

Züriška skupina

Osnutek za sklepe srečanja v Sedrunu - 14. november 2005

V pripravah na ministrsko konferenco, načrtovano za leto 2006, so se ministri za promet alpskega loka na povabilo francoskega in švicarskega ministra sestali na vmesnem srečanju, da bi se seznanili s tekočim delom in potrdili svoja pričakovanja v zvezi s tematiko varnosti, urejanja cestnega prometa in spodbujanja železniškega prometa kot alternative za čezalpski prevoz blaga.

Po požaru v cestnem predoru Fréjus (Francija - Italija) 4. junija tega leta, v katerem sta življenje izgubili dve osebi in po katerem je bil predor zaprt dva meseca, so vprašanja varnosti postala bolj kot kadarkoli prej pomembna za alpske prelaze, čez katere je v letu 2004 več kot 10 milijonov tovornjakov prepeljalo več kot 130 milijonov ton blaga.

Čeprav se je cestni promet na švicarskih prelazih in na celotnem območju Mont Blanca/Fréjusa stabiliziral oz. upadel, pa na prelazih na vzhodnem območju alpskega loka (med Avstrijo, Italijo in Slovenijo) kot tudi na jugu (med Francijo in Italijo, na poteh med Iberskim polotokom in jugom Evrope) nenehno narašča. Pri tem ostaja skupni delež železniškega prometa majhen: 32,6 % v letu 2004, pri čemer je Švica edina država, v kateri železniški promet dosega skoraj 65 % celotne tonaže, prepeljane čez Alpe.

Spodbujanje alternativ za ceste, ki bi lahko v precejšnji meri nadomestile prevoz blaga po cestah, je nujno potrebno. Pogoji za to je ureditev učinkovite železniške infrastrukture, ki uporabniku nudi ustrezno kakovost storitev. Brez odlašanja je treba poiskati možnosti za boljše vmesno usmerjanje sedanjega cestnega prometa in razvoj le-tega in za izboljšanje kakovosti storitev na obstoječih oseh železniškega prometa. To je v enaki meri pomembno tako za evropske gospodarske prevozne poti kot tudi za življenje tamkajšnjih prebivalcev in njihove cestne priključke.

V zvezi s tem ministri sklenejo, da bodo po razpravi o poročilih vodij delovnih skupin upoštevali tako poročilo francoskega predsedstva vodilnega organa o delu, ki poteka od zadnje konference ministrov za promet v Regensbergu, kot tudi splošno nalogo, ki je pripravljena za naslednjo konferenco ministrov za promet leta 2006, in se zahvalijo članom delovnih skupin za naloge, ki so jih že izpolnili od konference v Regensbergu.

Da bi se lahko na prihajajočo ministrsko konferenco leta 2006 dobro pripravili, prosijo vodilni organ in njegove delovne skupine, da upoštevajo naslednje dopolnitve.

1. Tematika varnosti

Varnost cestnih in železniških predorov

Ministri potrjujejo svoj prispevek k prenosu evropske Direktive 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju v nacionalno zakonodajo posameznih držav članic.

Delovna skupina bo leta 2006 predložila in predstavila pregled dela v zvezi z železniškimi predori, ki so ga začeli različni mednarodni pristojni organi, in pojasnila, kateri dopolnilni ukrepi bi bili smiselni, da bi se zadostilo posebnim okoliščinam v dolгих, predvsem gorskih predorih.

Delovna skupina proučuje, pod katerimi pogoji bi se lahko okrepilo ukrepe za promet potovalnih avtobusov v alpskih predorih, kakršni so bili nedolgo tega sprejeti za cestni predor Fréjus.

Tehnična varnost vozil

Ministri se zahvaljujejo delovni skupini za že opravljeni pregled stanja in prve predloge za odločitve, ki jih je treba sprejeti na naslednji konferenci leta 2006.

Predlogi francoske delegacije:

- *Da bi se odločitve, ki jih je treba sprejeti leta 2006, lahko bolje prilagodilo tem predlogom, pripravi vsaka alpska dežela za svoje celotno območje pregled praktičnih izkušenj z zapleti in nesrečami zaradi spontanega vžiga tovornjakov in potovalnih avtobusov, vključno z njihovimi vzroki in učinki lahko vnetljivih snovi, ki niso razvrščene kot nevarne snovi. Te izsledke bo ob zaključku preučila delovna skupina „Varnost vozil“. Časovni načrt za to delo mora biti zasnovan tako, da bo nudil prva priporočila za naslednjo ministrsko konferenco 2006.*

- *Francoski minister, sedanji predsednik züriške skupine, poudarja in pri tem v imenu ministrov za promet alpskih dežel naslavlja mednarodne organe, pristojne za vozniške izpite (tovornjaki in potovalni avtobusi) in za stalno izpopolnjevanje voznikov na dolгих relacijah, da je tako na teoretičnih delih voznških izpitov za osebna in tovorna vozila, kot tudi v okviru poklicnega izobraževanja pomembno obravnavati posebnosti vožnje skozi predore, še zlasti skozi dolge predore.*

- *Države članice Evropske unije se dogovorijo, da bodo pri Evropski komisiji izpostavili občutljivost tega vprašanja, še zlasti glede dejstva, da se bo dolge predore upoštevalo pri dokončanju Direktive 2003/59/ES z dne 15. julija 2003 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov; pazile bodo na to, da se bo dolge predore upoštevalo v nacionalni zakonodaji o izobraževanju voznikov, pri nadaljnjem uveljavljanju in zaključku sporazuma med Evropsko unijo in Švico.*

2. Tematika o spodbujanju intermodalnosti, o usmerjanju in urejanju cestnega prometa

Spodbujanje alternativ za cestni promet

Ministri poudarijo, kako pomembno je, da se spodbuja železniški tovorni promet v kateri koli obliki, ne da bi se pri tem čakalo na zagon velikih alpskih osnovnih predorov. Izrazijo zadovoljstvo v zvezi s koraki, ki so že bili storjeni v primeru obeh velikih koridorjev Gotthard in Brenner.

Ministri se glede na prihodnje srečanje v letu 2006 dogovorijo, da bodo preverili projekte v zvezi z ukrepi za železniške koridorje, načrtovane v roku 5-10 let, za katere ne obstajajo še nobeni tovrstni projekti o izboljšanju kakovosti storitev, še zlasti na obstoječi povezavi Lyon-Torino (+ koridorji Tauern?, Wechsel?, Semmering?...).

Usmerjanje in urejanje cestnega prometa na območju alpskega loka

Delovna skupina bo na naslednji ministrski konferenci v letu 2006 predložila sklepne ugotovitve iz svojega dela, predvsem oceno vprašalnika, namenjenega akterjem alpskega prometa, pri čemer bodo upoštevali zlasti naslednje točke:

- možnost ocene določenih, v eni izmed alpskih dežel že uvedenih ukrepov za celotni alpski lok, pri čemer se bo izhajalo iz prednosti in pomanjkljivosti obstoječih sistemov za urejanje prometa; znotraj nekega časovnega okvira in pod katerimi pogoji;

- možnost in (tehnične, gospodarske, časovne) pogoje za uvedbo sistemov za urejanje tranzitnega cestnega prevoza blaga, kot npr. rezervacijski sistem, oz. za zmanjševanje tega prometa, kot npr. trgovanje z dovolilnicami, glede na celotni alpski lok;

- lokalizacija pravnih ovir, še zlasti ovir, ki izhajajo iz uporabe zakonodaje EU in tistih, ki bi lahko ovirale razvoj predlogov, ki se zdijo najbolj primerni.

Nadzor predpisov za cestni promet, zlasti socialnih predpisov

Podskupina zaključi svojo analizo trenutne situacije glede na ukrepe za nadzor, ki se uporabljajo v alpskih deželah, leta 2006 pa bo predložila morebitne predloge za izboljšanje. Predstavi tudi, kakšen pomen imajo le-ti za alpski lok in ali jih lahko uveljavijo neposredno alpske dežele same oz. spadajo v druga področja pristojnosti.

Francoski sekretariat se bo povezal s pristojnimi organi EU-OZN, da bi ugotovil, kaj so prinesli predlogi posebne delovne skupine EU-OZN iz leta 2002, o postopkih pa bo poročal na naslednji ministrski konferenci. Delovna skupina pa bo preverila, kakšen napredek je prinesla prostovoljna uveljavitev teh ukrepov v alpskih deželah.

Študija o mobilnosti

Ministri so izrazili zadovoljstvo v zvezi z zaključkom štetja prometa iz leta 2004, čestitali so vsem ekipam, ki so v posameznih državah pripomogle k temu, delovne skupine pa so prosili, da svoje sklepne ugotovitve iz ocen, če so te na razpolago, predstavijo na ministrski konferenci leta 2006.

Ministri spomnijo na svojo željo, da skupina izvede primerjavo prometnih perspektiv za projekte velikih čezalpskih železniških poti, in prosijo svoje vsakokratne uprave za zagotovilo, da družbe za upravljanje projektov delovno skupino aktivno podprejo.