



Ko vlaki,
avtobusi
in kočije
nadomestijo
osebna vozila

Alpska zavarovana območja, pobudniki mehke mobilnosti



PROMET IN OKOLJE V ALPAH – IZZIV ZA VSE ZAINTERESIRANE STRANI

V kolikor želimo ohraniti enkratnost alpskih naravnih pokrajin in privlačnost regij v Alpah, moramo poiskati predvsem okolju prijazne rešitve za zmanjšanje prometa in razviti turistično ponudbo, ki vključuje mehko mobilnost. Oboje skupaj prispeva k trajni zagotovitvi visoke okoljske ter s tem tudi življenjske in turistične kakovosti.

PROMET IN TURIZEM V ALPAH – SEDANJI NAČIN MOBILNOSTI S SKRIB ZBUJAJOČIMI POSLEDICAMI

Visoka stopnja mobilnosti, s katero živimo, ima več pozitivnih vidikov, med katerimi je gotovo tudi dostop do izobraževanja in dela v obrobni regijah. Navkljub temu lahko obenem zabeležimo celo vrsto negativnih posledic za okolje:

- globalne posledice, kot je sprememba klime;
- posledice, ki vplivajo na posamezen kontinent, kot je kisel dež;
- obremenitev kakovosti zraka in temu primerne zdravstvene posledice;
- neposredno oviranje razvoja ekosistemov in naravnih pokrajin zaradi gradnje in infrastrukture;
- hrup.

Vse te posledice zadevajo tako domačine kot goste. Kjer promet preveč vpliva na turistično kakovost določene regije, lahko odsotnost gostov kmalu pripelje do sekundarnih gospodarskih posledic.

V letu 2006 so v Evropi zabeležili več kot 460,8 milijonov mednarodnih turistov. Evropa ima tako 54,4 % tržni delež na področju svetovnega turizma. UNWTO napoveduje, da bo število mednarodnih turistov do leta 2020 naraslo na 717 milijonov¹. Na območju Alp trenutno beležijo okrog 5 milijonov razpoložljivih turističnih postelj in okrog 450 milijonov nočitev na leto². 75 % evropskega turističnega prometa poteka po cestah (avtomobili in avtobusi). Evropska študija³, ki jo je naročila Evropska komisija, dokazuje, da 50-75 % negativnih učinkov turizma na okolje povzroča ravno turistični promet.

IZZIVI: TRAJNOSTNI TURIZEM, SPREMEMBA VEDENJA DOMAČINOV

V današnjem času želijo ljudje sami razpolagati s svojim delovnim in prostim časom, zato želijo biti fleksibilni in neodvisni. Vsi pozivi k spremembam navad, ki poskušajo s »stisnjeno pestjo« izsiliti okolju prijaznejše obnašanje, so v veliki meri že vnaprej obsojeni na propad. To pomeni, da se turistična ponudba ne sme omejevati samo na vidik dobičkonosnosti, temveč se mora nanjo gledati kot na javno nalogo. Po drugi strani mora biti turistična ponudba visoke kakovosti, hkrati pa mora vključevati mehko mobilnost. Na področju oglaševanja je potrebno jasno izpostaviti pozitivna popotna doživetja (mir in upočasnitev, doživljanje narave itd.).

Da bi na področju turistične ponudbe dosegli zahtevano kakovost, moramo upoštevati številne dejavnike in sprejeti ukrepe, ki vključujejo vse zainteresirane strani:

¹ Postajališče na prelazu Nivolet (2600 m) pred zaprtjem ceste v letu 2002 (l).





- **Prometni sektor** mora ponuditi visokokakovostno in k strankam usmerjeno ponudbo okolju prijaznih sredstev mobilnosti, še posebej železniški in avtobusni prevoz. Prav tako mora zagotoviti celovito pokritost okolju prijaznih poti in optimalne logistične rešitve za potovanje in prtljago. Turistična ponudba mora že predvideti tudi razmere na kraju, kjer se potovanje prične.
- **Tehnološki sektor** mora razviti nove pogonske tehnologije z nič ali malo emisijami. Na področju informacijske in komunikacijske tehnologije je potrebno razvijati strankam prijazne rešitve, ki so dostopne preko interneta in olajšajo informiranje o ponudbi javnega prevoza že pred samim pričetkom vožnje. Takšni so na primer sistemi z informacijami o voznem redu «od vrat do vrat» in o vseh javnih prevoznih sredstvih in taksijih, ki hkrati prevažajo več potnikov z različnih lokacij. Inovativni komunikacijski sistemi so tudi med potovanjem strankam prijazni: na primer pri zagotavljanju varnih priključitev med železniškim in avtobusnim prevozom tudi v primeru zamude ali pri načinu informiranja o samem načrtu potovanja, ki poteka preko pošiljanja SMS-ov vsem registriranim uporabnikom.
- **Regije** morajo v povezavi z medkrajevnimi povezavami, ki omogočajo prihod in odhod, vzpostaviti okolju prijazno mobilnost znotraj samih regij (javni prevoz, prilagodljiva prevozna sredstva, kot so taksi, ki hkrati prevažajo več potnikov z različnih lokacij, izposoja prevoznih sredstev z alternativnimi pogonskimi oblikami, pohodne poti, kolesarske poti, konjska vprega itd.).
- **Turistično gospodarstvo in uprave zavarovanih območij** morajo ustvariti privlačne nove turistične ponudbe, ki upoštevajo okolju prijazno mobilnost, obenem pa razvijajo temu ustrezno oglaševanje.

Pomembno je tudi oblikovanje zavesti pri strankah samih: za to so pristojni centri za obiskovalce v zavarovanih območjih, izobraževalne institucije in tudi regije, iz katerih gostje prihajajo. Na ta način se lahko širi zavest o posledicah ekološko nesprejemljivih potovanj in se prikažejo alternativne možnosti.

Najpomembnejši princip je sodelovanje. Pri vseh prikazanih ukrepih je nujno potrebno, da se k tematiki pristopi integrirano – tako vertikalno kot horizontalno. Sektorji morajo medsebojno sodelovati, nadrejene ravni (evropska in državna raven) morajo tesno sodelovati z regijami in občinami, izvorna območja pa se morajo povezovati s ciljnimi. To velja tako za praktično izvajanje ukrepov kot tudi za določanje političnih okvirnih pogojev.

INOVATIVNOST SE IZPLAČA!

Občina Werfenweng v Avstriji, kjer je poudarek na mehki mobilnosti, ima sedaj že po celi Evropi EPP⁴, ki jo lahko gospodarsko preverimo v ustvarjeni vrednosti in številu nočitev. Okolju prijazna in v klimatski politiki zaželeno blaga mobilnost je z vidika stroškov lahko tako «draga» kot tudi «ugodna»: če želi določen kraj slediti zgledu mobilnosti, kot jo pozna občina Werfenweng, potrebuje za to finančno moč, ki presega vsak običajen občinski proračun. Pri takšnih vzorčnih projektih pridejo v poštev državna in evropska sredstva. Vendar lahko k varstvu podnebja prispevamo tudi z nekaterimi manjšimi ukrepi: občina Langenegg v Avstriji z 900 prebivalci financira iz skupne občinske blagajne vozilo, ki se uporablja za skupen prevoz (car-sharing) in nekaj letnih avtobusnih vozovnic, ki si jih lahko za simbolično ceno tudi izposodite za en dan. Sedaj takšen način prevoza koristijo tudi tisti, ki se dotlej še nikoli niso peljali z avtobusom.

Za mehko mobilnost, ki gradi svojo ponudbo na obzirnem obnašanju domačinov v prometu in pristnem doživetju za goste, potrebujemo investicije v inovacije, sodelovanje, izobraževanje in usposabljanje. Promet, ki je prizanesljiv do podnebja, potrebuje za svojo uspešnost ljudi s srcem, pametjo in razumom.

¹ Srečanje motoristov v dolini Maiental (Kanton Uri) v bližini prelaza Susten (Sustenpass). Dolina je dostopna tudi z javnim prevozom (CH).

² Možnost izposoje električnih vozil za obiskovalce in lokalne prebivalce v kraju Werfenweng (www.werfenweng.org), ki je član mreže Alpin Pearls (A).

³ Možnost kombiniranja večjih sredstev mehke mobilnosti (vlak/kolo) v okviru avstrijskega programa «klima:aktiv mobil» (www.freizeitmobil.klimaaktiv.at), katerega namen je trajnostno upravljanje mobilnosti, povezane s turizmom in preživljanjem prostega časa. V pobudo so vključeni tudi naravni parki in narodni parki (A).

¹ UNWTO; Tourism Highlights 2007 Ed.

² Zaradi različnih statistik in verjetnosti, da niso bile zabeležene vse nočitve, ni možno določiti točne številke.

³ Feasibility and preparatory study regarding a Multi-stakeholder European Targeted Action for Sustainable Tourism & Transport – okrajšava «MuSTT».

⁴ Unique Selling Proposition (USP) oz. edinstvena prodajna prednost (EPP), je značilnost, ki v tem primeru razlikuje eno destinacijo od drugih.



ALPSKA ZAVAROVANA OBMOČJA, POBUDNIKI MEHKE MOBILNOSTI

V Alpah živi več kot 12,3 milijona ljudi, pri čemer je stopnja rasti prebivalstva višja od prirastka prebivalstva na evropski ravni¹. Alpe so znane po tem, da so pomembna evropska turistična destinacija, vendar pa so zaradi negativnih učinkov tako množičnega obiska neposredno prizadeta občutljiva naravna območja. Ta kritična situacija je sprožila številne obetavne pobude v zavarovanih območjih.

OHRANITI EKOSISTEME IN PRIDOBITI NA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA

Način prevoza v Alpah ni le problem zavarovanih območij, ampak celotnega alpskega prostora. V Alpah živi okrog 30 000 živalskih in 13 000 rastlinskih vrst². Na te izjemne in občutljive rezervate ekosistemov močno vplivajo antropogeni dejavniki ter inducirana škoda (fragmentacija habitatov, vznemirjanje favne, onesnaževanje tal in voda, onesnaževanje zraka itd.). Z več kot 100 milijoni obiskovalcev vsako leto, od katerih jih 80%³ za vožnjo po Alpah izbere lastni prevoz, nosijo tudi zavarovana območja svoj del odgovornosti pri množičnem alpskem turizmu.

Zaradi svojega poslanstva ohranjanja biotske raznovrstnosti in zaradi pričakovanj, ki jih gojimo do njih, imajo zavarovana območja pomembno vlogo pri razvoju trajnostnega turizma in jamčenju kakovosti življenja na svojih ozemljih. Ohranjanje privlačnosti alpskih regij in obenem zagotavljanje ohranjanje habitatov ter zaščito vrst, je izziv, s katerim se stalno soočajo. Ker se nahajajo v bližini naselij ali naseljenih dolin, delno so naseljena tudi njihova ozemlja, imajo zavarovana območja pogosto že po statusu nalogo, da podpirajo lokalni razvoj ob spoštovanju okolja ter kakovostnega življenja prebivalcev. Visoka naravna vrednost teh okolij je osnovna motivacija njihovih obiskovalcev, vendar pa po preseženi določeni meji prav pretok vozil prinaša veliko škodo za privlačnost alpske regije. Ti kraji so ogroženi tako zaradi muzejskega in potrošniškega odnosa do naravnih okolij, kot tudi zaradi majhnih gospodarskih koristi ter okoljskih stroškov, vezanih na prakso prebivalcev in turistov.

KO VLAKI, AVTOBUSI IN KOČIJE NADOMESTIJO OSEBNA VOZILA

Ta kritična situacija je spodbudila različne obetavne pobude znotraj zavarovanih območij. V vlogi nosilcev trajnostnega razvoja, večkrat pomembnega za njihov nastanek, so ta območja pridobila bogate in pestre izkušnje na področju obvladovanja turističnega obiska v korist lokalnega razvoja. Na podlagi že obstoječih konceptov so se znala usmeriti tudi na nove poti. Da bi omejila promet, so najprej uredila in organizirala najbolj prizadete predele. Prvi koraki v smeri urejanja in omejevanja dostopa do zavarovanih območij z osebnimi avtomobili so predvsem specifični predpisi o prometu, o zapiranju dovoznih cest v osrednje doline parkov ter ureditev parkirišč, s katerimi bi preprečili divje parkiranje (*Primeri 1 in 5*).



Skladno s sredstvi, ki so jim na voljo, ter dinamizmom drugih lokalnih akterjev, so zavarovana območja preizkusila različne možnosti alternativne ponudbe osebnim vozilom. Med slednjimi najdemo širjenje informacij o obstoječi ponudbi zasebnih prevozov ali celo njeno promocijo, podporo ustanovitvi novih prog za dostop do izoliranih krajev, sicer nedosegljivih brez avtomobila, ter uspešnost pri izboljšanju povezav javnega prometa na opuščeni progah ob vhodu v parke ali v njihovih dolinah (*Primeri od 2 do 4*).

S tem, ko se obračajo tako na stalne prebivalce kot na turiste, parki poskušajo razviti dejavnosti, ki ob spoštovanju vrednot in poslanstva zavarovanih območij kar najbolj upoštevajo gospodarsko in družbeno stvarnost prostora. Postopno in uspešno usklajevanje z lokalnimi operaterji je v nekaterih primerih omogočilo razvoj turistične ponudbe, ki zagotavlja spoštovanje okolja, pri čemer pa obiskovalci in lokalno prebivalstvo tega ne čutijo kot prisilo. Razvoj paketne ponudbe, ki obsega več dejavnosti, nudi dodano vrednost ponudbi mehke mobilnosti. Ob tem omogoča rentabilnost v projekt vloženih sredstev ter nudi določene prednosti tistim obiskovalcem, ki se odločijo za takšno obliko mobilnosti (*Primeri od 6 do 8*).

NUJNO SODELOVANJE

Poskusi omejevanja motoriziranega prometa za dostop in vožnjo po alpskih dolinah zahtevajo stalni dialog s prebivalci in lokalnimi gospodarstveniki. Doseganje konsenza ni vedno preprosto, vendar pa je izjemno pomembno. Zavarovana območja imajo namreč pogosto omejena finančna sredstva za obvladovanje tokov obiskovalcev, za svoje pobude pa lahko pridobijo podporo lokalnih in nacionalnih akterjev. Takšno sodelovanje lahko razvijejo na vseh ravneh. V prvi fazi so zelo pomembni širjenje informacij ter izobraževanje ali ozaveščanje odločevalcev, lokalnih partnerjev ter širše javnosti. S sodelovanjem v programih raziskovanja ali pilotskih projektih lahko zavarovana območja prispevajo k ustvarjanju sinergij na področju, na katerega se še vedno prepogosto gleda kot na le urbani problem. Sodelovanje med zavarovanimi območji in prevozniki je bistvenega pomena za razvijanje dostopa do alpskih krajev na manj onesnažujoče načine (vlak, kolektivni prevoz ali organiziranje skupne vožnje v enem samem osebnem vozilu). Takšno sodelovanje lahko ravno tako valorizira že obstoječo ponudbo mehke mobilnosti, ki so jo sicer razvili parki, ter jo poveže s ponudbo javnega prevoza na regionalni ravni.

¹ Alpski avtobus v regiji Moosalp, enem do štirih pilotskih območij, ki so leta 2006 razvila ta projekt s ciljem zapolnitve vrzeli v omrežju javnih prevozov na gorskih območjih (CH).

² Organizirana pohodniška tura s postaje Lus-La-Croix-Haute, ki na pobudo Mountain Wildernessa spodbuja obiskovalce, da odkrijejo gore ob uporabi javnega prevoza (F).

³ Plezalci na železniški postaji v Zurichu, ki so se odločili za pot z vlakom, da bi se tako izognili zastojem v predorih na švicarskih cestah (CH).

⁴ Maskota Naravnega parka Adamello Brenta, ki spodbuja obiskovalce, da opustijo osebno vozilo in se odločijo za mehko obliko prevoza (I).

¹ Mi, Alpe! Ljudje ustvarjamo prihodnost. 3. poročilo o Alpah, CIPRA International, 2007.

² Alpe: edinstvena naravna dediščina. Vizija ohranitve biotske raznovrstnosti v Alpah, WWF, 2004.

³ Promet in mobilnost v Alpah. Poročilo o stanju Alp, Zbirka Alpski signali Alpske konvencije, 2007.



Pri tem nedostopnost zgolj poslednjih kilometrov ne sme onemogočiti dostopa do končnih destinacij na okolju prijazen način, zato bi morala biti zavarovana območja povezana z železnico ali pa lahko dostopna preko ponudb, ki združujejo različne oblike prevoza – vse to so možnosti, ki spodbujajo večjo ponudbo mehke mobilnosti. Že samo ohranjanje obstoječe ponudbe javnega prevoza lahko občutno pripomore k preprečevanju izoliranosti teh krajev.

V okviru projekta »NaturParkBus« so bili vzpostavljeni sezonski avtobusi, ki povezujejo Beljak z občinami Regijskega naravnega parka Dobratsch (Avstrija). Seznanjanje politikov in turističnih delavcev (regijske in lokalne turistične pisarne, založniki vodnikov itd.) s ponudbo mehke mobilnosti znotraj zavarovanih območij lahko pripomore k temu, da se informacije prenašajo navzven. V primerih, kjer obstajajo možnosti dostopa do turističnih krajev brez osebnega vozila, lahko razdeljevanje publikacij o zavarovanih območjih in možnostih mobilnosti, ki jih zagotavljajo lokalni in nacionalni javni prevozniki, spodbudi uresničevanje programov prijaznega zelenega turizma. Kot primer lahko navedemo projekt »Fahrtziel Natur« Nemških železnic in štirih pomembnih nemških okoljskih organizacij⁴, ki nudijo informacije o možnostih izletov v zavarovana območja in o dostopnosti slednjih preko sredstev javnega prevoza.

DRUŽBENA IN OKOLJSKA DIMENZIJA ALPSKIH ZAVAROVANIH OBMOČIJ

Omenjene prakse kažejo na zanimanje zavarovanih območij za obvladovanje turističnega obiska in promoviranje mehke mobilnosti ter za njihov zelo pozitiven prispevek na tem področju. Regijsko sodelovanje je pogosto jamstvo za uspeh projektov mehke mobilnosti, pri čemer lokalne pobude večkrat dobijo svojo potrditev tudi v drugih gorskih državah, kot to dokazuje praksa raznih zavarovanih območij. Sodelovanje na mednarodni ravni omogoča bogatenje s pridobljenimi izkušnjami in iskanje novih odgovorov na skupno problematiko prevozov na območju Alp.

Razvoj turizma, ki je blizu uporabnikom, ali ponudba počitnic, ki vključuje prevoz (avtobus, najem osebnega vozila, brezplačen prevoz, kolesa itd.) predstavljata dodatni priložnosti, ki zavarovanim območjem omogočata nadaljnje varovanje okolja ob hkratnem razvoju kakovostnega turizma. Promoviranje takšnih praks, za katere so značilne znamke kakovosti, ki se nanašajo na vrednote parka, ter tenkočutnost delavcev do načel trajnostnega razvoja, prispeva k ohranjanju živega in inovativnega gorskega sveta. S podpiranjem mehke mobilnosti za turiste in stalne prebivalce lahko zavarovana območja prispevajo tudi k omejevanju in zakonskem urejanju energetske porabe in torej k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov. Čeprav se včasih lahko zdi, da gre za nasilno prilaščeno vlogo, predstavlja socialna in etična dimenzija zavarovanih območij nedvomno pomemben prispevek k njihovu poslanstvu ohranjanja biotske raznovrstnosti.

1 »Ugasni motor, poslušaj gore« - Med poletno sezono je prepovedan osebni motorni promet čez prelaz Nivolet. S tem ko se odločijo za vzpon na prelaz s kolesom, kolesarji izkažejo svojo podporo omenjeni pobudi ter obenem izkoristijo njene prednosti (I).

2 Avtobus Naravnega parka Adamello Brenta ima postajališče pred informacijskim središčem, kjer se je moč pozanimati o pohodniških poteh ter najeti kolo (I).

⁴Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD), WWF.



Enzo Miasa Micon © Parco Nazionale Gran Paradiso



© Parco Naturale Adamello Brenta

NEKAJ PRIMEROV

MEHKE MOBILNOSTI V ALPSKIH ZAVAROVANIH OBMOČJIH

Podrobnejši podatki o spodaj opisanih projektih, kot tudi opisi ostalih pobud mehke mobilnosti na alpskih zavarovanih območjih, so na razpolago na spletni strani mreže Alparc: www.alparc.org



1. OMEJITEV DOSTOPA PO DOVOZNI GORSKI CESTI V NARODNEM PARKU VANOISE (FRANCIJA)



V Narodnem parku Vanoise je na razpolago poletni avtobus, ki povezuje vas Termignon in dolino Entre Deux Eaux ter omogoča dostop do številnih pohodniških poti v smeri gorskih koč. Ob tem nudi turistom možnost dostopa v osrčje parka z okolju prijaznim prevoznim sredstvom. Del poti je zaprt za vse ostale oblike motoriziranega prevoza (izjema so le posebna dovoljenja za prebivalce inžali določene delavce: kmete, čuvaje koč, itd.). Ponudba, ki je namenjena tudi stalnim prebivalcem, se opira na že obstoječi projekt javnega prevoza, ki sega v leto 1970. Danes velik izziv predstavljata sodelovanje z lokalnimi akterji (občine, departmaji, park) ter širjenje informacij («Maison de la Vanoise», spletna stran parka). Oba procesa se uresničujeta v okviru priprav posebne Listine parka.

Za več informacij: www.vanoise.com



2. ALPSKI AVTOBUS, NOVE PROGE JAVNEGA PREVOZA ZA DOSTOP DO ODHODNIH TOČK NA EKSURZIJE V ZAVAROVANIH OBMOČJIH BINNTAL IN GANTRIŠCH, KANDIDATIH ZA PRIDOBITEV STATUSA NARAVNEGA REGIJSKEGA PARKA (ŠVICA)

Projekt alpskega avtobusa predstavlja primer uspešnega sodelovanja na nacionalni ravni, saj je bil sočasno uresničen v štirih švicarskih regijah. Težave, povezane z možnostjo dostopa do zavarovanih območij s sredstvi javnega prevoza navkljub turistični privlačnosti teh območij, so spodbudile omenjene regije, da so leta 2006 in 2007 preizkusile nove avtobusne proge kot dopolnilno ponudbo obstoječim povezavam. Ta pilotni projekt so v regiji Binn (Binntal) izpeljali ob tesnem sodelovanju z zavarovanim območjem Binntal. Dobri rezultati projekta so spodbudili še štiri nove regije, da so leta 2008 stopile v Interesno skupnost alpski avtobus. Razpoznavni znak projekta, oglaševanje, oblikovanje spletne stran ter usklajena ponudba olajšujejo promocijo pobude na nacionalni ravni in turistom omogočajo njeno prepoznavanje v različnih dolinah.

Za več informacij: www.busalpin.ch
www.landschaftspark-binntal.ch





3. PROMOCIJA MEHKE MOBILNOSTI V NARODNEM PARKU HOHE TAUERN (AVSTRIJA)

Narodni park Hohe Tauern (A) je zagotovil promocijo pestre ponudbe mehke mobilnosti na svojem ozemlju. V dolini Kötschach (Kötschachtal) lokalni kmetje poleti in pozimi ponujajo prevoze s kočijo ali sanmi. Obiskovalci lahko del poti prehodijo in se nato vrnejo s kočijo oziroma sanmi, kar neposredno koristi lokalnemu gospodarstvu. V dolini Seidlwinkl (Seidlwinkltal) je park oblikoval komunikacijska orodja za obstoječe avtobusne povezave med vasjo in dolino. Obenem je aktivno sodeloval tudi pri promociji 36 taksijev, pri čemer je s predpisi uredil njihove proge ter pogostnost njihovih prevozov v park. Da bi prispeval k zmanjšanju negativnih učinkov prometa na okolje, je park z lokalnimi akterji sodeloval pri projektu testiranja dveh vozil na bio gorivo, med drugim namenjenih oskrbovanju planinskih koč v dolini Obersulzbach (Obersulzbachtal).

Za več informacij: www.hohetauern.at



4. AVTOBUS ZA DOGODIVŠČINE V ČEZMEJNEM ZAVAROVANEM OBMOČJU NARODNEGA PARKA BERCHTESGADEN (NEMČIJA) IN REGIJSKEGA NARAVNEGA PARKA WEISSBACH (AVSTRIJA)



Čezmejna avtobusna proga med Narodnim parkom Berchtesgaden in Regijskim naravnim parkom Weißbach se je lahko uveljavila zaradi usklajenega informiranja in komuniciranja vseh v projekt vpletenih akterjev. S ciljem promocije mehke mobilnosti ter obenem same čezmejne regije je bil oblikovan zaščitni znak avtobusne proge, ki je prepoznaven na obeh straneh meje. Vse avtobusne postaje so bile opremljene s panoji, ki obveščajo o možnostih pohodništva in dajejo nasvete za odkrivanje regije. Sočasno so bili urniki avtobusnih prevozov usklajeni z odhodi vodenih ekskurzij v zavarovana območja. Zaključek promocijske kampanje je bil obeležen s praznovanjem na planšariji, kjer so nov zaščitni znak avtobusa za dogodivščine predstavili stalnim prebivalcem, obiskovalcem in novinarjem.

Za več informacij: www.nationalpark-berchtesgaden.de
www.naturpark-weissbach.at



5. LOKALNI DOGOVOR O OMEJITVI MOTORIZIRANEGA PROMETA V KRAJINSKEM PARKU LOGARSKA DOLINA (SLOVENIJA)



Krajinski park Logarska dolina je bil leta 1992 zaupan v upravljanje podjetju domačinov Logarska dolina d.o.o., katerega cilj je bilo trajnostno obvladovanje turističnega obiska v dolini. Povečan avtomobilski promet je namreč vse bolj motil lokalno prebivalstvo in obenem škodoval okolju. Podjetje, kateremu je občina zaupala upravljanje parka, je istega leta uvedlo vstopnino za motorna vozila kot prispevek za ohranjanje naravnega okolja. Leta 2000 so bila urejena tri parkirišča ob vstopu v dolino. V parku postopoma uvajajo različne oblike mehke mobilnosti, saj želijo na ta način spremeniti obnašanje motoriziranih obiskovalcev.

Za več informacij: www.logarska-dolina.si



6. OMREŽJE MULTIMODALNIH PREVOZOV IN PAKETNA PONUDBA ŠTEVILNIH DEJAVNOSTI V NARAVNEM PARKU ADAMELLO BRENTA (ITALIJA)



Z globalnim pristopom do problema mehke mobilnosti so v Naravnem parku Adamello Brenta znali razviti številne med seboj dopolnjujoče se projekte. Omejitev prometa so na eni strani uredili s predpisi za dostop v doline parka, kamor je dovoljen dovoz le določenemu številu osebnih vozil, na drugi strani pa so organizirali tudi kolektivne prevoze ter povezali obstoječe proge znotraj in izven območja parka. Avtobusi znotraj parka so tako povezani z železniškim omrežjem ter z avtobusi iz bližnjih mest. Nakup «Parcocard», posebne kartice parka, daje pravico do brezplačnega parkiranja, do prevozov z avtobusi (v eno smer) in do vstopa v informacijska središča ter v Park dogodivščin (vključno z vodenimi ogledi). Od leta 2008 je na voljo tudi paketna ponudba številnih dejavnosti «Vacanza Senz'Auto» (Počitnice brez avtomobila), ki omogoča udeležbo v dejavnostih parka v času enega tedna, pri čemer se obiskovalci po prihodu na železniško postajo ves teden premikajo samo s sredstvi javnega prevoza.

Za več informacij: www.pnab.it/vivere_il_parco/come_muoversi.html

7. KO NAM AVTOBUSNA KARTA OMOGOČI ODKRIVANJE ZVEZDNIH KONSTELACIJ SKUPAJ Z VODIČI NARODNEGA PARKA GRAN PARADISO (ITALIJA)



Deset let razprav, predlogov in raziskav o problemu prometne preobremenjenosti prelaza Nivolet (2600 m), se je zaključilo s sporazumom o zaprtju dela ceste v juliju in avgustu. Narodni park Gran Paradiso tako od leta 2003 vsako poletje organizira akcijo z imenom «A piedi tra le nuvole» (Peš med oblake), ki povezuje urejanje osebnega motoriziranega prometa z zabavnimi in izobraževalnimi dejavnostmi visoke kakovosti. Med slednjimi najdemo tematske ekskurzije z vodiči iz parka, izlete s konji, kuharskih natečaje za lokalne specialitete in številne kulturne dogodke. Če obiskovalci pustijo svoje vozilo doma ali na enem od urejenih parkirišč, se lahko nadaljnjih 20 km prepeljejo z avtobusom in za ceno ene vozovnice sodelujejo pri vseh dogodkih, organiziranih na določen dan. Zahvaljujoč tej pobudi se je število osebnih vozil na najboljčutljivejših predelih prelaza Nivolet zmanjšalo za 90 %.

Za več informacij: www.pngp.it/nivolet.index.html



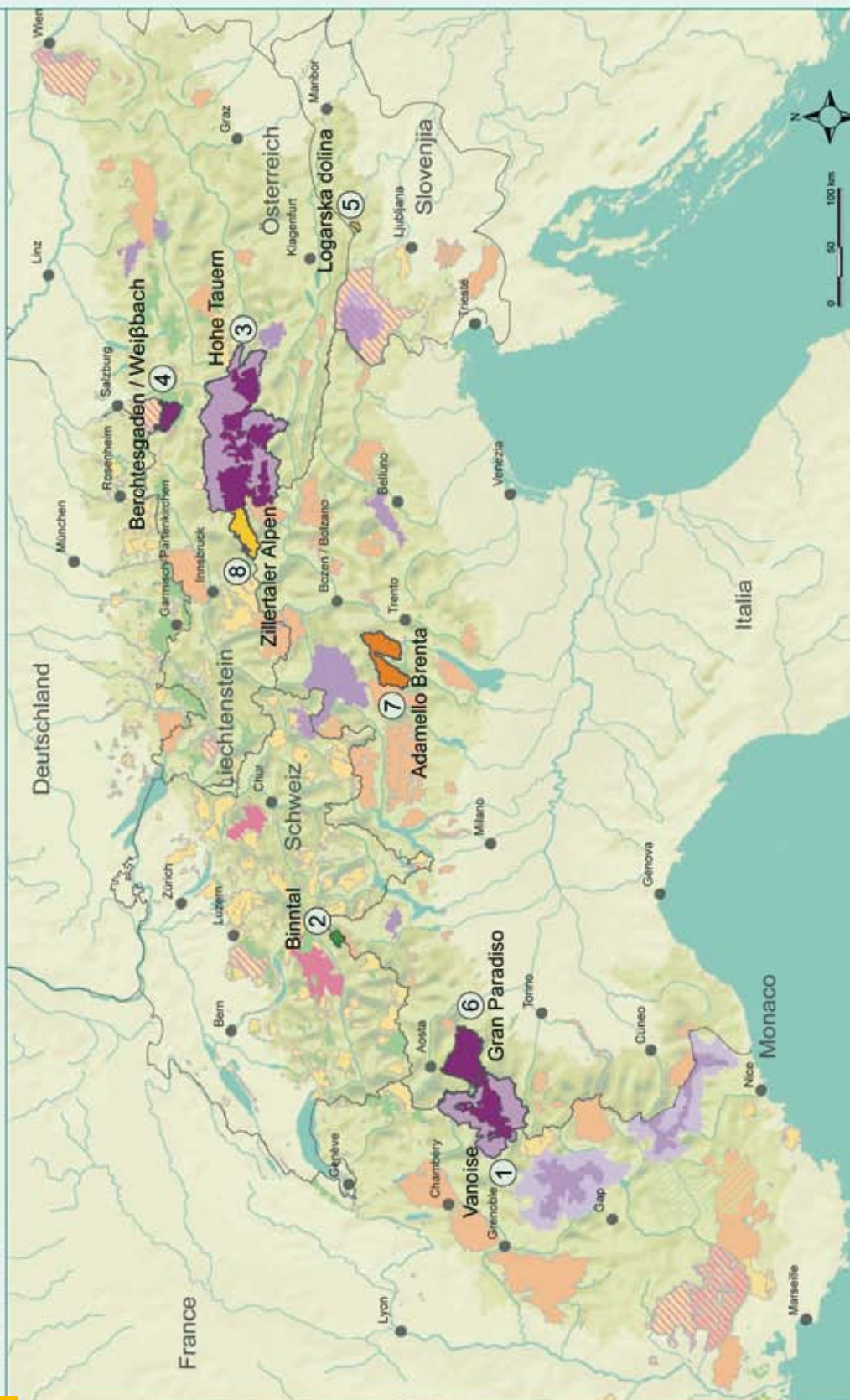
8. INOVATIVNO LOKALNO SODELOVANJE V NARAVNEM PARKU ZILLERTALER ALPEN (AVSTRILIJA)

Projekt za zmanjšanje prometa v dolini Zillergrund je osnovan na pozitivnem in konstruktivnem sodelovanju med Naravnim parkom Zillertaler Alpen, občino, prevozniško družbo in lokalnimi gostinci. Da bi podprli gospodarsko življenje v dolini, osebnegaprevozanisoprepovedali, a so ga zakonsko uredili. Sočasno so poskrbeli za to, da je postal prevoz z avtobusi bolj privlačen, saj so oblikovali Umweltbonus Zillergrund, poseben kupon, ki uporabnikom avtobusa daje popust pri gostinskih storitvah v dolini. Uspešno sodelovanje na lokalni ravni je leta 2001 pripeljalo do ustanovitve združenja Zillergrund Aktiv. S predlagano ponudbo «Urlaub vom Auto» (dopust za avto) obiskovalce spodbujajo k opuščanju rabe osebnega vozila in k uporabi kolektivnega prevoza do kraja počitnikovanja, saj jim v zameno ponujajo številne alternative.



Za več informacij: www.naturpark-zillertal.at





① Exemple correspondant
Esempio corrispondente
Entsprechendes Beispiel
Posamezni primer

- Parc national
Parco Nazionale
Nationalpark
Narodni park
- Parc naturel régional
Parco Regionale o Naturale
Regionaler Naturpark
Regijski park
- Zone périphérique
Zona periferica
Außenzone
Robno območje
- Réserve naturelle
Riserva naturale
Naturschutzgebiet
Naravni rezervat
- Patrimoine mondial naturel de l'UNESCO
UNESCO Patrimonio naturale mondiale
UNESCO Weltnaturerbe
UNESCO svetovna naravna dediščina
- Réserve de biosphère
Riserva della Biosfera
Biosphärenreservat
Biosferni rezervat
- Réserve naturelle géologique
Riserva naturale geologica
Geologisches Naturschutzgebiet
Geološki naravni rezervat
- Protection particulière
Protezione particolare
Sonderschutzform
Posebna zaščita
- Zone d'application de la Convention alpine
Limite di applicazione della
Convenzione delle Alpi
Anwendungsgebiet der Alpenkonvention
Območje izvajanja konvencije
- Réseau hydrographique
Rete idrologica
Gewässernetz
Vodotoki
- Limite d'Etat
Confine di Stato
Staatsgrenze
Državna meja
- Ville
Città
Stadt
Mesto

This map is not exhaustive.
Contact: info@alparc.org
http://www.alparc.org

This map is compiled from different official sources.
All rights reserved.
© alparc 09/2008

State Parties: Austria, France, Germany, Italy, Slovenia, Switzerland

ZA VEČ INFORMACIJ

Mreža ALPARC

ALPARC je Mreža zavarovanih območij v Alpah, ki od leta 1995 združuje narodne parke, naravne in regijske parke, naravne rezervate, biosferne rezervate ter še veliko drugih oblik varovanja v celotnem alpskem loku. Tematiko mehkega prevoza in mobilnosti je obravnavana znotraj delovne skupine «Trajnostni turizem», ki upravljateljcem omogoča izmenjavo znanja in izkušenj.

www.alparc.org (f, d, i, si, e)

Alpska konvencija

Mednarodna pogodba v prid varovanja in trajnostnega razvoja alpske regije, ki želi ohraniti in zaščititi gorski masiv (v njegovih okoljskih, gospodarskih in družbenih dimenzijah) ob izvajanju načel preprečitve in sodelovanja med njenimi članicami. Devet tematskih protokolov pokriva različna področja, med katerimi je tudi promet. Za to temo obstaja tudi specifična delovna skupina.

www.alpconv.org (f, d, i, si)

CIPRA – Prihodnost v Alpah

Mednarodna komisija za varstvo Alp (CIPRA) je oblikovala banko podatkov, ki zajema publikacije, projekte in povezave na temo mobilnosti v okviru projekta Prihodnost v Alpah, ki je imel za cilj izmenjavo spoznanj in širitev praktičnih znanj.

www.cipra.org (f, d, i, si, e)

Prijatelji narave

Nevladna organizacija za promocijo trajnostnega razvoja.

www.nfi.at (f, d, e)

RESPECT — The Institute for Integrative Tourism and Development

Inštitut za promocijo trajnostnega turizma in celovitega lokalnega razvoja.

www.respect.at (d, e)

Mountain Wilderness

Nevladna organizacija, začetnica promocije mehke mobilnosti.

www.mountainwilderness.org (f, d, i, si, e)

Alpen Initiative

Nevladna organizacija, ki se zavzema za prenos blaga s ceste na železnico.

www.alpeninitiative.ch (f, d, i, e)

Alps Mobility II – Alpine Pearls

Mreža 22 alpskih krajev z eko-turistično ponudbo.

www.alpine-pearls.com, www.alpsmobility.net (f, d, i, si, e)

Alpine Awareness

Evropski projekt za promocijo mehkega prevoza v alpske turistične kraje.

www.alpineawareness.net (f, d, i, e)

Mobil Alp

Evropski projekt za razvoj ponudbe in storitev inovativne mobilnosti ob uporabi skupnega prevoza na lokalni in regionalni ravni.

www.mobilalp.com (f, d, i, e)

Environmentally sustainable transport and tourism in sensitive areas

Evropski projekt za razvoj mehkega prevoza v občutljivih naravnih prostorih in na čezmejnih območjih.

www.sensiblegebiete.at (d, e, si, h)

Initiative Transport Europe

Mreža združenj, ki se upirajo aktivnemu tranzitnemu prometu v alpskem loku in na drugih občutljivih evropskih območjih.

www.ite-euro.com (f, d, i, e, es)

Network for Soft Mobility in European Tourism

Evropska mreža okoljskih organizacij, operaterjev s področja turizma in prevoznitstva s ciljem razvoja eko-turizma in mehke mobilnosti.

www.soft-mobility.com (d, e)

Brošura je bila oblikovana ob Generalni skupščini in mednarodni konferenci zavarovanih območij v Alpah «Življenje v Alpah – novi izzivi», ki jo ob partnerstvu Triglavskega narodnega parka (Slovenija) za Alparc organizira Pisarna za zavarovana območja pri Stalnem sekretariatu Alpske konvencije Task Force. Prisrčno se zahvaljujemo v to delo vključenim alpskim zavarovanim območjem, prav tako pa tudi Prijateljem narave, CIPRI in Mountain Wilderness za njihovo dragoceno sodelovanje.



Ob podpori:



Alparc – Mreža zavarovanih območij v Alpah

Mrežo koordinira:

Pisarna za zavarovana območja pri Stalnem sekretariatu Alpske konvencije Task Force

Maison des parcs et de la montagne
256, rue de la République
F-73000 CHAMBERY

Tel. +33 . (0)4 79 26 55 00

Fax. +33 . (0)4 79 26 55 01

info@alparc.org www.alparc.org

Koordinacija: Guido PLASSMANN

Realizacija: Petra ŠAJN, Chloé MANFREDI

Besedilo: Christian BAUMGARTNER/International Friends of Nature
(christian.baumgartner@nfi.at), Petra ŠAJN, Chloé MANFREDI

Oblikovanje: Naturaprint

Prevod: Lea CAHARIJA, Reinhold FERRARI, Nathalie FERRETTO, Alessandro MICHELUCCI,
Sergej SMOLIČ, Christine WEISE

Slikovno gradivo: Fototeke mreže Alparc, Mountain Wilderness, Cipre,
Interesne skupnosti bus alpin in TVB Werfenweng;
Fotografije in ilustracije: Bernhard BERGMANN
(www.reportagefotografie.com/inhalt.html), Fulvio BERNARDINI (www.fulber.it),
Ernst KREN (www.mma.co.at), Peter SALZMANN (www.alpevents.ch)
in Marco VOLKEN (www.marcovolken.ch).



Tiskano na recikliranem papirju z rastlinskim črnilom - Naturaprint (F), septembra 2008