

dneva, ko se je na neosvojljivi gori rodil alpinizem.

Že leta 1989 so Francozi izdali posebno publikacijo *Le Mont inaccessible* in leta 1991 je revija *La Montagne et alpinisme* posvetila celo zadnjo številko tej častitljivi obletnici. Navedeni publikaciji sta služili kot vir informacij za pričujoči članek.

PROMET, GORNIŠTVO IN VARSTVO OKOLJA

ZAKAJ PA NE NA POT Z VLAKOM?

IGOR MAHER

Promet, predvsem avtomobilski, je eden od večjih krivcev za veliko onesnaženost okolja, ki smo jo dosegli že na celotnem planetu. Plini in delci, ki se sproščajo pri izogrevanju goriva v motorjih, povzročajo onesnaženost zraka, voda in tal, sodelujejo pri vse večje skrbi deležnih procesih segrevanja ozračja in spreminjanja klime, pri uničevanju zaščitne ozonske plasti in nastajanju kislih padavin. Ceste, po katerih ta promet poteka, so velika rana v krajini, predvsem v primeru širokih avtocest. Zanje žrtvujemo še kako pomembne rodovitne površine. Verjetno se bomo posledic te urbane erozije zavedli veliko prepozno in brez možnosti popravnega izpita. Tla, ki so nastajala stoletja ali celo tisočletja, bodo do tedaj že uničena.

Alpe so za promet velika naravna ovira, zato so prometni tokovi speljani po redkih ugodnih prehodih prek te ovire. V takih predelih (npr. dolina Inna in prelaz Brenner) pride do velikih koncentracij motornih vozil, ki predvsem v lokalnem okviru povzročajo dokajšnjo škodo. Danes gre prek Alp 60 milijonov ton blaga in prek 60 milijonov ljudi letno. Združevanje in povezovanje Evrope bo še povečalo gospodarske vezi in s tem izmenjavo ljudi in blaga, zato naj bi se obseg prometa podvojil že do leta 2000.

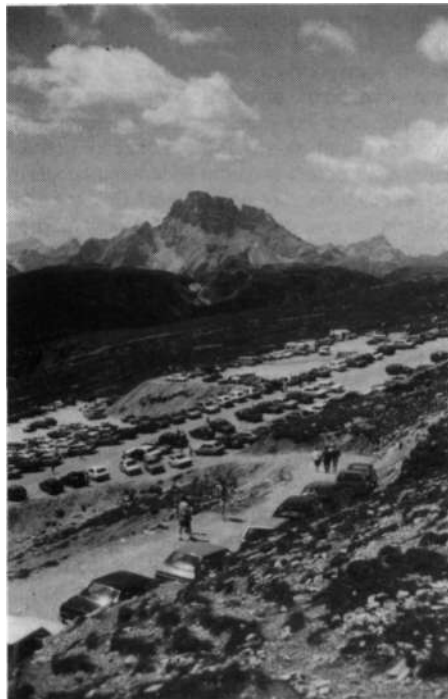
VPRAŠLJIVA CENOVNA POLITIKA

Z vidika varovanja okolja je železniški promet veliko ugodnejši kot cestni, zato se povsod pojavljajo težnje po prenosu transporta blaga s cest na železnice in po povečanju zmogljivosti železniškega prometa. Na žalost pa delež avtomobilskega prometa v primerjavi z železniškim močno narašča. Podatki iz Nemčije kažejo, da je bilo razmerje med potniki v železniškem in cestnem prometu leta 1970 1:9, leta 1988 pa že 1:13. Medtem ko železnica stagnira, je cestni promet v stalnem porastu, zato kljub nekaterim okoljevarstvenim ukrepom (boljši avtomobili, katalizator, neosvinčeno gorivo) naraščajo emisije škodljivih snovi v okolje.

Ob spominski slovesnosti pod predsedstvom predsednika republike, treh ministrov in cele vrste predsednikov različnih planinskih in alpinističnih združenj bo potekalo svetovno srečanje gornikov z izrednim športnim, kulturnim in komercialnim programom, ki so vsi povezani s tokrat čarobno številko 500.

Za zadovoljevanje prostočasnih aktivnosti je, na primer, v Nemčiji prevoženih kar 55 odstotkov vseh avtomobilskih kilometrov. Med te aktivnosti sodi tudi gornišstvo oziroma turizem, povezan z gorništvom ali vsaj turističnim obiskom gora. Predvsem konec tedna in ob praznikih se promet v smeri proti goram in obratno zelo poveča. Zato, da se povzpnejo za nekaj sto višinskih metrov, vsak konec tedna prevozimo sto ali več kilometrov. Zavedati se moramo, da s tem postajamo nezanemarljiv onesnaževalec okolja. Tega pa se vse bolj zavedajo tudi v turističnih krajih, kamor se zgrinjajo množice avtomobilskih obiskovalcev. Tako se marsikje avtomobilski promet že umika iz gorskih krajev - sicer ne toliko zaradi visoke okoljevarstvene

Pokrajina, ki je bila včasih (pod)gorska Foto: Igor Maher





Vrnitev na staro obliko transporta - kolo

zavesti, temveč iz bolj praktičnih razlogov: promet z obilico avtomobilske pločevine namreč zmanjšuje turistično privlačnost. Za avtomobilski promet se zapirajo tudi mnoge atraktivne gorske ceste, ki ostajajo prevozne samo z javnimi transportnimi sredstvi.

Javna transportna sredstva so vsekakor primerena alternativa individualnemu avtomobilskemu prometu. Toda ali smo se motorizirani gorniki pripravljani odreči svojemu jeklenemu konjičku in presedlati na vlak ali avtobus? Dokler bodo politične osnove za tako ravnanje neprimerne, je malo verjetno, da bi vsi okoljevarstveni pozivi kaj pomagali. Na eni strani gre za strateški razvoj železnice, ki pa - tako kot marsikje tudi pri nas - ne dosega željene ravni. Železniško gospodarstvo celo ukinja proge in spreminja vozne rede na škodo zgodnejutranjih in pozno-večernih vlakov, ki so najbolj atraktivni za gornike. Na drugi strani pa je vprašljiva cenovna politika. Dokler bo železnica dražja od avtomobila, je težko pričakovati sodelovanje gornikov.

Poleg cene ima avtomobilski dovoz do gora še nekatere prednosti. Vsekakor je udobnejši in omogoča večjo prilagodljivost, tako v časovnem (ni vezan na vozni red) kot prostorskem oziru. Z avtom pridemo bližje k izhodišču oziroma željenemu cilju. V zadnjem času vsepoved po Alpah narašča število gozdnih in kmetijskih, pa tudi dovoznih cest do planinskih postojank, ki

tako izgubljajo svoj osnovni značaj. Vse te ceste seveda omogočajo vožnjo v višje predele, pri tem pa se zaradi pretežne vožnje v nizkih prestavah močno poveča sproščanje škodljivih snovi.

Po drugi strani avtomobilski dovoz manjša prilagodljivost in pestrost, ker se moramo vračati na izhodišče k parkiranemu avtomobilu.

Avto je tudi hitrejši od javnega prometa, vendar lahko čas med vožnjo v vlaku izkoristimo za kaj koristnega (branje knjige, vodnika, pregled zemljevida).

SODELOVANJE ALPSKIH DRŽAV

Ukrepi za povečanje privlačnosti javnega prometa in umik avtomobilov iz gorskega prostora, predvsem nad mejo stalne naseljenosti:

1. Ukrepi na globalnem nivoju, kjer je potrebno sodelovanje vseh alpskih držav:

- Izdelava enotnega prometnega koncepta za alpski prostor.
- Pospeševanje razvoja železniškega prometa na račun cestnega.
- Zaustavitev načrtovanja in gradnje tranzitu namenjenih avtocest in hitrih cest.
- Dodatno obdavčenje vseh vozil, ki ne izpolnjujejo predpisov o emisijah škodljivih snovi.
- Zmanjšanje obremenitev okolja s škodljivimi snovmi na račun novih tehnoloških rešitev.
- Ponekod že poteka akcija, imenovana »80/100«. Gre za zahtevo po hitrostni omejitvi cestnega prometa: na 100 km/h na avtocestah in na 80 km/h na drugih cestah. S tem bi se zelo zmanjšala emisija škodljivih snovi.*
- Sprememba cenovne politike v javnem, predvsem železniškem prometu. V nekaterih alpskih državah gorniki že lahko uveljavljajo določene popuste, kot je družinski popust, posebne povratne tarife za konec tedna itd.
- Prilagajanje voznih redov interesom gornikov.
- V turističnih območjih naj bi bil javni prevoz do atraktivnih izhodiščnih mest za izlete že všteti v ceno bivanja, kot je to primer cene skibusa v ceni smučarske karte.
- Razmisliti je potrebno o omejitvi prometa na gozdnih in podobnih cestah, predvsem v zaščitenih območjih. Še posebno ostro je treba nastopiti proti kros motociklistom, ki nimajo nič skupnega z gorništvom in ki jim zmogljivi motorji omogočajo ne samo vožnjo po gozdnih in planinskih poteh, temveč tudi zunaj njih.

NALOGE PLANINSKIH ORGANIZACIJ

2. Ukrepi na nivoju planinske organizacije:

- Motorizirane gornike je potrebno predvsem pravilno informirati. Večina vodniške literature

* Predvsem pa je potrebno avto dobro vzdrževati in skrbeti za čim manjšo porabo goriva (nastavitev vplinjača, vožnja brez prtljavnika, s površine odstranjen sneg itd.).

je prirejena avtomobilskemu dostopu, kar je potrebno spremeniti.

- Omejitev prometa na dovoznih cestah do planinskih postojank.

- Potrebno je doseči, da bomo gorniki s člansko izkaznico na javnih transportnih sredstvih uveljavljali popust.

- Obnoviti je potrebno poti in markacije od avtobusnih in železniških postaj do sedanjih »avtomobilskih« izhodišč. Te poti so običajno v slabem stanju.

- Obnoviti je potrebno peš poti, ki so bile poškodovane ali uničene ob gradnji gozdnih cest. Lep primer je dolina Suhe v Fužinskih planinah.

- V planinskih kočah morajo biti vozni redi avtobusov in vlakov dobro vidni.

- Planinska društva morajo večjo skrb nameniti organizaciji izletov. Zanimiva in posnemanja vredna je praksa nekaterih avstrijskih društev, ki organizirajo avtobusne prevoze za svoje člane, predvsem v predele, ki so slabo dostopni z javnimi sredstvi. Ne gre za klasično organizacijo izleta, temveč gornike samo dostavijo na izhodišče, od tam pa po lastni izbiri (lahko tudi pod vodstvom vodnika) nadaljujejo vzpon. Konec dneva jih nato avtobus pobere na dogovorjenih mestih.

- Povratak na staro obliko transporta - kolo. Moderna tehnologija (gorsko kolo) je tak način do neke mere olajšala. Potrebno je še urediti sodobni način prevoza koles z železnico. Dolga potovanja s kolesom, na katerih spoznavanju novih krajev dodajamo tudi gorniške vzpone, postajajo vse bolj popularna, pa čeprav zaradi obilice opreme, ki jo je potrebno voziti s seboj, niso ravno enostavna.

Zavedati se moramo, da mora prav vsak posameznik (in to čim hitreje) po svojih najboljših močeh prispevati k temu, da se poskuša naš planet ohraniti v takem stanju, da bo primeren za naše, pa tudi preživetje naših vnukov. Eden od takih prispevkov je lahko tudi omejitev vožnje z avtomobili. Navaditi se bo treba, da bomo na račun ohranjanja našega okolja prisiljeni žrtvovati tudi del udobja, ki smo se ga vse preveč navadili.

Letošnje poletje bo, kot je mogoče sklepati, slovenski visokogorski svet obiskalo še več planincev kot lani in prejšnja leta. Poskušajmo bralci Planinskega vestnika spet vpeljati staro, lepo navado: da mimo mimoidočih ne gremo mrkih obrazov in s pogledom uprtim v tla, ampak, da se z vsakim pozdravimo, z njim izmenjamo kakšno besedo, pa naj bi bil domač ali tujec, in kažemo zadovoljen obraz: zaradi okolja, v katerem smo, in tudi zaradi srečanja.

PEŠ ČEZ ALPE OD DUNAJA DO NIČE
OD 3. JUNIJA DO 3. OKTOBRA 1992

TransALPedes

V Alpah hočemo živeti drugače. Kako, bomo spoznali na velikem pohodu, dolgem štiri mesece.

Tako je zapisala skupina mladih, ki hočejo s svojim aktivnim primerom in s povezovanjem ter spoznavanjem dosedanjih izkušenj dokazati, da se da v Alpah živeti bolje, kvalitetneje, bolj polno in človeka vredno, če se le znamo posloviti od dosedanjih miselnih vzorcev in brezizhodnih razvad.

Letošnje poletje je alpski prostor v znamenju velikega, dolgega pohoda, za katerega je iniciativna skupina, doma iz Briga v Švici, že spomladaj zbrala nepričakovano veliko prijav. Pohod podpirajo (z denarjem in prehrano) znana podjetja in zasebniki iz alpskega prostora. Poglejmo, kaj so pobudniki zapisali v svoj katalog:

»Sanjske ceste Evrope - Dunaj-Nica«, tak je naslov knjige, ki so jo pred petindvajsetimi leti navdušeno prelistavali naši očetje. »TransALPedes 92« je naš projekt, knjiga našega časa.

Leta 1992 bodo ostali avtomobili naših očetov in stricev doma. Mi se ne bomo valili čez prenatrpane alpske cestne prelaze, ampak bomo potegnili svojo sanjsko pot čez Alpe. V štirih mesecih bomo vandrali od Dunaja do Niče. Grozečemu uničevanju Alp simbolično ponujamo roko za predruženje vrednot. S pešhojo pravzaprav simbolično ponujamo svoje noge. To je naš upor. Evropski mobilnosti, ihti in površnosti se upiramo s svojo popotniško počasnostjo. Vso pot bomo hodili peš. V ritmu večtedenskega pohoda bomo našli čas za medsebojni pogovor, prisluhnili bomo drug drugemu, poslušali in spoznavali izkušnje domačinov, ki jih bomo obiskali ob naši poti. Spoznali bomo čudovite gorske pokrajine, pogovarjali se bomo o sanjah in strategijah za novo, za drugačen razvoj v Alpah in v Evropi. Ne bomo obiskovali vrhov, ampak ljudi, ki živijo pod temi vrhovi. Nam Alpe ne pomenijo arene za odtujeno izživiljanje, ampak nam pomenijo življenjski prostor, ki se sooča z nasiljem in koristoljubno brezobzirnostjo. Čez Alpe se vsako poletje valijo plazovi turistov in prevoznikov. Razdejanje ostaja nam, mladi generaciji. Naš projekt je odprt vsem, ki hočejo kaj storiti, kaj spremeniti, ki znajo širiti naša obzorja. Po različnih krajih bomo organizirali kulturne prireditve. Pridružite se nam, četudi samo za nekaj dni!