

Zaključki

ministrov za promet alpskih držav v okviru nadaljnega spremljanja Züriške izjave

Dunaj, 7. maja 2009

30. novembra 2001 so v prisotnosti predstavnikov Evropske komisije ter na pobudo Švice, ministri za promet iz Avstrije, Francije, Italije, Nemčije in Švice, spričo hudih nesreč v alpskih predorih, sprejeli "Züriško izjavo za izboljšanje prometne varnosti še posebej v alpskih predorih". Od takrat so se ministri sestali na treh konferencah, da bi spremljali napredovanje dela in zastavili prednostne naloge, t.j. v Regensbergu, 11. maja 2004, v Sedrunu, 14. novembra 2005, in v Lyonu, 20. oktobra 2006, kjer se je skupini kot nova članica priključila tudi Slovenija.

Četrta konferenca ministrov za promet oz. njihovih uradnih predstavnikov, ki je bila pod avstrijskim predsedstvom 07.05.2009 na Dunaju, se je posvetila rezultatom intenzivnega dela pod sedanjim predsedstvom, priznala doseženi napredek in zastavila smernice za naslednje obdobje.

V skladu z Lyonskim mandatom iz leta 2006, so se organi Züriškega procesa posvečali naslednjim tematskim sklopom:

Nadzor in urejanje cestnega prometa na območju Alp

- Naročili so raziskavo v zvezi s pogoji za uporabo novih sistemov za urejanje čezalpskega cestnega tovornega prometa.
- Opredelili so načela, časovni načrt in pogoje za upravljanje izrednih dogodkov na območju Alp.

Mobilnost na območju Alp

Preveril so možnost skupnega zbiranja podatkov na področju čezalpskega potniškega prometa.

Prometna varnost na območju Alp

Izvajali so dejavnosti na področju "varnost v železniških predorih".

Stanje dela:

Sistemi za upravljanje težkega tovornega prometa na območju Alp

Glede na zastavljeni cilj trajne izboljšave varnosti čezalpskega prometa, trajnostno boljšega obvladanja cestnega tovornega prometa, izgradnje potrebne infrastrukture in podpiranja alternativnih vrst prometa, še posebej železniškega prometa, so s finančno podporo vseh članov Züriške skupine in Evropske komisije naročili "Najboljšo raziskavo na temo prometni sistemi za upravljanje čezalpskega cestnega tovornega prometa". Namen študije je opredelitev primernih sistemov za upravljanje prometa na občutljivih območjih, na katerih so taki ukrepi izvedljivi. Opisuje proces iskanja, vrednotenja in ocenjevanja različnih osnutkov, da bi našli najprimernejše rešitve za sisteme upravljanja čezalpskega cestnega tovornega prometa. Za nadzorovanje te raziskave so ustanovili delovno skupino "Svetovalni odbor" pod avstrijskim predsedstvom.

Izhajajoč iz te raziskave je Svetovalni odbor izdelal Poročilo predsedstva (vključno s povzetkom) kot osnovo za sprejemanje odločitev ministrov za promet. Poročilo predsedstva je potrdil Glavni odbor. Poročilo predsedstva se osredotoča predvsem na napovedi rasti tovornega prometa v 3 časovnih obdobjih (od sedaj do 2015, od 2016 do začetka 2020, od 2020 do 2030), poleg tega pa se še posebej ozira na posebne okoljske razmere na območju Alp ter globalne mednarodne okoljske cilje (Kjotski protokol in Direktiva o nacionalnih zgornjih mejah emisij (NECD)).

Upoštevajoč vse navedene vidike in v ta namen razpoložljive kapacitete, so natančno analizirali in ovrednotili različne sisteme za upravljanje prometa, izvedli končno oceno in podali priporočila.

Vendar pa pri napovedih rasti tovornega prometa, na katerih raziskava temelji, niso upoštevali naknadne svetovne gospodarske krize, katere recesija ima lahko še dolgoročen vpliv, hkrati pa bi katerikoli ukrepi povzročili visoke stroške in rast cen.

V skladu s priporočili so se ministri za promet oz. njihovi uradni predstavniki odločili:

Da bodo po fazah uvajali ukrepe za urejanje čezalpskega cestnega tovornega prometa v skladu z razpoložljivostjo novih železniških infrastruktur (še posebej

predorov Gotthard in Brenner (BBT) ter predora Lyon-Torino (LTF)) kot konkurenčnih železniških storitev:

- V **prvi fazi** se podpira uvajanje razreda EURO, ki onesnažuje okolje v manjši meri, še posebej EURO 6, takoj, ko bo na voljo na trgu. S tem v zvezi bodo na območju Alp razmislili o izvajanju ukrepov, kot so modulacija cestnin oz. posebne nagrade v skladu z razredi EURO, ob upoštevanju veljavnih pravnih predpisov in obstoječih pravnih obvez v posameznih državah, kot so na primer predpisi v zvezi z avtocestnimi koncesijami.

Medtem je treba v sedanjih razpravah o reviziji direktive o evrovinjeti poskusiti najti usklajen kompromis.

Poleg tega je treba začeti z raziskavami pogojev za uvajanje ukrepov, predvidenih za nadaljnje faze.

- V **drugi fazi** se premisli morebitna uresničitev koncepta „Toll+“ v skladu z rezultati revizije direktive o evrovinjeti, da bi zmanjšali čedalje večje negativne učinke hrupa, emisij CO₂, in zmanjšanih kapacitet.
- V **tretji fazi** se poskusi doseči občutno preusmeritev prometa na druge prometna nosilce v skladu s povečanimi železniškimi kapacitetami. Temu v podporo se bodo izvajali tudi omejevalni koncepti (ACE, ETS) in drugi nagrajevalni ukrepi.

Sistemi prometnega upravljanja ACE, ETS in TOLL+, ki so navedeni v Poročilu predsedstva, se zdijo najbolj primerni za trajnostno obvladanje cestnega tovornega prometa, se pravi za zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje, omogočanje preusmeritve prometa na druge prometna nosilce in izboljšanje prometne varnosti. Vseeno pa jih je pred njihovim morebitnim izvajanjem treba še podrobneje raziskati s stališča, da ne smejo ovirati izmenjave blaga in gospodarske rasti ter da morajo biti v skladu tako z evropskimi kot tudi z veljavnimi nacionalnimi zakoni.

Tozadevno so ministri za promet oz. njihovi uradni predstavniki zadolžili Glavni odbor z naslednjimi **mandati**:

- 1) Da se za obdobje pred dokončno uvedbo enega od zgoraj navedenih sistemov dogovori za čimhitrejšo uvajanje in podpiranje Euro 6 na območju Alp in da preuči vse s tem povezane pravne in tehnične pogoje.
- 2) V zvezi s tremi navedenimi sistemi (TOLL+; ACE, ETS) je treba izvesti obširno raziskavo glede njihovega morebitnega izvajanja v prihodnosti. Še posebej je treba podrobno preučiti naslednje vidike:
 - zakonodajno ozadje (nacionalni in EU zakoni – potrebne spremembe)
 - postopke za opredelitev sistemov z zgornjo mejo
 - ukrepe, ki bi bili potrebni v primeru zavlačevanja pri uvajanju sistemov v posameznih državah
 - končne prostorske opredelitve in spremljevalne ukrepe (za reševanje problemov z obvozi), ki vključujejo tudi podrobne načrte kapacitet in storitev železniškega in cestnega sektorja
 - vplive na gospodarstvo na nacionalni in regionalni ravni, za vsako državo, v zvezi z zgoraj navedenimi sistemi vključno z ekonomskimi, logističnimi, socialnimi in zaposlovalnopolitičnimi vplivi na cestna tovarna podjetja.

Upravljanje izrednih dogodkov na območju Alp

V skladu z lyonskim mandatom iz leta 2006 je bila pod vodstvom Švice ustanovljena posebna delovna skupina za upravljanje izrednih dogodkov na območju Alp, ki se je pri svojem delu osredotočala na tri glavne tematske sklope:

Sporazumna opredelitev "izrednega dogodka" in glavih prometnih osi, razvoj standardiziranega sistema poročanja za zagotavljanje komunikacije in izmenjave natančnih informacij med udeleženiimi državami. Poleg tega je delovna skupina začela z izdelavo posebnega spletišča z namenom, da so stroški in čas, potrebni za informacijski sistem, minimalni, da tečejo informacije učinkovito, ceneje in hitro ter da se uporabnikom cest na celotnem območju Alp omogoči dostop do ažuriranih informacij. Delovna skupina je izdelala tudi splošno veljaven načrt, kako ravnati v primeru izrednega dogodka, in je sestavila seznam treh kategorij možnih ukrepov.

Prvi dve kategoriji vsebujeta predvsem primere tehničnih in administrativnih ukrepov, tretja kategorija pa že zadeva politične in pravne ukrepe. S tem pregledom je delovna skupina sledila pristopu, da morajo ukrepi v primeru izrednega dogodka ustrezati naslednjim pogojem: morajo biti izvedljivi, izvesti jih je treba nemudoma, z enostavnimi postopki, njihova zasnova pa mora biti taka, da so na enostaven in prilagodljiv način hitro izvedljivi, preprosto rečeno, odvisno od kraja, načina in trajanja dogodka je treba določiti primerne ukrepe, torej določiti pravi ukrep na pravem mestu in ob pravem času.

Ministri za promet oz. njihovi uradni predstavniki so se nato odločili, da se dogovorijo za definicijo "izrednega dogodka" in glavnih tranzitnih osi, za splošni postopek v primeru izrednega dogodka, da upoštevajo tri kategorije ukrepov in da sledijo priporočilu delovne skupine, ki ga je odobril Glavni odbor, navedenem v "Povzetku poročila delovne skupine za upravljanje izrednih dogodkov na območju Alp".

Zavedajoč se, da so nadaljnje dejavnosti potrebne, so ministri za promet oz. njihovi uradni predstavniki podelili Glavnemu odboru naslednje **mandate**:

- da nadalje poglobi in razvije ukrepe glede na njihovo izvedljivost in konkretno izvajanje na alpskih oseh,
- da izdelava osnutek za poročanje o izrednem dogodku in situaciji in ob tem upošteva postopek, ki je naveden v 4. poglavju povzetka poročila.
- da še nadalje podrobno preveri osnutek, strukturo in vsebino spletišča, vključno s finančnimi in organizacijskimi zadevami (webmaster) in ob tem upošteva postopek, ki je naveden v 5. poglavju povzetka poročila.

Mobilnost na območju Alp

V skladu z lyonskim mandatom iz leta 2006 so objavili rezultate CAFT 04 in izdelali lastno spletišče za "Züriški proces". Poleg interaktivne predstavitve raznolikih rezultatov raziskave, omogoča spletišče posredovanje celotnega dela v sklopu Züriškega procesa širši javnosti. Spletne strani so na voljo v angleškem, francoskem, italijanskem, nemškem in slovenskem jeziku.

Konferenca je bila odlična priložnost za predstavitev spletišča "Züriški proces" in ministre za promet oz. njihove uradne predstavnike so vljudno povabili, da spletišče svečano aktivirajo.

Ažuriranje podatkov CAFT je v teku. V Švici, Franciji, Avstriji, in letos prvič tudi v Sloveniji, izvajajo anketo z vozniki tovornjakov, da bi dobili zanesljivo sliko o čezalpskem tovornem prometu. Zbirajo tudi podatke o železniških podjetjih. Italija bo poskrbela za posredovanje lastnih podatkov. Enako kot v letu 2004, bodo izdelali opis čezalpskega prometa, ki ga bodo lahko odobrile vse alpske države. Z anketo so že začeli v Švici in Avstriji, ostale države pričakujejo, da bodo kmalu sledile.

Poleg tega alpske države posredujejo ažurirane podatke.

Strokovnjaki so tudi raziskali, kateri viri podatkov za potniški promet so na voljo v različnih alpskih državah. Zaradi neenotne situacije, in v namen pridobivanja enotnih podatkov, bi bilo potrebno izvesti usklajeno raziskavo v vseh alpskih državah, primerljivo z raziskavo tovornega prometa.

Ministri za promet oz. njihovi uradni predstavniki so sklenili:

- da bodo objavili spletišče Zürškega procesa in ga redno ažurirali,
- da bodo končali z raziskavo CAFT 09 in kmalu objavili njene rezultate,
- da se bodo tudi v naprej trudili širiti prenos informacij o čezalpskem prometu, ki vključuje tudi potniški promet. Ob tem omogoča vključevanje razpoložljivih virov podatkov manjšo porabo denarnih sredstev.

Prometna varnost na območju Alp

Varnost v velikih čezalpskih železniških predorih

Da bi ugotovili smotrnost organizirane izmenjave izkušenj v zvezi z varnostjo v velikih železniških predorih, je Glavni odbor zaprosil francosko delegacijo, da izvede tozadevno raziskavo. Francija je pooblastila svojega nacionalnega strokovnjaka s področja prometne varnosti, da se sestane z najpomembnejšimi akterji, ki so odgovorni za obratovanje in varnost glavnih razpoložljivih čezalpskih železniških

predorov, in da se z njimi pogovori o najbolj pomembnih temah na tem področju. V zvezi s tem so 12. decembra 2008 v Parizu organizirali sejo s strokovnjaki, vodilnim osebjem v administraciji, direktorji predorov in mrež iz držav Züriškega procesa, da bi izmenjali svoje izkušnje.

Glavni namen vrednotenja ni bila primerjava varnostnih ravni temveč raziskava različnih stališč in postopkov, ki so v veljavi v predorih in temeljijo na obratovalnih pogojih in tehnični opremi, ki se uporablja v različnih predorih v večletnem obratovalnem obdobju.

Rezultati so pokazali, da je varnostna raven v železniškem prometu zelo visoka in precej višja kot v cestnem prometu. Vseno pa lahko specifično tveganje v predorih povzroči resne oz. celo katastrofalne dogodke in zato potrebuje specifično oceno.

Glede na rastočo količino prometa in sedanje smeri razvoja obratovanja je treba posebno pozornost posvečati štirim tematskim sklopom:

- 1) prevoz nevarnih snovi ;
- 2) kombinirani promet (npr. potujoča avtocesta);
- 3) intervencijski postopki, gašenje in reševanje;
- 4) nadzor razvoja celotnega sistema železniškega prometa glede na tveganje v predorih.

V poročilu se predlaga redno vrednotenje zgornjih štirih tematskih sklopov, da bi se uskladili obratovalni pogoji na različnih železniških linijah in poenostavil prehod čez Alpe.

Ministri za promet oz. njihovi uradni predstavniki so sklenili:

- da bodo upoštevali zaključke poročila, ki temeljijo na izmenjavah stališč strokovnjakov in rezultatih seje v Parizu, dne 12. decembra 2008;
- da bodo pozdravili načelo redne izmenjave informacij v zvezi z varnostjo v glavnih alpskih železniških predorih;
- da bodo Franciji podelili mandat za organizacijo naslednje seje.

Novo predsedstvo

Ministri za promet oz. njihovi uradni predstavniki so se avstrijskemu predsedstvu zahvalili za opravljeno delo. Soglasno so sklenili, da za obdobje 2009-2011 prevzame predsedstvo Švica. Po njenem predsedovanju bo predsedstvo prevzela najprej Nemčija, potem Italija in nato Slovenija, nakar se bo le-to po ponovnem predsedovanju Švice menjalo po načelu rotacije.

Odobreno na Dunaju (AT), 7. maja 2009