimi v revidirani direktivi o evrovinjeti, in ob upoštevanju rokov, določenih za njeno izvajanje. »

¹ Pristojbina za težka vozila

- » **Skupni pristop k podpori kombiniranega prometa in z njim povezane infrastrukture (bazni predor, terminali, digitalizacija):** Nadaljnji razvoj in izboljšanje naših podpornih sistemov za kombinirani prevoz in v ta namen potrebne infrastrukture – s ciljem spodbujanja ukrepov z dejanskim prihrankom zunanjih stroškov (ob upoštevanju vseh zunanjih dejavnikov, ki so pomembni za alpsko regijo, vključno s prekomernimi učinki v občutljivih gorskih območjih) namesto sedanjega pristopa k opredelitvi upravičenosti na podlagi razdalje, npr. z uporabo sedanjega postopka revizije direktive o kombiniranem prevozu.
- » **Dodatne spodbude in infrastrukture za pogonske ogližno nevtralnih sisteme brez emisij:** Zagotavljanje spodbud, poleg diferenciranih cestnin za uporabo vozil na ogližno nevtralni pogon ali pogon z ničelnimi emisijami, za razogljčenje preostalega cestnega tovornega prometa. Prav tako je potrebno bolje usklajevati in spodbujati prizadevanja za zagotovitev ustrezne infrastrukture za polnjenje za ta nova vozila.
- » **Prizadevanje za izboljšanje učinkovitosti in interoperabilnosti:** Usklajevanje naših prizadevanj in napredovanje s pilotnimi in predstavitvenimi projekti za izkoriščanje celotnega potenciala digitalnih orodij in inovativnih tehnologij za železniški tovorni promet: izboljšana izmenjava podatkov in nove IT rešitve, inovativni postopki pretovarjanja in tehnologije v terminalih za kombinirani prevoz lahko izboljšajo izkoriščenost zmogljivosti.
- » **Usklajen pristop k upravljanju zmogljivosti na alpskih tranzitnih koridorjih:** Prizadevanje za bolj usklajen pristop k upravljanju zmogljivosti alpskih tranzitnih koridorjev s ciljem izboljšanja izkoriščanja zmogljivosti teh koridorjev (cestnih in železniških), zlasti da bi v celoti izkoristili nove železniške bazne predore.

4.2 ALPSKI IN ČEZMEJNI POTNIŠKI PROMET

Pri prehodu potniškega prometa na trajnostne oblike mobilnosti je treba upoštevati posebne izzive v Alpah, povezane s čezmejno mobilnostjo (na delo) in potrebami po mobilnosti na odmaknjenih območjih.

V okviru tega akcijskega načrta se ministri za okolje in promet alpskih držav zavezujejo k

uresničevanju naslednjih ciljev:

1. znatno povečanje preusmeritve k javnemu prevozu, zlasti pri čezmejni mobilnosti v alpskem prostoru.
2. zmanjšanje obsega netrajnostnega prevoza ter spodbujanje trajnostne in aktivne mobilnosti, npr. s spodbujanjem sprememb v mobilnosti in potrošniškem vedenju posameznikov ter ciljno usmerjenimi ukrepi za izobraževanje in obveščanje.

z izvajanjem naslednjih ukrepov:

- » **Omogočanje informacij o čezmejnih potovanjih:** Spodbujanje obstoječih in novih pilotnih in vzorčnih projektov za mednarodne in multimodalne informacije v alpskem prostoru, s ciljem spodbuditi uporabo čezmejnih železniških prevozov.
- » **Rešitve za izdajo vozovnic po celotnih Alpah:** V sodelovanju z zadevnimi ozemlji prizadevanje za razvoj multimodalnih vozovnic in sistemov izdajanja vozovnic za javni prevoz, veljavnih na celotnem območju Alp ali njegovih delih, z vrednotenjem obstoječih vozovnic in njihovim preizkušanjem v okviru pilotnih projektov v čezmejnih regijah.
- » **Razogljičenje javnega prometa:** Prizadevanja, vključno s spodbudnimi ukrepi, za razogljičenje javnega cestnega in železniškega prometa z elektrifikacijo avtobusnega voznega parka in železnic na neelektrificiranih progah z obnovljivimi viri ali z uvajanjem električnih vlakov na gorivne celice (z uporabo obnovljivega vodika).
- » **Potovanje na dolge razdalje:** Spodbujanje (nočnih) železniških povezav za potniški promet med večjimi evropskimi mesti, v Alpah in v smeri proti njim.
- » **Spodbujanje uporabe pametnega upravljanja prometa:** Izvajanje pilotnih projektov za ametro upravljanje prometa, vključno z določanjem cen mobilnosti (»Mobility Pricing«) in izmenjava izkušenj z drugimi alpskimi državami.
- » **Razvoj v smeri zelenega prometnega omrežja:** Začetek tehnološke pobude in usklajena izgradnja infrastrukture za ogljično nevtralne tehnologije z ničelnimi emisijami, vključno z izgradnjo potrebne infrastrukture za polnjeje za e-vozila – prehod na zeleno prometno omrežje. »

- » **Zmanjšanje obsega prometa delovnih migracij:** Podpiranje programov in načrtov za upravljanje mobilnosti na nacionalni in lokalni ravni, kot je delo od doma, v podjetjih (s koncepti mobilnosti in spodbudami) in šolah, s spodbujanjem modelov pametnega dela, souporabe e-koles, souporabe e-avtomobilov, sopotništva, umirjanja prometa in k povpraševanju usmerjenega javnega prevoza v alpskem prostoru za zmanjšanje povpraševanja po mobilnosti.

4.3 ALPSKI TURIZEM IN MOBILNOST V PROSTEM ČASU

Turizem kot ena najpomembnejših gospodarskih panog v Alpah ima za številne alpske občine velik pomen. Mobilnost ima veliko vlogo pri prijaznosti turistične destinacije do podnebja, vključno s potjo tja in nazaj ter mobilnostjo v kraju samem. Potrebne so tudi trajnostne rešitve mobilnosti za prosti čas prebivalcev Alp.

V okviru tega akcijskega načrta se ministri za okolje in promet alpskih držav zavezujejo k

uresničevanju naslednjih ciljev:

1. Znatno zmanjšanje emisij CO₂, povezanih s turizmom in prostočasno mobilnostjo v alpskem prostoru, s povečanjem privlačnosti in dostopnosti javnega prevoza in nemotoriziranih rešitev za mobilnost v turistične destinacije in znotraj njih.

z izvajanjem naslednjih ukrepov:

- » **Dostopnost turističnih destinacij:** Izboljšanje dostopa z javnim prevozom do priljubljenih počitniških in rekreacijskih destinacij, npr. z medregionalnih železniških postaj, in z zagotavljanjem rešitev »zadnjega kilometra«, da se zagotovi alternativa individualnemu cestnemu prevozu in izboljša prehod na druge vrste prevoza.
- » **Spodbujanje nemotoriziranega prometa:** Podpora in spodbujanje projektov nemotorizirane aktivne mobilnosti (kolesarjenje, hoja) v kombinaciji z javnim prevozom v turističnih programih in prostočasnih dejavnostih, tudi s poudarkom na starejših in mladih.
- » **Omogočanje podnebno nevtralnih potovanj na območju Alp:** Spodbujanje podnebno nevtralnih celostnih turističnih ponudb, npr. z nagradami ali z oznako za destinacije, ki so nevtralne z vidika emisij CO₂. Bistveno zmanjšanje emisij CO₂ mora biti v ospredju vseh ukrepov.
- » **Izboljšanje infrastrukture za kolesarjenje in hojo:** Skupno razvijanje, sprejemanje in izvajanje nacionalnih, regionalnih in lokalnih celovitih načrtov za kolesarjenje in hojo za spodbujanje aktivne mobilnosti, zlasti z vzpostavitvijo programov financiranja in naložb za hitro razširitev in izboljšanje kolesarske in peš infrastrukture.
- » **Izmenjava izkušenj o konceptih mobilnosti v turističnih destinacijah:** Izmenjava izkušenj o destinacijah brez avtomobilov in e-mobilnosti v turističnih destinacijah ter uvedba projektov za spodbujanje uporabe alternativnih tehnologij v turistični mobilnosti.

»

- » **Skupna vizija za trajnostno mobilnost alpskega turizma:** Razvoj skupne vizije in turističnih strategij za razvoj trajnostne turistične mobilnosti v Alpah, ki se osredotoča predvsem na turiste, ki prihajajo z javnim prevozom, in ki nas bo usmerjala v prihodnosti.

5. NADALJNI KORAKI

Ministri za okolje in promet alpskih držav se zavezujemo k izvajanju navedenih ukrepov in spremljanju napredka, doseženega v okviru Alpske konvencije in Züriškega procesa. Menimo, da je za spremljanje izvajanja opredeljenih ukrepov za doseganje ciljev v treh sektorjih koristen pragmatičen proces spremljanja in informiranja. Na primer kratka poročila o izvajanju, ki bi povzemala prizadevanja, dobre primere, rezultate in, če bi bilo mogoče, izmerjene učinke ukrepov, bi se lahko predložila prihodnjim Alpskim konferencam in srečanjem ministrov za promet v okviru Züriškega procesa. Poleg tega menimo, da bi bilo koristno zagotavljanje informacij o uveljavljenih praksah in sprotnih dejavnostih, ki bi spodbujala izmenjavo, uporabo sinergij in sodelovanje med vsemi zainteresiranimi deležniki v podporo izvajanju tega akcijskega načrta.



**"Na poti k ničelnim emisijam prometnega
sektorja v Alpah najkasneje do leta 2050"**