

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Bakalářská práce

2021

Jan Brůna

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

**Jakou roli hrál historický narativ Gotthardského masivu
během určování podoby švýcarské dopravní politiky v 80.
a 90. letech?**

Bakalářská práce

Autor práce: Jan Brůna

Studijní program: Mezinárodní teritoriální studia

Vedoucí práce: doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Rok obhajoby: 2021

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 1.5.2021

Jan Brůna

Bibliografický záznam

BRŮNA, Jan. *Jakou roli hrál historický narativ Gotthardského masivu během určování podoby švýcarské dopravní politiky v 80. a 90. letech?* Praha, 2021. 40 s. Bakalářská práce (Bc). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií. Vedoucí bakalářské práce doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Rozsah práce: 89 790

Anotace

Bakalářská práce se zabývá vlivem historického narativu Gotthardského masivu během určování podoby švýcarské dopravní politiky v 80. a 90. letech 20. století. Zkoumán bude vliv historického narativu Gotthardu ve společenském a politickém diskurzu během politických jednání a veřejných debat o projektu NEAT a Alpské iniciativě. Hlavní částí této diskurzivní analýzy předchází kapitola, která nastíní historický narativ Gotthardu, který má významnou roli v historii země. Objasním, z jakého důvodu považují Švýcaři historickému mýtus Gotthardského masivu za národní symbol. Dále uvedu, z jakého důvodu má Gotthard strategický, historický a společenský význam pro národní sebevímání, a také jakou roli hrála Gotthardská železnice při utváření národní identity během 19. století. Kapitulu pokládám za nezbytnou pro následné pochopení souvislostí. Primárním cílem práce je zkoumání celého procesu, včetně přístupů a názorů zúčastněných aktérů během 80. a 90. let ve společenském a politickém diskurzu. Uvedu názory politických představitelů a také zmíním důležitost ekologických sdružení a iniciativ během politické kampaně o schválení Alpské iniciativy v referendu 1994. Práce by měla v konečném důsledku analyzovat, zda historický narativ Gotthardu ovlivnit rozhodovací proces dvou hlavních politických rozhodnutí, projektu NEAT a Alpské iniciativy.

Annotation

The thesis deals with the influence of the historical narrative of the Gotthard Massif during the determination of the form of Swiss transport policy in the 1980s and 1990s. The influence of Gotthard's historical narrative in social and political discourse during political negotiations and public debates on the NEAT project and the Alpine Initiative will be examined. The main part of this discursive analysis is preceded a chapter outlining the historical narrative of Gotthard, which plays an important role in the country's history. I will explain why the Swiss consider the historical myth of the Gotthard Massif as a national symbol. I will also state why Gotthard has strategic, historical, and social significance for national self-perception, as well as what role the Gotthard Railway played in shaping national identity during the 19th century. I deem this chapter necessary for the reader's understanding of the context. The primary aim is to examine the whole process, including the approaches and views of the actors involved during the 1980s and 1990s in social and political discourse. I will present the views of political leaders and mention the importance of environmental associations and initiatives during the political campaign to approve the Alpine Initiative in the 1994 referendum. The thesis should ultimately analyse whether Gotthard's historical narrative influences the decision-making process of two major political decisions, the NEAT project, and the Alpine Initiative.

Klíčová slova

Švýcarsko, Gotthardský masiv, Gotthardský úpatní tunel, historický narativ, projekt NEAT, Alpská iniciativa, národní symbol, švýcarská dopravní politika.

Keywords

Switzerland, The Gotthard Massif, The Gotthard Base Tunnel, historical narrative, project NEAT (NRLA), The Alpine Initiative, national symbol, Swiss transport policy

Title

What was the role of historical narrative of the Gotthard Massif in determining the shape of Swiss transport policy in the 1980s and 1990s?

Poděkování

Rád bych poděkování věnoval vedoucímu bakalářské práce doc. PhDr. Tomáši Nigrinovi, Ph.D. za ochotu při společných konzultacích a za navržení myšlenky na zpracování tohoto tématu.

Obsah

Úvod	9
Téma práce	9
Metodologie.....	11
Kritické zhodnocení zdrojů	11
Teoretická část: vymezení základních pojmů.....	12
Gotthard, symbol národní identity	14
Historické počátky.....	16
Od nápadu k realizaci	18
Doporučení Komise KEA	20
Sedmdesátá léta	20
80. léta ve znamení zahájení politických jednání o změně dopravní politiky	23
Zahájení jednání o projektu NEAT	25
Otevření společenské a ekologické debaty.....	27
Devadesátá léta - zásadní referenda o budoucnosti švýcarské dopravní politiky	28
Schválení Alpské iniciativy	30
Závěr	32
Summary	34
Bibliografie	36
Primární zdroje	36
Dokumenty	36
Články	37
Sekundární zdroje.....	38
Teze bakalářské práce	39

Úvod

Téma práce

Tématem této bakalářské práce je analýza společenských a politických diskusí, které předcházely rozhodnutí o stavbě Gotthardského úpatního tunelu ve Švýcarsku. Během mapování společenského a politického diskurzu se nejprve pokusím vysvětlit roli historického narativu Gotthardského masivu („Gotthardu“). Budu se snažit objasnit, jaký význam má Gotthardský masiv ve švýcarských dějinách a jakou roli hrál během určování podoby švýcarské dopravní politiky v 80. a 90. letech.

Z politického hlediska je důležitost Gotthardského úpatního tunelu stěžejní zejména pro dopravní infrastrukturu země, která se stala pro Švýcarsko zásadně důležitou. Švýcaři dokázali v minulých stoletích vybudovat důležité dopravní trasy spojující sever s jihem země. Důležitým faktorem je rovněž skutečnost, že doprava a přeprava zboží jsou nezbytnou součástí každé sociální i ekonomické aktivity státu. Silniční, a zvláště nákladní doprava celosvětově náleží k velmi progresivně se rozvíjejícím dopravním oborům. Od 80. let 20. století souvisí stále se rozvíjející dopravní infrastruktura s obrovským nárůstem, jak osobní, tak i nákladní dopravy v Evropě.¹ Lze tedy konstatovat, že důležitost vybudování kvalitní infrastrukturní sítě je zásadní pro hospodářský růst a z toho plynoucí růst životní úrovně obyvatel. S tím ale souvisí také skutečnost, že se každým rokem přes Alpy přepraví několik milionů tun zboží a vedou tudy jedny z nejfrekventovanějších obchodních tras v Evropě. Silnice křižující švýcarské Alpy od severu k jihu a od východu na západ jsou hlavními hospodářskými tepnami země, bez jejichž fungování by se švýcarská ekonomika neobešla.

Kvůli geografickému umístění Švýcarska mezi severem a jihem Evropy se země stala v posledních dekádách symbolem logistické a tranzitní křižovatky. Vedou tudy ty nejdůležitější obchodní tepny v Evropě. Neustále sílící transalpská přeprava a enormní množství nákladní dopravy každým rokem proudící přes švýcarské území, tak představovaly na konci 20. století skutečnou pohromu. Zapotřebí bylo ochránit vzácný alpský ekosystém. Švýcaři proto museli najít způsob, jak toho docílit. Z toho důvodu zavedly švýcarské úřady politiku převedení nákladní dopravy ze silnic na železnici. Aby to bylo možné, bylo třeba modernizovat a rozšířit kapacitu železniční sítě. Cílem této politiky bylo chránit nejen alpskou flóru a faunu, ale také obyvatelstvo, které sužoval rostoucí hluk a znečišťování ovzduší výfukovými plyny. Ovšem rozvíjet nákladní železniční dopravu na úkor silniční znamenalo riskantní rozhodnutí a nejistý výsledek pro budoucnost švýcarské dopravní politiky. Výraznou změnou v odlehčení silniční dopravy se nakonec stalo otevření nových železničních úpatních tunelů Gotthard, Lötscherg a Ceneri, které jsou součástí projektu NEAT. Obzvláště důležitým projektem pro fungování a existenci celého projektu NEAT se stal Gotthardský úpatní tunel, který je jeho základním pilířem. Otevření Gotthardského úpatního tunelu v roce 2016 představovalo historický milník, nejen pro švýcarskou dopravní politiku, ale také mělo zásadní význam pro Transevropskou železniční síť TEN-T.

¹ Lubomír Zelený, *Rozvoj dopravy ve světě* (Praha: Oeconomica, 2004), 64-68.

Primárním cílem mé práce bude zkoumání vlivu historického narativu Gotthardu v procesu rozhodování o projektu NEAT a Alpské iniciativě. Nejprve vysvětlím a popíšu, jakou roli hraje Gotthard ve švýcarské historii. Objasním, proč je Gotthard vnímán jako „ztělesnění Švýcarska“ a jakou roli hrála Gotthardská železnice při utváření národní identity. Dále zmíním, jaký vliv přikládají Švýcaři historickému mýtu Gotthardského masivu a jeho strategickému a historickému významu pro národní sebevímání. Jeho společensko-historický význam, byl proto jedním z hlavních důvodů volby tématu mé práce. V dalších kapitolách shrnu švýcarskou dopravní politiku od 60. let do konce 90. let. Uvedu, jaké důvody vedly švýcarské politiky k vypracování konceptů nového pojetí dopravní politiky a přesunu tranzitní dopravy ze silnic na železnici. Zmíním tak kroky švýcarské vlády, které vedly k prosazení projektu NEAT a Alpské iniciativy. Čerpat budu z archivních materiálů ze stránek švýcarského ministerstva dopravy, Federální vlády, zpráv a prohlášení federálních a kantonálních úřadů a vlád. Na základě těchto zjištění se tak pokusím určit, zda historický narativ Gotthardu ovlivnil rozhodovací proces o výstavbě projektu NEAT a schválení Alpské iniciativy.

Prvořadným úkolem mé práce je zkoumání přístupů, názorů a argumentů politických aktérů a občansko-ekologických sdružení v době, kdy byly vedeny debaty o realizaci projektu NEAT a schválení Alpské iniciativy. Mým primárním cílem bude zkoumat proces, který předcházel těmto dvěma politickým rozhodnutím. Pro korektní zpracování této bakalářské práce je nezbytné téma vymezit časově i obsahově. Časově se bude práce věnovat období ohraničené počátkem zahájení politických jednání o nutnosti změny švýcarské dopravní politiky. Bude se jednat o období 80. a 90. let 20. století, kdy ve Švýcarsku začínaly vznikat první občanské iniciativy proti rostoucí nákladní dopravě. Za velmi zásadní rozhodnutí pro celý projekt NEAT je pak považováno schválení iniciativy na ochranu Alp. V roce 1994 byla v referendu odsouhlasena tzv. Alpská iniciativa, definující nové směřování švýcarské dopravní politiky. Stěžejním obdobím mého výzkumu jsou funkční období dvou ministrů dopravy Leona Schlumpfa (1980-1987) a Adolfa Ogiho (1988-1995). V těchto letech ve Švýcarsku probíhaly hlavní politické a občanské diskuse o regulaci nákladní dopravy a o budoucím směřování dopravní politiky. Výzkum ukončím v roce 1998, ve kterém bylo zahájeno projektování Gotthardského úpatního tunelu. Z vnitřní logiky věci však považuji až rok 2020 za definitivní ukončení společenského a politického diskurzu o tématu projektu NEAT. V roce 2020 byl otevřen poslední ze tří železničních úpatních tunelů tvořící projekt NEAT.

Během mého výzkumu budu rovněž kategorizovat aktéry politických a společenských debat, kteří byli spjatí s rozhodovacím procesem. Zmapuji, jaké argumenty a postoje zaujali političtí představitelé, kteří o schválení projektu NEAT a Alpské iniciativě rozhodovali. Uvedu, jaké konkrétní důvody a faktory vedly švýcarskou vládu ke schválení těchto dvou projektů. Zmíním, jaké zájmové skupiny byly pro jejich schválení a jaké proti. Na závěr se pokusím stanovit jakou roli a význam hrála logika symbolismu a mytologie v rozhodovacím procesu před referendem o schválení Alpské iniciativy v roce 1994. Zda tyto prvky převládaly v politických debatách či veřejné debatě. V poslední řadě se pokusím objasnit, proč schválení projektu NEAT vyjadřovalo snahu švýcarské vlády o podporu ekologické dopravy. Snahou mé práce bude také zobrazit činnost a aktivitu občanských spolků, které hrály významnou roli při formování nového konceptu tranzitní a dopravní politiky Švýcarska. Na závěr mého výzkumu se pokusím vyjádřit k charakteru švýcarské politiky.

Metodologie

Za metodu mého výzkumu jsem zvolil diskurzivní analýzu. Pomocí diskurzivní analýzy se pokusím zmapovat a zanalyzovat společensko-politický diskurz, který předcházel rozhodnutí a schválení projektu NEAT a Alpské iniciativy. Diskurs ovšem nebude popisem skutečností či historického narativu, ale analýzou společenských a politických debat v klíčovém období pro schválení projektu, tedy od 80. let 20. století až do rozhodnutí o výstavbě Gotthardského úpatního tunelu v roce 1995. Mým cílem bude rovněž pomocí diskurzivní analýzy zjistit, zda a z jakých příčin došlo během rozhodovacího procesu k několika politickým konfliktům. Samotné rozhodnutí o realizaci Gotthardu předcházela řada důležitých politických diskusí ohledně jeho ekonomické smysluplnosti a návratnosti celé investice. Zmíním tak průběh politických debat, které se vedly o ekonomické proveditelnosti a způsobu financování tohoto projektu ve švýcarském parlamentu v letech 1993 až 1995.

Kritické zhodnocení zdrojů

Nyní bych rád zhodnotil přínos některých ze sekundárních zdrojů pro moji práci. Ze všech použitých zdrojů, ze kterých jsem vycházel při psaní považuji níže uvedené zdroje za nejdůležitější a nejpřínosnější. Publikaci, kterou bych uvedl nejdříve je sborník *Transalpine Freight Transport* od Sandra Langeho a Flavia Ruffiniho. Díky této publikaci jsem získal potřebné vědomosti, pojmy a znalosti o tématu tranzitní dopravy v Alpách, tak abych byl schopen porozumět dané problematice. Autoři v tomto sborníku popisují pole působnosti pro růst dopravy v užším Alpském regionu, vnitřní celistvost alpské tranzitní dopravy pro logiku, ekonomickou, politickou a územního rozvoje. V odborné literatuře existuje značný výběr publikací o tématu. Málokterá z nich ovšem byla vhodná pro specifikum mého teritoriálního zaměření. Zapotřebí proto bylo důkladně protřídit ty, které byly vhodné a přínosné pro moji práci. I přesto bych ocenil, kdyby se v akademickém prostředí nacházelo větší množství knih zabývajících se tématem vlivu tranzitní dopravy ve Švýcarsku.

Stěžejním a zcela zásadním dílem pro moji práci se stala publikace Judith Schueler s názvem *Materialising Identity: The Co-construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity*. Z této publikace jsem vycházel při popisu historického narativu Gotthardské železnice a jejího vlivu na spoluvytváření švýcarské národní identity v 19. století. Autorka v publikaci kompletně analyzuje průběh výstavby Gotthardské železnice od jejího zahájení v 70. letech 19. století. Současně s tím popisuje a uvádí do souvislostí měnící se vnímání švýcarské národní identity v průběhu let. Nicméně Judith Schueler se nesoustředí jen na analýzu politických či literárních zdrojů, ale také na technické zdroje a hmotné památky týkající se Gotthardské historie. Nejzajímavější aspekt této analýzy pro mě zůstává autorčino zkoumání populární literatury o stavbě Gotthardské železnice z 30. a 40. let 20. století. Schueler v publikaci dochází k závěru, že cílem této literatury bylo poukázat na propojení fenoménu industrializace a tradičního způsobu života lidí na venkově. Publikaci hodnotím jako velmi dobře zpracovanou, především pro velmi detailní vysvětlení historického narativu Gotthardu, které je nezbytné pro pochopení kontextu mé práce. Zejména pak pro způsob, jakým byla

napsaná. Autorka dokázala svým přístupem zkoumání z několika pohledů propojit technickou stránku s historickým narativem, a především pak s myšlenkou národní identity. Velmi oceňuji, jakým způsobem přesvědčivě a objektivně zobrazuje myšlenku vlivu Gotthardské železnice na utváření švýcarské národní identity. Publikace mi posloužila jako základ, jednak pro definování mé výzkumné otázky, a za druhé se stala nezbytnou pro pochopení kontextu a historických souvislostí během rozhodování o stavbě Gotthardského úpatního tunelu. Znalosti a vědomosti z této publikace jsem následně využil v první kontextové kapitole, jejímž cílem je čtenáře seznámit s historickým narativem Gotthardu. Pochopení historických skutečností pokládám za nezbytné pro pochopení švýcarské národní identity a událostí, které předcházely rozhodnutí o stavbě úpatního tunelu.

Za velmi užitečnou publikaci pro můj výzkum považuji také monografii *Der direkte Weg in den Süden: die Geschichte der Gotthardbahn* od Kiliana T. Elsassera a kolektivu autorů. Tato publikace pro mě představovala ucelený a komplexně mapující zdroj informací o historickém vývoji Gotthardské železnice. Řada expertů a odborníků se zde věnuje široké škále aspektů a faktorů, které jsou ekonomicky, politicky či historicky spjaté s touto železnicí. Nejdůležitější částí byla kapitola od Ruediho Weidmanna, který se zabývá analýzou politického rozhodování o projektu NEAT v 90. letech. Weidmann nabízí konkrétnější politické souvislosti, které mi poskytly velmi důležitý zdroj informací.

Další velmi podstatnou publikací pro můj výzkum byla kniha *Gotthard Basistunnel. Der längste Tunnel der Welt – die Zukunft beginnt*. Zde jsem našel potřebné informace týkající se politického pozadí projektu. Publikace pojednává o přípravách a plánování stavby Gotthardu. Kromě toho se také věnuje historii dopravy přes Gotthardský pas a vysvětluje, z jakého důvodu má právě tato oblast pro Švýcarsko stěžejní význam. Součástí této publikace je esej o „mýtu Gotthardského masivu“. Tomuto tématu se ovšem podrobněji věnuje publikace *Mythos Gotthard: Was der Pass bedeutet* od Helmutha Staldera. To mi poskytlo velmi rozsáhlý a detailní historický příběh Gotthardského masivu, jehož součástí je i několik mýtů. Za nejpodstatnější informaci, kterou jsem z této publikace získal je pochopení toho, co znamená Gotthard pro švýcarskou historii, sebevímání a existenci země.

Teoretická část: vymezení základních pojmů

Základním pojmem a hlavní tematickou osou mé práce je zkoumání vlivu historického narativu Gotthardského masivu v rozhodovacím procesu o projektu NEAT a schválení Alpské iniciativy. Ovšem ještě před tím, než přistoupím k uvedení do problematiky a detailnějšímu popsání historického narativu Gotthardu, je nejdříve zapotřebí obsahově vymezit a jasně definovat některé zásadní pojmy, označení a názvy, které jsou nedílnou součástí mého výzkumu.

Prvním z pojmů, který je třeba definovat je tzv. *železniční úpatní tunel*. Úpatní tunely se začaly budovat již v 19. století jako alpské železniční tunely. Od poloviny 90. let 20. století prošla švýcarská železniční doprava řadou změn, které měly vliv na institucionální rámec tohoto typu veřejné dopravy. Výraznou změnu v budování nových železničních úpatních tunelů představovala 80. léta 20. století. Konkrétně právě u Švýcarska, které se jako první země v Evropě rozhodlo podpořit výstavbu budování tohoto typu tunelů. Od 80. let předložila

švýcarská vláda návrh na realizaci železničních úpatních tunelů tzv. *Basistunnels*, které se měly v budoucnosti stát základním pilířem nové švýcarské dopravní politiky a zároveň významným inovativním prvkem v oblasti železniční dopravy.² Principem úpatních tunelů je vedení trasy v úpatí pohoří, aniž by komunikace musela významně stoupat do sedla daného průsmyku ve vyšších nadmořských výškách a neprodlužovat tak časovou i energetickou náročnost, spojenou s překonáním těchto přírodních bariér. Obvykle jsou trasovány na úrovni navazujících tratí v alpských údolích ve výšce okolo 500 m n. m. Jejich hlavní výhoda spočívá v tom, že dopravní spojení, které vede skrze ně, ušetří čas a také značnou energii pro vlaky, které by jinak musely vynaložit značnou energii na trati se strmým sklonem k dosažení vrcholového přechodu.³ Dnes jsou úpatní tunely nejvíce rozšířené především v Alpách. Jednak kvůli historickému vývoji v alpských zemích, kde byl vždy vysoký průmyslový pokrok, což si žádalo budování železničních tras do okolních zemí. Dále také díky složité členitosti terénu, kde se budování železnic neobešlo bez výstavby tunelů a vedlo tak k rozvoji tunelového stavitelství právě v alpských zemích. Vzhledem k současné technické vyspělosti a nutnosti stále vyšších požadavků na alpský tranzit, se dá očekávat, že potřeba trasovat železniční tratě právě v úpatních tunelech bude čím dál častější. K nezpochybnitelným výhodám úpatních tunelů patří především zrychlení dopravního spojení vedoucí skrze ně, dále pak efektivita a s ní spojená výrazná úspora času a peněz.⁴ Z ekologického hlediska se dá rovněž hovořit o daleko lepší variantě oproti vrcholovým tunelům. K nejznámějším úpatním tunelům v dnešním světě patří především železniční tunely ve Švýcarsku jako jsou: Simplonský, Lötschbergský, Zimmerbergský či Gotthardský úpatní tunel.

Dalším pojmem, který bude pro můj výzkum a pochopení souvislostí nezbytný je projekt *Neue Eisenbahn-Alpentransversale*, označovaný jako NEAT. Jeho význam je naprosto zásadní pro budoucí směřování a fungování švýcarské dopravní politiky od 80. let. V roce 1989 jej schválila Federální rada a parlament. Součástí tohoto projektu je také projekt *AlpTransit*, jehož úkolem bylo projektování trasy Gotthardu. Financování projektu NEAT bylo 27. září 1992 potvrzeno v referendu s výsledkem 64 %.⁵ NEAT je označován za švýcarský „projekt století“. Jedná se o výstavbu nové transalpské železniční osy, která zároveň bude součástí evropského železničního koridoru Rýn – Alpy (Rotterdam-Janov). Smyslem projektu NEAT je zaměřit se především na rozšíření a modernizaci železničního spojení ve Švýcarsku, jednak aby železniční síť vyhovovala nejnovějším požadavkům. A zadruhé, aby NEAT sloužil jako lepší, rychlejší a ekologičtější propojení severu a jihu Švýcarska, potažmo celé Evropy v osobní a nákladní železniční dopravě.⁶ Klíčovou součástí tohoto projektu je vybudování tří nových úpatních tunelů pod Alpami. Jedná se o Lötschberský úpatní tunel (v provozu od roku 2007), Gotthardský úpatní tunel (v provozu od roku 2016) a Cenerský úpatní tunel (v provozu od roku

² Kalman Kovari a François Descoedres, eds., *Tunnelling in Switzerland* (Luzern: Bertelsmann Fachzeitschriften, 2001), 122-124.

³ Kalman Kovari, Robert Fechtig a Christian Amstad, *Experience with large diametral tunnel boring machines in Switzerland*. (Amsterdam: Developments in Geotechnical Engineering, 1993), 485-490.

⁴ Sandro Lange a Flavio Ruffini, eds. *Transalpine Freight Transport*. (Grenoble: Revue de Géographie Alpine, 2009), 106-107.

⁵ Volksabstimmung vom 27.09.1992 <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19920927/index.html>

⁶ Werner Rutschmann, *Neue Eisenbahn-Alpentransversale Gotthard-Basislinie. Von den ersten Studien zum Bauprojekt 1974 - Opfer der Politik und des Kleinmutes* (Bern: Stiftung Historisches Erbe der SBB, 2004), 93.

2020). Součástí projektu NEAT je taktéž úpatní tunel Zimmerberg.⁷ Tyto tři úpatní tunely mají zcela zásadní roli pro zdařilou realizaci a uvedení do praxe projektu NEAT.

Gotthard, symbol národní identity

V této části práce bych se rád věnoval užšímu vymezení mé výzkumné otázky, která zní: jakou roli hrál historický narativ Gotthardského masivu během určování podoby švýcarské dopravní politiky v 80. a 90. letech? Při zodpovězení na ni, je však nejdříve potřeba detailněji vysvětlit a popsat specifika historického narativu Gotthardu. V následujících řádcích se proto pokusím objasnit, proč je Gotthard vnímán jako symbol švýcarské národní identity. Z jakých důvodů se stal historickým symbolem během procesu formování Švýcarské konfederace a jak je Gotthard vnímán švýcarskou společností?

Gotthardský masiv, který se tyčí v samém srdci švýcarských Alp, byl od nepaměti symbolem švýcarské snahy podmanit si přírodu. Stal se již v historických dobách a zejména pak v nedávné minulosti a současnosti, výraznou překážkou evropské silniční i železniční sítě, probíhající centrálním Švýcarskem severojižním směrem a naopak. Po staletí byl Gotthard jedním z mnoha hlavních přechodů přes Alpy. Ovšem nebyl tím nejdůležitějším. Ve srovnání s ostatními alpskými průsmyky, jako např. Brenner či Velký St. Bernard, měl Gotthardský průsmyk v historii jednu velkou výhodu. Pro cestující představoval nejkratší možnou cestu ze severu na jih Evropy. Jakkoli Gotthardský masiv umožňoval možnost krátké trasy, jeho zdolání bylo zejména ve středověku značně náročné. V jeho cestě stálo několik přírodních nástrah, jako například soutěska Schöllenen, kterou nebylo možné projít až do začátku 13. století.⁸

Důležité je také zmínit skutečnost, že Gotthardský průsmyk představoval v této době zásadní zdroj příjmů pro místní obyvatele. Právě ti organizovali a přepravovali náklad na mezcích. Dopravní zpřístupnění soutěsky Schöllenen znamenalo značný zdroj příjmů pro místní populaci z kantonu Uri. To se pravděpodobně stalo důvodem pro uzavření prvních spojeneckých dohod mezi kantony Uri, Schwyz a Unterwalden, které mezi 13. a 14. stoletím vytvořili Švýcarské spříseženství. Tyto dohody se pak následně staly základním společným prvkem pro vznik Švýcarské konfederace.⁹ Důležitost Gotthardského průsmyku byla stěžejní pro legitimitu existence Švýcarského spříseženství, která zaručovala záruku míru na cestě z Curychu ke Gotthardu. Švýcaři se tak stali národem, který ovládal strategické cesty vedoucí k tomuto průsmyku. Národní příběh o zdolávání Alp, respektive Gotthardského průsmyku, tak hraje ve švýcarské historii velkou roli. Také z toho důvodu je Gotthardský masiv významným prvkem švýcarské národní identity.

Od 19. století se posléze začínají formovat a vytvářet historické mýty o významu tohoto regionu a o významných osobnostech švýcarské historie s ním spojených. Od počátku 14. století začíná Gotthardský průsmyk získávat na významu. Postupem následujících let se z něj stává jedna z nejušnějších obchodních tras v Alpách mezi severem a jihem Evropy.

⁷ AlpTransit Gotthard Ltd. *New traffic route through heart of Switzerland*. (Luzern: AlpTransit Gotthard Ltd., 2012), 3-6, https://issuu.com/alptransit/docs/broschuere_englisch (staženo 25. února 2020).

⁸ Ruedi Gisler-Pfrunder. *Die Teufelsbrücke am St. Gotthard* (Altdorf: Gisler, 2005), 62.

⁹ Daniele Mariani a Carlo Pisani, „Gotthard Mythos: Eine Reise über dem längsten Tunnel der Welt“, *swissinfo.ch*, 31. května 2018, <https://stories.swissinfo.ch/mythos-gotthard#227719> (staženo 28. ledna 2021)

Nejvýznamnější období ve vnímání historického přínosu Gotthardského masivu na utváření švýcarské národní identity je období od 18. století do konce 19. století.¹⁰ V těchto dobách můžeme hovořit o vznikajícím historickém narativu Gotthardu, který se v následujících letech stane národním symbolem plným příběhů a mýtů, jenž jsou úzce spojeny se švýcarskou národní historií. Mezi nejznámější příklady mýtů o této hoře se řadí legenda o Ďáblově mostě (Teufelsbrücke), která je spojena s přechodem soutěsky Schöllenen. Její historie pravděpodobně sahá až do 17. století, nicméně první písemné zmínky o ní se poprvé objevily až na počátku 18. století.¹¹ Podle této legendy je Gotthardský masiv pod ochranou sv. Barbory, která je patronkou švýcarských horníků. Jejím úkolem je chránit horu před ďáblem, kterého se v dávných dobách podařilo v soutěsce Schöllenen obelstít. Tento mýtus má u obyvatel kantonu Uri stále silnou tradici. Odkaz a zásadní vliv této legendy na společenské vnímání Gotthardu, jakožto mýtické hory v národní historii, je stále aktuální.¹² Příkladem tohoto tvrzení může být považován spor mezi občanským hnutím a politickými představiteli během 70. let 20. století. Kontroverzi vyvolalo plánované odstranění Ďáblova kamene v roce 1970 kvůli nově vznikající dálnici N2. Občanské sdružení obhajující historickou tradici tohoto posvátného místa dokázalo spor vyhrát a docílit přesunutí této přírodní památky.

Již od 18. století byl zahájen postupný proces zdolávání Gotthardu za účelem dopravního propojení středního a jižní Švýcarska. Gotthardská železnice byla otevřena v roce 1882, přičemž na jejím financování a stavbě se podílela Itálie s Německem. Švýcarsko tak představovalo hlavního zprostředkovatele železničního spojení mezi těmito dvěma státy. Důležitost Gotthardské železnice byla v průběhu 19. století patrná také pro vnímání země v zahraničí, kdy často sloužila jako oblíbený turistický cíl. Mnoho zahraničních turistů tak mohlo díky ní poznat jeden z nejmodernějších infrastrukturních projektů té doby, a rovněž zavítat do regionu, ve kterém se během 13. století formovalo dnešní Švýcarsko. V době formování Švýcarské konfederace měl Gotthard úlohu jednotícího prvku švýcarských regionů a kantonů rozdílných svými kulturami a jazyky.¹³

„Bez Gotthardu by neexistovala žádná Švýcarská konfederace!“ prohlásil člen švýcarské Federální rady Jean-Pascal Delamuraz 9. listopadu 1985 u příležitosti oslav stého výročí vzniku pevnosti na vrcholu Gotthardského masivu.¹⁴ Důvodů, proč Švýcaři vnímají právě Gotthardský masiv jako svůj národní symbol a mýtus je několik. Jedním z hlavních je především jeho nezpochybnitelný přínos pro sjednocení země a národní sebevímání. Zanedbatelný není ani jeho strategický a tranzitní význam pro fungování Švýcarska, které vždy bylo centrem mezinárodní dopravy a obchodu. Železniční a automobilové tunely vedoucí Gotthardským masivem měly velký historický i ekonomický význam. Ale také historické příběhy o Ďáblově mostu, stoupání Tremola na vrchol Gotthardského pasu či vrcholové tunely, které jsou součástí Gotthardské dráhy mají ve švýcarském společenském diskurzu silný symbolický význam. V dnešním společenském diskurzu je proto na Gotthard nahlíženo jako na

¹⁰ Judith Schueler, *Materialising Identity: The Co-construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2008), 17-18.

¹¹ Gisler-Pfrunder. Die Teufelsbrücke, 72-75.

¹² Helmuth Stalder, *Mythos Gotthard: Was der Pass bedeutet* (Orell Fuessli: Zürich, 2003), 89-92.

¹³ Helmut Stalder, *Gotthard. Der Pass und sein Mythos*. (Orell Füssli: Zürich 2016), 88.

¹⁴ Schweizerische Nationalbibliothek, „Wie der Gotthard zu seinem Mythos kam-Der Gebirgspass in der Geschichtsschreibung von 1900 bis heute“, Schweizerische Nationalbibliothek, 21. dubna 2016, <https://www.nb.admin.ch/snl/de/home/ausstellungen-va/veranstaltungen-past/va2016/wie-der-gotthard-zu-seinem-mythos-kam---der-gebirgspass-in-der-g.html> (staženo 3. února 2021)

jeden z důležitých faktorů pro sjednocení země během 19. století. Pro Švýcary v současnosti představuje historický narativ Gotthardského masivu a Gotthardské dráhy symbol vůle k nezávislosti a jednotě Švýcarska, ale také symbol inovativní síly a odvahy celého národa. Žádné jiné místo nemělo tak zásadní a symbolickou roli ve švýcarských dějinách jako právě Gotthardský masiv. Na pozadí výše zmíněných skutečností lze proto tvrdit, že Gotthard měl v průběhu staletí významný podíl na formování moderní národní identity a charakteru švýcarského politického prostředí.

Historické počátky

Překonávání přírodních překážek je nedílnou součástí moderní švýcarské historie, ve které historický narativ zdolávání Alpských vrcholů hraje velmi důležitou roli. Historické počátky tohoto příběhu mají své historické kořeny již ve středověku, kdy středověcí Římané již okolo roku 400 započali s výstavbou prvních dopravních cest přes švýcarské Alpy, které od nepaměti stály v cestě mnoha významných obchodních a dopravních tras mezi severem a jihem Evropy. Strategicky významnou soutěsku Schöllenen v Gotthardském masivu mezi městy Göschenen a Andermatt se ovšem Římanům nikdy nepodařilo obsadit. Teprve na počátku 13. století bylo přes Gotthardský masiv poprvé vybudováno první dopravní spojení, které však představovaly jen zvířecí povozy. Do 18. století byla jediná cesta vedoucí Gotthardským průsmykem ve výšce 2106 metrů značnou část roku zcela nepoužitelná. Z toho důvodu byla v roce 1707 vybudována nová silnice, včetně prvního 64 metrů dlouhého Gotthardského tunelu (Urner-Loch), který jako vrcholový tunel chránil v délce pár set metrů před nepřízní počasí starou cestu přes průsmyk. Tento historicky první doložený silniční tunel ve švýcarských Alpách byl hlouben již pomocí trhacích prací. Jeho výstavba spadá do období kvalitativního přelomu v technologii ražby, kdy byl poprvé v historii použit střelný prach pro trhání hornin. Ovšem vysoká nadmořská výška, špatné stavební podmínky a nestabilní terén činily stavitelům nemalé potíže. V zimním měsících navíc nebylo možné alpské průsmyky mnohdy překonat. Příkladem může být skutečnost, že cesta k vrcholu průsmyku přes soutěsku Schöllenen vedla až do roku 1775 stále jen po úzké stezce vedené na úbočí hory.¹⁵

Téměř o dvě století později, konkrétně během druhé poloviny 19. století, se o Alpy začali výrazněji zajímat železniční dopravní stavitelé a inženýři. Dochází ke zdokonalení stavební techniky nutné k vybudování železnice. Nepřekonatelná překážka v podobě hor je tak ukončena. Rozvoj železnice v této době znamenal ukončení obtížného zdolávání vysokohorských pasů pomocí zvířecího spřežení. V červenci roku 1854 byla v rakouském Semmeringu otevřena první železniční horská trať v Alpách. Jednalo se o první železniční tunel v historii. Jeho otevření znamenalo zásadní krok pro budoucí stavitelství železničních tunelů v Alpách. Výsledkem je jejich velký rozmach. Ve Švýcarsku se začaly stavět první železniční tunely. Příkladem mohou být oba Simplonské tunely či první a druhý Gotthardský tunel.¹⁶

Již v roce 1871 švýcarští inženýři začali se stavbou druhého Gotthardského tunelu, který měl spojit města Göschenen a Airolo. Jeho budování spadá do období konce 19. století, ve

¹⁵ Stalder, *Mythos Gotthard*, 29.

¹⁶ Kalman Kovári a Robert Fechtig, *Historical Tunnels in the Swiss Alps* (Zurich: Society for the Art of Civil Engineering, 2000), 54.

kterém dochází k velkému rozmachu železniční dopravy v Evropě. Ražba tohoto průkopnického stavebního díla probíhala ve velmi těžkých podmínkách. Během stavby přišlo o život několik desítek obětí.¹⁷ Ovšem díky mimořádným schopnostem, vytrvalosti a tvrdé práci stavitelů pod vedením hlavního inženýra Louise Favrea, tak mohlo být překonáno mnoho problémů a nesčetně potíží legislativního, finančního a zejména technického charakteru. I přes všechny překážky bylo dílo v průběhu devíti let dokončeno. Tunel se stal po otevření v roce 1882 prvním železničním tunelem vedoucím Gotthardským masivem a zároveň významnou součástí vznikající Gotthardské dráhy. Otevření této průkopnické železniční trati se strmými stoupáními a šestnáctikilometrovým tunelem znamenalo historicky první železniční propojení mezi Švýcarskem a Itálií. Samotný Favre se však slavnostního otevření tunelu nedočkal, jelikož v roce 1879 během stavby zemřel. Tunel v nadmořské výšce přes 1100 metrů a dlouhý 15 km byl tak do té doby největším vybudovaným tunelem, který překonal všechny rekordy. Za zmínku jistě stojí, že tento již 115 let starý železniční tunel je dodnes v provozu.¹⁸

Po otevření Gotthardu následovala výstavba několika dalších železničních tunelů vedoucích přes švýcarské Alpy. Příkladem tohoto stavebního boomu může být první Simplonský železniční tunel, jehož výstavba započala v roce 1898 a trvala 6 let. V roce 1902 byl otevřen tunel Albula a Rhaetská železniční trať z Churu do St. Moritz. Roku 1907 to byla stavba druhého Simplonského tunelu, linoucí se pod švýcarsko-italskou hranicí z Brigu do Domodossoly. Zůstal nejdelším železničním tunelem na světě až do 80. let 20. století. Posledním významným železničním tunelem se stal Lötschberg v Bernské vysočině, který byl dokončen těsně před první světovou válkou. Otevřením výše zmíněných tunelů a Gotthardské dráhy, převzala železnice na několik desetiletí břemeno osobní a nákladní transalpské dopravy. Rozvoj silniční infrastruktury přes Gotthardský průsmyk ovšem nezůstával pozadu. Silniční infrastruktura v zemi byla v následujících dekádách postupně rozšiřována. V roce 1830 byla na vrcholu Gotthardu zpřístupněna první veřejně průjezdná silnice.¹⁹

Nároky na dopravní infrastrukturu ve švýcarských Alpách se začínají pozvolna měnit s rozvojem automobilového průmyslu po druhé světové válce. Na konci 50. let začalo docházet k masivnímu rozvoji automobilové turistiky, kdy Gotthardským průsmykem během letních měsíců projely stovky osobních automobilů. V této době však stále ještě neexistovaly žádné komunikace, které by byly v zimních měsících průjezdné a umožnily tak automobilové spojení mezi německy mluvící částí Švýcarska s italsky mluvící částí země. Gotthardská železnice tak představovala jediné možné dopravní spojení mezi oběma částmi země.²⁰ V průběhu 60. let dochází k významnému rozvoji švýcarské dálniční sítě. Otázka bezpečného silničního spojení mezi severem a jihem země v zimních měsících, byla pro švýcarskou vládu klíčová, kterou bylo zapotřebí co nejrychleji vyřešit. Jednou ze zkoumaných variant byla přestavba stávajícího železničního tunelu na tunel silniční a přemístění železnice do nového úpatního tunelu z Amstegu do Bodia. Roku 1963 švýcarská vláda rozhodla o výstavbě 16 km dlouhého silničního tunelu mezi Göschenen a Airolo, který měl představovat bezpečné silniční spojení v zimních měsících. V rozhodnutí o stavbě ovšem hrála velkou roli podmínka, která stanovovala, že by

¹⁷ Stalder, *Gotthard*, 105-107

¹⁸ Kovári, *Historical Tunnels*, 96.

¹⁹ Kilian Elsasser a Lukas Vogel, eds. *Der direkte Weg in den Süden: die Geschichte der Gotthardbahn* (Zürich: AS Verlag, 2007), 144-145.

²⁰ Markus Höschen, *Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken?* (München: Martin Meidenbauer Verlag, 2007), 127-128.

projekt železničního úpatního tunelu měl být realizován v případě dalšího nárůstu silničního provozu v budoucnosti.

Od nápadu k realizaci

Tak jako většina důležitých infrastrukturních projektů, má také švýcarský projekt NEAT svoji historii. První myšlenky a vize na vybudování prvního úpatního železničního tunelu přes Alpy v bájném Gotthardském masivu se poprvé ve švýcarské společnosti objevily již ve 40. a 50. letech 20. století. V době, kdy tranzitní doprava ve švýcarských Alpách stála teprve na počátku svého rozvoje. S první vizí vzniku úpatního železničního tunelu přišel ve 40. letech švýcarský inženýr Carl Eduard Gruner. Ten jako první v roce 1947 nastínil na tu dobu velmi odvážnou až vizionářskou myšlenku na vznik úpatního Gotthardského tunelu, který by se měl stát součástí systému rychlé přepravy přes Alpy. Gruner přišel s návrhem na vybudování dvoupatrového kombinovaného silničního a železničního tunelu mezi městy Amsteg a Bodio, včetně podzemní vlakové stanice v Sedrunu. Tento vizionářský projekt se ovšem nedočkal své realizace. Téma tranzitní železniční přepravy ve švýcarských Alpách nebylo v těchto letech aktuálním společenským problémem, tudíž mu tehdejší političtí představitelé nevěnovali větší pozornost. Změna přišla v 60. letech, kdy se téma Gotthardského železničního tunelu začalo častěji objevovat, jak ve společenských, tak v politických diskusích. Nezanedbatelný nárůst provozu přes švýcarské území a také čím dál více sílící tranzitní doprava po Gotthardské železnici, vedlo politické představitelky k neodkladnému řešení tohoto problému, se kterým se do této doby nemuseli potýkat. Netrvalo tedy dlouho a konkrétnější úvahy a vize pro možný vznik nového železničního Gotthardského tunelu začaly v následujících letech nabírat reálnějších obrysů.²¹

V souvislosti s plánováním národní silniční sítě zřídilo švýcarské ministerstvo vnitra v roce 1960 studijní skupinu nazvanou „Gotthardský tunel“, jejímž cílem bylo zhodnotit vytíženost Gotthardské železnice a navrhnout některá možná řešení a možnosti, jak její kapacitu navýšit. Její vznik souvisel nejen s možností rozšíření železničního spojení, ale také s rozšířením některých silnic. Skupina „Gotthard“ měla posoudit geografické varianty možných silničních tunelů na Gotthardu a návrh na nový železniční tunel v úseku Göschenen-Airolo primárně určený pro překlady zboží z nákladních automobilů. Dále pak nastínil možné řešení, které by umožnilo vyřešit problém s přetíženou kapacitou na Gotthardské železniční trati. Ve své závěrečné zprávě o stavu Gotthardské železnice došla k doporučení, že je pro stávající stav a vytíženost trati nezbytné budoucí rozšíření Gotthardské železnice. Ve zprávě z roku 1963 byla doporučena výstavba 45 km dlouhého železničního tunelu z Amstegu do Giornica, který by významně ulevil železničnímu tunelu z roku 1882 a zároveň by se na trati výrazně zredukovala vytíženost a frekvence spojů. První projekt úpatního tunelu Gotthard tak pochází z roku 1961. Toto doporučení vyvolalo ve švýcarském parlamentu v roce 1963 několik reakcí, jejichž výsledkem byl vznik několika společenských i politických iniciativ. Mezi nejpodstatnější z nich patřil návrh na rozšíření Lötschbergské dráhy a rovněž nesouhlas některých členů švýcarského parlamentu, kteří se závěrem zprávy nesouhlasili. Vlády kantonů Glarus, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, St. Gallen, Graubünden a Thurgau následně opakovaně

²¹ Beat Moser, Urs Jossi a Peter Pfeiffer. *Gotthardbahn-Der direkte Weg in den Süden* (München: VGB Verlagsgruppe Bahn, 2009), 72-76.

žádaly Federální radu, aby důsledněji posoudila jimi navrhované železniční projekty na ose Splügen, která byla důležitá pro východní část země.²² Zástupci těchto kantonů odmítli navrhovaný projekt expanze Gotthardské železnice z důvodu opomenutí napojení východního Švýcarska. Představený projekt tak vzbudil nesouhlas a odpor ze strany představitelů západních a východních kantonů, kterých se Gotthardská osa neměla týkat. Z toho důvodu byly formulovány a zpracovány protinávhrhy vůči Gotthardskému projektu. V roce 1963 pak byly ve východním Švýcarsku vytvořeny výbory pro realizaci projektů Greina a Splügen.²³ Lze tak říct, že odezva na zprávu SBB z roku 1963 byla do jisté míry srovnatelná s reakcí na výstavbu prvního Gotthardského tunelu v 19. století. V tomto případě můžeme hovořit o prvním srovnatelném historickém příkladu, kdy se opakoval historický model částečného nesouhlasu se stavbou Gotthardu. Návrh na vybudování nového silničního Gotthardského tunelu byl následně představen Federální radou v roce 1964. V její zprávě ze dne 22. prosince 1964 se hovoří „o budoucím zařazení silničního tunelu pod Gotthardským masivem do národní silniční sítě.“²⁴

V důsledku výše zmíněných faktorů a rostoucího objemu provozu na Gotthardské dráze, se téma rozšíření železničního spojení na severojižní ose, stále častěji stávalo středem parlamentní diskuse o dopravní politice země. S ohledem na zásadní význam železniční tranzitní dopravy pro Švýcarsko, ministr dopravy a energetiky Willy Spühler 13. listopadu 1963 jmenoval komisi odborníků nazvanou „Komise pro železniční tunel přes Alpy“ (KEA). Její vznik však primárně souvisel s politickými reakcemi na půdě parlamentu po zveřejnění finální zprávy o Gotthardském úpatním tunelu z roku 1963. Úkolem KEA bylo mezi lety 1963 až 1970 prozkoumat a přijít s návrhy dalších možností pro budoucí železniční tunel mezi severem a jihem země z hlediska celostátního plánování. Jejím hlavním cílem bylo posoudit několik projektů navrhovaných dopravními odborníky, které měly výrazně zlepšit dopravní situaci. Komisi KEA tvořilo celkem 26 členů, kteří byli rozděleni do třech pracovních skupin po devíti členech, z nichž každá měla své specifikum výzkumu. První pracovní skupina se zabývala projekty rozšiřování a nové výstavby alpských železnic. Druhá skupina analyzovala vývoj železničního provozu a měla za úkol stanovit budoucí prognózu vývoje transalpské dopravy. Třetí skupina se pak pod vedením profesora Wilhelma Oswalda věnovala problematice projektům na ose Splügen ve východní části země.²⁵ Vznik komise KEA se tak stal prvním významnějším krokem pro nadcházející vývoj dopravní politiky země a vedl k tomu, že se Federální rada začala poprvé vážněji zabývat tématem Gotthardského tunelu.

²² Elsasser, *Der direkte Weg*, 130-138.

²³ „Závěrečná zpráva studijní skupiny Gotthardtunnel“, Federální ministerstvo vnitra, 1. září 1963, 317-331, http://www.alexandria.admin.ch/Gotthard_01.09.1963d.pdf (staženo 30. ledna 2021)

²⁴ „Zpráva Federální rady Federálnímu shromáždění o přidání silničního tunelu pod Gotthardem do vnitrostátní silniční sítě“, Federální rada, 22. prosince 1964, 36-41, <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?ID=10042750> (staženo 30. ledna 2021)

²⁵ „Závěrečná zpráva komise Eisenbahntunnel durch die Alpen“, Federální odbor ministerstva dopravy a energetiky, 12. listopadu 1971, 69-73, <http://www.alexandria.admin.ch/Eisenbahntunnel%20durch%20die%20Alpen.pdf> (staženo 3. února 2021)

Doporučení Komise KEA

I přesto, že v uplynulých letech švýcarská vláda výrazně investovala do obnovy a rozšíření transalpského železničního spojení, tranzitní spoje zůstávaly i nadále přetíženy nadprůměrným množstvím nákladní dopravy. Některá z provedených strukturálních a provozních opatření umožnila dočasné navýšení kapacity Gotthardské železnice, nedala se ale považovat za dlouhodobé a komplexní řešení tohoto problému. Kapacita hlavních železničních tahů v zemi a čím dál obtížnější řízení železničního provozu dosáhly svých limitů.²⁶ Zapotřebí proto bylo urychleně najít vhodné řešení. KEA na svém závěrečném zasedání 22. června 1970 představila závěrečnou zprávu, která byla v hlasování schválena 15 hlasy.²⁷ Komise v ní vyhodnotila navrhovaná řešení a doporučila ministerstvu dopravy a energetiky zahájit výstavbu úpatního tunelu Gotthard z Erstfeldu do Biascy. KEA tak potvrdila doporučení zprávy z roku 1963. Vzhledem k nepříznivým prognózám stále většího nárůstu mezinárodní tranzitní dopravy a s ním spjatým očekávaným navýšením železničního provozu přes Švýcarsko, měla být výstavba zahájena co nejdříve.

Švýcarská vláda tak čelila doposud zcela nové výzvě, kterou představovalo rozhodnutí o stavbě takto důležitého infrastrukturního projektu, jakým Gotthardský tunel bezesporu byl. Vzhledem k velmi vysokým nákladům na realizaci tohoto stavebního projektu, které daleko převyšovaly finanční možnosti Spolkových drah a složitým přípravným opatřením bylo politické rozhodnutí mimořádně složité. V roce 1971 Federální rada souhlasila se závěrem zprávy KEA a projekt Gotthardu tak schválila. Bylo rozhodnuto o zadání zakázky státní společnosti SBB (Švýcarské spolkové dráhy) na vypracování projektu 47 km dlouhého dvojkolejného Gotthardského tunelu v úseku Erstfeld-Biasca.²⁸ Stavební projekt a časový plán stavby byl následně představen o čtyři roky později. Od té doby koncept alpských úpatních tunelů, ale také budoucí směřování dopravní politiky země prošel zásadní modifikací formy i obsahu.

Sedmdesátá léta

Šedesátá léta představovala pro transalpskou železniční síť a dopravu období rozkvětu a rozmachu. Od poloviny 60. let do 70. let probíhala v politické sféře diskuse o stanovení trasy Gotthard. Skupina stavebních inženýrů představila několik projektů úpatních tunelů, které byly předmětem širší politicko-expertní diskuse na půdě švýcarského parlamentu. V roce 1975 Švýcarské spolkové dráhy (SBB) představily stavební projekt 47 km dlouhého základního tunelu Gotthard mezi Erstfeldem a Bodiem, který měl tvořit dvojkolejný tubus a boční servisní tunel. Od druhé poloviny sedmdesátých let přichází ovšem výrazný útlum celého projektu.

²⁶ Höschen. *Nationaler Starrsin*, 241-245.

²⁷ „Závěrečná zpráva komise Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA)“ Federální odbor ministerstva dopravy a energetiky, 22. června 1970, 102, <https://biblio.parlament.ch/e-docs/75176.pdf> (staženo 6. března 2021)

²⁸ „Závěrečná zpráva komise Eisenbahntunnel durch die Alpen“, Federální odbor ministerstva dopravy a energetiky, 12. listopadu 1971, 124-130, <http://www.alexandria.admin.ch/Eisenbahntunnel%20durch%20die%20Alpen.pdf> (staženo 3. února 2021)

Boom švýcarské ekonomiky počátkem 70. let postupně slábnul. V souvislosti s krizí na Středním východě dochází od roku 1973 k ekonomické recesi. Špatná ekonomická situace v Evropě zaviněná především ropnou krizí, měla vliv nejen na švýcarskou ekonomiku, ale také na tranzitní dopravu v Evropě. Celosvětový šok z cen ropy měl však z časového hlediska jen krátký dopad na exportní a dopravní poptávku ve Švýcarsku. Možnou odpovědí vůči rostoucí tranzitní dopravě byl v této době rostoucí trend zvýšeného zájmu o ochranu životního prostředí. Byl to právě rok 1971, kdy byla ve švýcarské federální ústavě zakotvena ochrana životního prostředí. Vznik protijaderného hnutí či založení Švýcarského dopravního klubu (VCS) v roce 1979 jsou důkazem silícího společenského povědomí o životním prostředí.²⁹

Sedmdesátá léta jsou tak vnímána především jako období rozsáhlého politického plánování a zahájení změny pojetí dopravní politiky. Příkladem je vznik nové koncepce celkového pojetí dopravy (GVK) mezi lety 1972 až 1977. V roce 1976 došlo k dalšímu odložení plánované realizace Gotthardského železničního tunelu. I přesto, že byl Gotthardský projekt schválený vládou, musel být důsledkem ekonomické krize odložen. Prioritou pro švýcarskou vládu byla dostavba Gotthardského silničního tunelu. Za částečnou kompenzaci železniční dopravě je považováno dvoukolejné rozšíření příjezdových tratí ze severní a jižní strany Lötschberského tunelu. To, podle švýcarské vlády, mělo v relativně krátké době umožnit značné navýšení účinnosti stávajících železničních tratí. Problém nedostatečné kapacity železničních tratí se tak v 70. letech nepodařilo vyřešit.

Od 70. let začala železnice ztrácet konkurenceschopnost vůči automobilové dopravě, vzhledem k jejímu velkému rozmachu. Poptávka Švýcarů po osobní dopravě rostla, bylo proto důležité najít vhodné řešení pro oba druhy mobility. Švýcarská vláda musela rovněž vyřešit problém železničního trhu jako celku. Na jedné straně bylo zapotřebí uspokojit silnou tržní poptávku po mobilitě cestujících, především v aglomeracích velkých měst, a také v některých venkovských oblastech. Pro finanční ziskovost nově vznikajícího dopravního systému pak bylo naprosto zásadní, aby si železnice udržela svoji konkurenceschopnost. Švýcarská vláda tak musela při hledání řešení vzít v potaz také požadavky rozšíření železničního spojení, vzhledem k rostoucí tranzitní dopravě a jejího napojení na mezinárodní železniční síť. V tomto období dochází k formování nového železničního dopravního systému, jehož součástí se měly stát dva hlavní železniční koridory východ-západ a sever-jih. Před švýcarskou vládou stál tedy nelehký úkol. Složitost celé problematiky, umocněné důležitostí strategického významu dopravní politiky země znamenalo, že vláda musela vytvořit takovou koncepci dopravy, která v budoucnu propojí výše zmíněné aspekty.

Ministerstvo dopravy a energetického průmyslu (EVED) proto vytvořilo komisi odpovědnou za vypracování konceptu *Globale Suisse des Transports*. Jejím cílem bylo vyřešení rostoucího tranzitního provozu, vyšších finančních potřeb a také koordinace mezi regionálním plánováním a udržitelným rozvojem. V roce 1973 komise CGST představila dva projekty.³⁰ Prvním z nich byl projekt státních silnic. Druhým navrhovaným projektem byla koncepce budoucí železniční expanze, která zahrnovala dvojkolejné rozšíření železniční osy Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) a plánovaná výstavba Gotthardského úpatního tunelu. Z tohoto konceptu se ukázala jako vhodná pro tehdejší poptávku pouze modernizace osy BLS, která byla realizována v letech 1977 až 1992. Navrhovaný projekt realizace Gotthardu, který byl součástí

²⁹ Rutschmann, Von den ersten Studien zum Bauprojekt, 142-145.

³⁰ *Ibid.*, 177-178.

nového železničního projektu Neue Eisenbahn-Alpentransversale se měl v následujících letech stát hlavním středobodem švýcarské dopravní politiky. Jeho součástí mělo být rovněž vysokorychlostní železniční spojení mezi Ženevou a Bodamským jezerem. Tento projekt ovšem v 70. letech neodpovídal poptávce na švýcarském trhu, a také nepředstavoval řešení problému železniční dostupnosti v aglomeracích některých švýcarských měst. Především z těchto důvodů byl NEAT ve švýcarském parlamentu zamítnut. V nadcházejících letech bylo proto nutné najít takový systém transalpské dopravy, který bude odpovědí na oživení železničního trhu, vyřeší stále se zhoršující situaci v silniční dopravě a zároveň dokáže splnit očekávání regionální rovnováhy a udržitelnosti, kterou švýcarská společnost požadovala. Za tímto účelem byl ministerstvem dopravy představen pozměněný koncept projektu NEAT, který byl součástí první fáze železniční reformy Bahn 2000. Právě tato reforma se dá právem považovat za první stěžejní projekt, který nastínil vizi a budoucí směřování švýcarské železnice. Schválena byla v prosinci 1986 parlamentem a voliči v referendu přijata roku 1987. Za zmínku jistě stojí, že projekt NEAT se dočkal uvedení do provozu až v prosinci 2004.³¹

Projekt Bahn 2000 svou podobou reagoval na stále se zhoršující situaci v silniční dopravě. Hlavním cílem tohoto projektu bylo především přesměrovat část přepravy osob ze silnic na železnici. Náklady na jeho realizaci byly vyčísleny na 30 mld. švýcarských franků.³² Způsob, jakým by bylo možné zvýšit podíl osob využívajících veřejnou železniční dopravu spočíval v nastavení takového systému, který nabídne cestujícím vyšší četnost železničních spojů, přímá vlaková spojení a kvalitnější jízdu vlakem. Byl vytvořen systém železničních uzlů tzv. Knotenbahnhöfe. Švýcarská vláda také začala masivně investovat do celkové modernizace železniční infrastruktury (přestavba vytižených železničních uzlů, modernizace železničního napájení a nádražních budov) tak, aby ji přizpůsobila budoucím potřebám. Představení nového projektu Bahn 2000 bylo ze strany švýcarské vlády zcela logickým krokem pro zahájení postupné transformace železniční dopravy. Jeho vznik současně souvisí s otevřením ekologické diskuse o vymírání lesů, která byla ve švýcarské společnosti od 80. let čím dál více aktuální. Bahn 2000 byl zahájen v červnu 1984 a již v listopadu 1984 se celý projekt ocitl v novém federálním balíčku opatření proti odumírání lesů. V únoru 1985 následovalo zasedání švýcarského parlamentu, jehož hlavním tématem bylo otevření ekologické debaty o úmrtnosti lesů. Ovšem až do roku 1987 byly projekty Bahn 2000 a AlpTransit (projekt výstavby Gotthardu a integrální součást NEAT) na sobě zcela nezávislé. Závěrem této kapitoly je vhodné uvést, že oba tyto projekty byly považovány za základní a nově vznikající strukturu švýcarské dopravní politiky. Provoz v západovýchodním koridoru spadal pod projekt Bahn 2000 a severojižní provoz spadl pod projekt NEAT. V následujících letech bylo nutné vyřešit spojení obou projektů tak, aby nedocházelo ke komplikacím.³³

³¹ Andres Meyer a Bernhard Meier, *Reforming Europe's Railways – Learning from Experience*. (The Community of European Railway and Infrastructure, Bruxelles, 2011), 129-130, <http://www.tgaassoc.com/documents/cer-kpl-16-12-reduced.pdf> (staženo 5.4.2020)

³² Ibid., 133.

³³ Ulrich Weidmann, *Bahninfrastrukturen: Planen - Entwerfen - Realisieren - Erhalten* (Zürich: VDF Hochschulverlag, 2020), 234-238.

80. léta ve znamení zahájení politických jednání o změně dopravní politiky

Před švýcarskými politiky stál na počátku 80. let i nadále nevyřešený problém posledních několika let, a to potřeba vyřešit velké výzvy v oblasti mobility a dopravy, kterým země od šedesátých let čelila. Stěžejní byla bezesporu otázka neustále rostoucí tranzitní dopravy, která stále více zatěžovala, jak kapacitu silničních a železničních tratí, tak i životního prostředí. Téma transalpské dopravy, které nebylo v průběhu 60. a 70. letech hlavním společenským tématem, se v průběhu nadcházejících let stalo jedním z nejdiskutovanějších a nejpodstatnějších problémů ve švýcarské společnosti. Dopravní politika země začala být v průběhu 80. let vnímaná jako důležitý a nezbytný prvek švýcarské ekonomiky bez níž by nebyl možný hospodářský růst země. Současně s tím se ve společenském diskurzu začíná objevovat mnohem více témat ochrany životního prostředí. Téma tranzitní dopravy se tak stává nedílnou součástí širší národní politické debaty. Význam země pro obchodní a tranzitní síť mezi průmyslovými centry Evropy a rostoucí popularita ekologických témat ve veřejném prostoru se bezesporu staly důvody pro opodstatnění této problematiky v parlamentních debatách.³⁴

Kolem problematiky rostoucí tranzitní dopravy se v 80. letech vytvořil široký konsenzus napříč politickým spektrem i veřejností. Každá ze čtyř hlavních politických stran v zemi si od 80. let vymezila za jednu ze svých hlavních programových priorit právě otázku vyřešení tranzitní dopravy. Samotné diskuse o řešení tohoto problému započaly na půdě Národní rady 12. května 1983. V roce 1984 si nově zvolená Federální rada dala za cíl najít rychlé a efektivní řešení tranzitní otázky, které povede ke zlepšení a zvládnutí situace na železnici. Proto byla v Národní radě obnovena diskuse ohledně schválení projektu NEAT. Začíná tak docházet k prvním vážnějším politickým rozhovorům o jeho nezbytnosti. Za zmínku jistě stojí, že švýcarské politické prostředí začalo být mnohem více ovlivňováno ekologickým faktorem, ze kterého se postupem let stal společenský fenomén. Rostoucí zájem švýcarské společnosti o environmentální problematiku byl do značné míry důsledkem neřízeného masivního nárůstu tranzitní dopravy švýcarským územím. Tyto skutečnosti vedly k založení strany Zelených v roce 1983. O tři roky dříve byl Daniel Brélaz zvolen do Národní rady jako historicky první ekologicky orientovaný („zelený“) poslanec ve Švýcarsku. Pro 80. léta je tak typické formování prvních ekologických hnutí či sdružení, a to nejen ve Švýcarsku. V pozdějších letech byla právě existence ekologických hnutí a jejich silný společenský vliv velmi důležitým prvkem při politických diskusích.³⁵

Politickému schválení projektu NEAT ovšem předcházela dlouhá a složitá projednávání ve švýcarském parlamentu. Stávající model projektu NEAT byl předmětem mnoha sporů napříč politickým spektrem. 80. léta tak probíhala ve znamení zdlouhavých a složitých politických vyjednávání, jak ve federálních, tak i kantonálních vládách. Rovněž probíhaly důležité debaty mezi zástupci průmyslu a vládou na téma financování projektu a navýšení daní z pohonných hmot. V parlamentu bylo také navrženo ustanovení týkající se podpory kombinované dopravy, která měla hrát v budoucnu zásadní roli.³⁶ Výsledkem těchto jednání bylo schválení projektu NEAT Federální radou v roce 1983. V důsledku několika ústavních změn se podařilo

³⁴ Höschel. *Nationaler Starrsin*, 319-322.

³⁵ Elsasser, *Der direkte Weg*, 148-149.

³⁶ *Ibid.*, 218.

odsouhlasit navýšení tarifu pohonných hmot a daně z minerálních olejů. Účelem bylo navýšení rozpočtu projektu NEAT, který měl být v budoucnu financován z jedné čtvrtiny právě z těchto peněz. Ústavní změny byly následně přijaty v referendu 27. února 1983. Ovšem rozhodnutí o výstavbě nových úpatních tunelů, jenž měly být součástí NEAT, považovala Federální rada za předčasné. Jedním z uvedených důvodů bylo mírné zpomalení rozvoje provozu a nevyřešená otázka jeho financování. Došlo tak k dalšímu odložení plánované výstavby Gotthardského úpatního tunelu.³⁷

Od druhé poloviny 80. let začíná problematika tranzitní dopravy nabývat na významu, čemuž odpovídala také míra politické angažovanosti při řešení tohoto problému. Pro pochopení kontextu naléhavosti celé situace, je vhodné zmínit, že švýcarské silnice byly v této době extrémně vytíženy enormním množstvím přepravovaného nákladu. Pro Švýcary se proto otázka zredukování tranzitu stala v následujících letech zcela prioritní. Rozšíření, a především pak výstavba úpatních tunelů na hlavních železničních osách představovaly jediný možný způsob, díky kterému by bylo umožněno modernizovat a zvýšit kapacitu stávající železniční sítě. Kritickou situaci na švýcarské železnici potvrdila také finální zpráva studie od skupiny několika dopravních expertů, kterou si v roce 1983 nechalo zhotovit ministerstvo dopravy vedené Leonem Schlumpfem. Zpráva hovořila o vyčerpání kapacity stávajících tranzitních tratí. Objem mezinárodní tranzitní dopravy přesáhl předpokládaných prognóz. Vyhledky do budoucích let navíc předpovídaly růst stejným tempem. Problémy se začaly rovněž objevovat nejen s provozním vytížením na Gotthardské trase, která byla často přetížena frekvencí spojů, ale také s odbavením nákladu na italsko-švýcarských hranicích.³⁸

Během 80. let se míra vytíženosti hlavního železničního tahu země ukázala být jako dále neúnosná pro zvládnutí řízení a odbavení nákladu. Vláda proto musela přijít s jasným, a především správně cíleným řešením tohoto naléhavého problému. Političtí představitelé tak museli najít způsob, který v následujících letech povede k zajištění konkurenceschopnosti švýcarské železnice v tranzitní dopravě a zajistí, aby se kantony a regiony, které doposud nebyly přímo napojeny na hlavní železniční tahy, dočkali zlepšení dostupnosti. Pro budoucnost švýcarské železnice, ekonomiky a mezinárodního obchodu bylo taktéž zásadně důležité přizpůsobit železnici technickému pokroku, tak aby dokázala udržet svou úroveň a zároveň dokázala zlepšit spolupráci s ostatními druhy dopravy. Z toho důvodu nadále nešlo rozšiřování a výstavbu nových železničních úpatních tunelů odkládat.

Vzhledem k nepříznivé situaci v oblasti dopravy dochází v průběhu 80. let k několika neshodám mezi politickými představiteli. Jedním z hlavních problémů byly politické neshody mezi východními kantony a Federální vládou kvůli osám Gotthard a Splügen. Zástupci kantonů východního Švýcarska se domáhali příslibu lepšího napojení východní alpské železnice, kterou jim Federální rada garantovala v roce 1978 v souvislosti s finanční podporou projektu Gotthard.³⁹ Závazek vlády vůči napojení východní části země na nově vznikající železniční osu byl však zástupci kantonů zpochybněn. Politické neshody, rozdílné názory a neschopnost najít společné řešení v otázce finální podoby projektu NEAT znamenaly, že byl projekt vyňat z celkové dopravní koncepce (GVK) a z reformy Bahn 2000. Pokud měl být projekt NEAT

³⁷ Weidmann, *Bahninfrastrukturen*, 297.

³⁸ „Zpráva Federální rady o dalším železničním přejezdu přes Alpy“, Federální rada, 7. září 1983, <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10049128>

³⁹ Rutschmann, *Von den ersten Studien zum Bauprojekt*, 171-175.

v budoucnosti schválen musela tak přijít nutná modifikace jeho formy a obsahu. Schlumpf se z toho důvodu rozhodl roku 1986 předložit nový návrh projektu NEAT.⁴⁰ Důvodem tohoto kroku byla především odpověď na tři hlavní vývojové trendy ve společenském diskurzu. Prvním z nich byl neustále rostoucí počet nákladních vozidel, který souvisel s otevřením Gotthardského silničního tunelu a dostavbou dálnice N2. Tato skutečnost byla navíc v rozporu s dřívějším ujištěním vlády, že se Gotthardský tunel nestane hlavní tranzitní tepnou země. Druhým faktorem byla společenská debata o odumírání lesů a možné ekologické katastrofě. Třetím důležitým faktorem byl tlak ze strany EHS na navýšení hmotnostního limitu nákladních vozidel.

Zahájení jednání o projektu NEAT

Významným milníkem v historii švýcarské dopravy bylo bezesporu slavnostní otevření silničního Gotthardského tunelu roku 1980, které přilákalo do Švýcarska mnoho automobilů z celé Evropy. Vláda po jeho otevření slíbila, že se nově postavený tunel pod Gotthardským masivem nestane jediným dopravním koridorem pro stále silnější tranzitní dopravu v zemi. Dosáhnout toho chtěla pomocí zavedení daně pro nákladní automobily. Opak se stal ale pravdou. Množství počtu automobilů a nákladu, který jim v nadcházejících letech projel, ukázal, že tento slib nelze splnit. Silniční nákladní doprava tak, v dalším období, zejména kvůli jeho otevření enormně vzrostla. Železniční dopravci zaznamenaly citelné snížení spojů a finanční ztráty. Propad tržeb pocítily rovněž Švýcarské spolkové dráhy, které se obávaly, že v následujících letech přijdou o důležitý zdroj příjmů. Současně se také projevíly negativní důsledky spojené s nárůstem silniční tranzitní dopravy. Hustý provoz na silnicích začal představovat problém především v úzkých alpských údolích, které byly zasaženy hlukem, prachem a výfukovými plyny. Nejen ve Švýcarsku se tak od 80. let začínají ozývat výzvy k přijetí protiopatření. Nárůstem silniční tranzitní dopravy bylo ovlivněno také sousední Rakousko, pro které silniční spojení k Brennerskému pasu představovalo podobné zhoršení dopravní situace tak, jako pro Švýcarsko Gotthard. Od poloviny 80. let se z tohoto důvodu začíná poprvé hovořit o nutnosti mezinárodní koordinace tranzitního provozu a potřebě rozšíření dopravních os přes tyto státy. V roce 1984 přesáhl objem přepravovaného zboží přes Alpy přibližně 68 milionů tun. Prognózy vývoje tranzitní dopravy z těchto let dokonce uváděly, že se objem přepravovaného zboží zvýší do roku 2020 na přibližně 140 milionů tun.⁴¹ V praxi by to znamenalo, že by v následujících letech přes území Rakouska, Švýcarska a Francie proudila třetina veškeré silniční tranzitní dopravy směřující do Itálie. Švýcarští politici představitelé proto zdůrazňovali, že v nadcházejících letech udělají vše, aby byla jejich země připravena přijmout takové množství nákladní přepravy výhradně po železnici. Za hlavní odkaz 80. let lze považovat počátek snahy politických představitelů o prosazení udržitelné a ekologické dopravní politiky.

Po otevření Gotthardského silničního tunelu silně vzrostl tranzit zboží proudící přes Švýcarsko. Takto významný krok v dopravní infrastruktuře země, kterým otevření takové

⁴⁰ Höschen. *Nationaler Starrsin*, 358.

⁴¹ „Zpráva o schválení projektu NEAT“, Federální rada, 23. května 1990, 24-25, <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10051465> (staženo 24. března 2021)

stavby bezesporu bylo, si vyžádal několik reakcí na vnitrostátní i zahraniční úrovni. Za účelem zredukování silničního tranzitního provozu se švýcarská vláda rozhodla v roce 1984 poprvé zavést fixní poplatek pro těžká vozidla nad 28 tun. Tento krok se ovšem nelíbil představitelům Evropského hospodářského společenství, kteří usilovali o navýšení hmotnostního limitu vozidel. EHS proto v následujících letech vyvíjelo stále větší tlak, aby švýcarská vláda povolila průjezd nákladním automobilům o hmotnosti 40 tun.

Neshody na domácí politické scéně a požadavky zahraniční politiky EHS představovaly významný rozpor. Politickým klíčem se nakonec stal nově modifikovaný projekt NEAT. Jeho schvalovací proces byl zahájen v lednu 1986. Celý projekt musel projít velmi dlouhou procedurou politických jednání, napříč všemi federálními úřady. Na rozhodnutí o schválení projektu NEAT bylo zapotřebí schválení nejvyššího výkonného orgánu státní moci, Federální rady, i souhlasu dvoukomorového Federálního parlamentu, které tvoří Národní rada a Stavovská rada. Pro vznikající podobu projektu NEAT bylo vybráno 5 možných variant. Političtí představitelé museli posoudit a rozhodnout o těch, které z nich se stanou jeho součástí. Posouzeno muselo být několik vzájemně souvisejících faktorů, tak aby bylo vybráno nejvhodnější řešení, které bude odpovídat zájmům a potřebám všech angažovaných skupin od kantonálních vlád až po národní přepravce. V roce 1986 Federální rada pověřila ministerstvo dopravy a energetiky (EVED) vyhotovením odborné studie, jejímž cílem bylo posoudit, jaká z pěti navrhovaných variant pro stavbu vysokorychlostních železničních tunelů by se měla dočkat realizace. Mezi navrhovanými projekty byly tunely Lötschberg, Simplon a Gotthard. Dalšími možnými projekty pak byly Splügen 1 a Splügen 2 či varianta Ypsilon na Gotthardu.⁴² V listopadu 1986 požádal ministr dopravy Leon Schlumpf zástupce několika kantonů v Národní radě o podporu během hlasování pro projekty Gotthard, Lötschberg, Splügen a variantu Ypsilon. Tato iniciativa však nezaznamenala větší úspěch. Pro Schlumpfovy navrhované varianty se nepodařilo získat potřebnou podporu, a proto ji neprosadil. Při hlasování v Národní radě nakonec v roce 1988 hlasovalo 13 kantonů pro Gotthard, 7 kantonů pro Lötschberg a 6 kantonů pro Splügen.⁴³ Ani jedna z uvedených variant tak nezískala potřebnou většinu pro její schválení. Ve federální zprávě z roku 1990 proto komise ministerstva dopravy navrhovala společnou výstavbu dvou os Lötschberg a Gotthard.

Konec 80. let se odehrával ve znamení politických diskusí ohledně volby finální podoby projektu NEAT. Debaty na půdě parlamentu však nevedly jen o podobě trati, ale také o důležitosti napojení švýcarské železnice na sousední státy, respektive důležitost tohoto projektu vůči mezinárodní přepravě a obchodu. Během rozhodování uváděli také někteří politici skutečnost, že pro státní podniky SBB a Bern-Lötschberg-Simplon byl výnos z tranzitní dopravy důležitým zdrojem příjmů a hrál proto velmi důležitou roli.⁴⁴ Bylo tedy nutné najít řešení, které jednak nesníží finanční zisky těchto dvou společností, a které zredukuje počet nákladních vozů na silnicích.

Na konci roku 1988 bylo rozhodnuto o tom, že navrhované projekty Gotthard a Lötschberg budou předloženy k politickému rozhodnutí Federální rady, zatímco zbylé projekty budou odloženy. Konečné rozhodnutí o podobě projektu NEAT padlo na půdě Federální rady v polovině května 1989. Kromě očekávaného rozhodnutí o stavbě Gotthardského úpatního

⁴² „Zpráva ministerstva dopravy a energetiky o projektu NEAT“, Federální ministerstvo dopravy a energetiky, 15. září 1988, 136-140, <http://www.alexandria.admin.ch/NEAT-Basisbericht.pdf> (15. dubna 2021)

⁴³ Elsasser, *Der direkte Weg*, 199-205.

⁴⁴ Rutschmann, *Von den ersten Studien zum Bauprojekt*, 211-214.

tunelu, který se měl stát hlavním pilířem pro železniční tranzitní dopravu v následujících letech, bylo rovněž rozhodnuto o vybudování úpatního tunelu Lötschberg. Celkové odhadované náklady na vybudování obou tunelů činily 7,6 miliardy CHF.⁴⁵ Za výherce můžeme považovat frankofonní část země, pro kterou tunel Lötschberg znamenal napojení na vysokorychlostní trať a také pro centrální Švýcarsko v podobě Gotthardu. Východní Švýcarsko nedosáhlo svých požadavků na vznik úpatního tunelu na jeho území, kompenzací proto pro něj mělo být vylepšení stávajícího železničního spojení na Gotthardskou trať. S tímto rozhodnutím ovšem nesouhlasila společnost SBB, a také zástupci několika dalších přepravních společností a expertních skupin. SBB se rozhodla pro podání námítky. Následovala série několika dalších vyjednávání a dialogu mezi vládními představiteli a zástupci SBB. Hlavním aktérem během těchto rozhovorů byl především nový ministr dopravy Adolf Ogi, který propagoval variantu tzv. síťového řešení projektu NEAT. Ogiho přesvědčivá kampaň pro podporu tohoto projektu, ale především jeho zásadní role při prosazování NEAT se ukázala být klíčovým faktorem. Výsledek těchto jednání bylo rozhodnutí Federální rady v roce 1989 o zavedení tzv. síťové varianty. Ta představovala kombinaci vzniku trojice úpatních železničních tunelů Gotthard, Lötschberg a tunelu Hirzel. Ten by spojil východní Švýcarsko s hlavními železničními osami země. V roce 1991 byla tato varianta schválena parlamentem. Ogiho kampaň za prosazení projektu NEAT byla úspěšná také u švýcarské veřejnosti, která NEAT odsouhlasila v referendu v roce 1991.

Otevření společenské a ekologické debaty

Mnohem větší odezva na negativní trend vývoje tranzitní dopravy ovšem přišla na vnitrostátní úrovni. Otevření Gotthardského silničního tunelu a s ním spojené navýšení tranzitu proudícího přes Švýcarsko znamenalo od druhé poloviny osmdesátých let otevření velké ekologicko-společenské debaty na národní úrovni o potřebě ekologické ochrany Alp. V prosinci 1987 se konalo první setkání příznivců životního prostředí, pocházejících převážně z nejvíce zasažených kantonů a zástupců švýcarské levice, kteří se sešli ve městě Andermatt.⁴⁶ V následujícím období se ve Švýcarsku začínají formovat první občanské a aktivistické organizace usilující o ochranu životního prostředí, švýcarské krajiny a také o zastavení nárůstu tranzitní dopravy proudící Švýcarskem. Za nejvýznamnější z nich můžeme považovat občanské sdružení nazvané „Alpská iniciativa-ochrana alpské oblasti před tranzitní dopravou.“ Vznik této organizace byl reakcí části švýcarské společnosti na nedostačující opatření pro ty části země, které byly nejvíce zasaženy. Jejím základním ustanovením byla snaha přesunutí veškerého transalpského tranzitu zboží po železnici.⁴⁷

Již v roce 1989 stoupenci Alpské iniciativy zahájili iniciativu stejného jména. V květnu téhož roku se pak v soutěsce Schöllenen, která má ve švýcarské historii významnou roli, konal

⁴⁵ „Zpráva o schválení projektu NEAT“, Federální rada, 23. května 1990, 48, <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10051465> (staženo 24. března 2021)

⁴⁶ „What ideas the Alpine-Initiative comes up with“, Alpine Initiative, 22. října 2014, <https://www.alpeninitiative.ch/en/about-us/history-archive/page/17/> (staženo 7. března 2021)

⁴⁷ Za zmínku jistě stojí, že dnes je toto ustanovení součástí švýcarské ústavy (čl. 84 odst. 2). Ovšem doslovná implementace tohoto ústavního ustanovení byla politicky i prakticky velmi obtížná. Z důvodu dlouhotrvajícího politického odporu trvalo vypracování zákona o přemístění transalpského tranzitu zboží značné množství času. Zákon nakonec vstoupil v platnost až v roce 2001 a to s několika specifiky.

první festival tohoto občanského sdružení. Ten probíhal v duchu ochrany alpského regionu před tranzitní dopravou. Podporovatelé myšlenky ekologické ochrany Alp při této příležitosti představili moderní verzi historického mýtu o Ďáblově kameni a Ďáblově mostu, poblíž města Göschenen. Legitimita jejich úsilí vycházela z historického narativu o mýtu Gotthardského průsmyku. Jeho součástí je i legenda o obou přírodních artefaktech, podle níž se jedná o pozůstatky smlouvy, kterou místní obyvatelé uzavřeli s ďáblem.⁴⁸ Legenda o Ďáblově kameni má zvláštní význam ve švýcarské historii a přírodním dědictví země. V minulosti, hrál Ďáblův kámen již jednou významnou roli, a to během jeho plánovaného odstranění v roce 1970, tak aby uvolnil místo nově vznikající dálnici. Za jeho záchranu se ovšem postavilo silné občanské hnutí, které požadovalo jeho přesunutí. Ďáblův kámen se nakonec podařilo zachránit. V roce 1972 se dočkal přemístění poblíž vjezdu do Gotthardského silničního tunelu u dálnice N2, kde stojí dodnes. I kvůli této historické zkušenosti se stoupenci Alpské iniciativy rozhodli pro odůvodnění svých zájmů a cílů použít právě historický narativ legendy o Ďáblově kameni, respektive Gotthardském mýtu. V následujícím období se občanské sdružení začalo rychle rozrůstat. Také jeho vliv, podpora a obliba u švýcarské společnosti začala významně stoupat. Alpská iniciativa se proto od 90. let stala významným, a především činným aktérem společenských diskusí o budoucnosti dopravní politiky země. V dalších letech tak dostávali členové Alpské iniciativy stále častěji více prostoru ve veřejných debatách, během kterých mnohokrát dokázali účinně prosadit své cíle a zájmy.⁴⁹

Devadesátá léta - zásadní referenda o budoucnosti švýcarské dopravní politiky

Od začátku 90. let začalo docházet k šíření obecného povědomí ve veřejném prostoru o nutnosti politického prosazení a schválení projektu NEAT. Jsou tak pro švýcarskou dopravní politiku zcela zásadním a stěžejním obdobím. Za první a mimořádně důležitý krok je považováno schválení projektu NEAT v roce 1992. Členové Alpské iniciativy a strany Zelených usilovali o prosazení myšlenky ekologické ochrany Alp. Obě tyto organizace tak vyvíjely postupný nátlak na švýcarskou vládu v otázce zavedení Alpské iniciativy. Za rozhodující faktor může být pak považován především silící tlak švýcarské společnosti, která požadovala změnu v pojetí dopravy. Všechny tyto faktory znamenaly na počátku 90. let postupné dláždění cesty pro schválení projektu NEAT. V březnu 1991 byl NEAT v parlamentu schválen bez většího odporu.⁵⁰ Zlomový okamžik jeho schválení Federální radou ovšem přichází v říjnu 1991. Ta ve svém usnesení ze 4. října 1991 schválila koncepci NEAT, která měla za úkol posílit postavení Švýcarska v evropské dopravní politice a zároveň ekologicky chránit životní prostředí. Proti tomuto rozhodnutí byly ovšem vzneseny námitky politiků z kantonů východního Švýcarska. Ti se odvolávali na historický příslib východní alpské železnice, jelikož nová koncepce NEAT nepočítala se zařazením tunelu Hirzel. Finální znění dekretu Federální vlády o výstavbě nové transalpské železniční osy (NEAT) bylo následovné: „*Federální shromáždění Švýcarské konfederace na základě čl. 23, 26 a 36 Federální ústavy poté, co prozkoumalo zprávu Federální rady z 23. května 1990 a 26. června 1991 rozhoduje o tom, že*

⁴⁸ Dimitri Burghart, „The Swiss legend of the Devil’s Bridge in Göschenen“, *Newly Swissed*, 13. prosince 2020, <https://www.newlyswissed.com/devils-bridge-in-goschenen> (staženo 30. února 2021)

⁴⁹ Rolf Jeker, *Gotthard Basistunnel. Der längste Tunnel der Welt – die Zukunft beginnt* (Thun: Werd & Weber Verlag, 2002), 155-162.

⁵⁰ Höschen. *Nationaler Stabsin*, 378.

Federální vláda zavádí koncepci k zajištění pozice dopravní politiky Švýcarské konfederace v Evropě a k ochraně Alp před dalším ekologickým znečištěním. Tento krok by měl zajistit vybudování nového železničního koridoru, jehož cílem je odlehčit silniční nákladní dopravě a snížit její stávající nadměrné zatížení.“⁵¹

S tímto rozhodnutím ovšem nesouhlasili zástupci tří spolků, kteří se v reakci na tento krok vlády rozhodli pro vyvolání referenda. Političtí představitelé z dotčených kantonů (zejména z kantonu Uri), zástupci automobilového průmyslu, a především pak strana Zelených, vytvořili společnou koalici a požadovali vypsání referenda, ve kterém budou moci voliči rozhodnout o schválení NEAT. Zástupci kantonu Uri odmítali plánované umístění severního portálu Gotthardu, a také nedostatečné a neekologické řešení příjezdových tratí. Zástupci automobilového průmyslu se naopak obávali možného zvýšení daní z pohonných hmot. Strana Zelených nesouhlasila především se způsobem financování a poukazyvala na možný negativní dopad na regionální železniční dopravu.⁵² Nejvýznamnějším politickým aktérem této koalice se stal Daniel Brélaz, člen Zelených v Národní radě a dlouholetý starosta Lausanne. Jemu se podařilo získat potřebných 50 tisíc podpisů pro vypsání referenda, které se konalo 27. září 1992. Projekt NEAT a jeho financování bylo schváleno celkovým počtem 64 % hlasů.⁵³ NEAT tak získal plnou politickou legitimitu. Důležité je také zmínit, že Federální rada musela finální podobu NEAT před rokem 1991 významně upravit. Výsledná podoba projektu byla reakcí na nutné změny ku prospěchu všech zainteresovaných stran. Výsledek znamenal, že součástí schválené verze projektu NEAT byla výstavba Gotthardského a Lötsbergského úpatního tunelu, který se měl stát pouze jednokolejným. Součástí projektu naopak nebyl tunel Hirzel, jenž se měl stát vysokorychlostním připojením východního Švýcarska k základní ose Gotthard. V pozdějších letech následně došlo k zařazení tunelů Ceneri a Zimmerberg do projektu NEAT.

Za nejdůležitější odkaz 90. let z pohledu dalšího vývoje transalpské tranzitní dopravy je tak považováno schválením projektu NEAT, čímž byl položen nový základní kámen švýcarské dopravní politiky. K prosazení a úspěšné realizaci tohoto projektu ovšem musela Federální vláda přijmout a uzákonit několik dalších opatření tak, aby dokázala zajistit, že náklad a zboží přepravované přes švýcarské území bude přepravci v nadcházejících letech transportováno výhradně po železnici. Jako nezbytné se v následujících letech ukázaly další kroky švýcarské vlády, například zavedení nové daně pro nákladní vozidla (LSVA) či uzákonění klauzule o ochraně Alp.⁵⁴

Opomenout nelze jeden z nejpodstatnějších aspektů projektu, a to ekonomickou stránku věci. Předmětem mnoha politických debat od počátku 90. let byla zejména legitimita a s ní související ekonomická racionalita celého projektu. Ekonomický aspekt projektu NEAT, zvláště pak jeho samofinancování se stalo v letech 1992 až 1995 jádrem sváru mezi ministrem dopravy Adolfem Ogim (SVP) a ministrem financí Otto Stichem (SP). Ogi považoval prosazení a úspěšnou realizaci projektu NEAT za klíčový nástroj pro modernizaci dopravní infrastruktury, ale především v něm spatřoval důležitý geopolitický aspekt. Prosazoval systém financování NEAT převážně z výběru mýta a daní. Zvolený způsob financování a ekonomická udržitelnost

⁵¹ „Závěrečná zpráva Federální rady o stavbě NEAT“, Federální rada, 4. října 1991, 237-242, <https://biblio.parlament.ch/e-docs/342069.pdf> (staženo 17. dubna 2021)

⁵² Rutschmann, Von den ersten Studien zum Bauprojekt, 233-235.

⁵³ „Volksabstimmung vom 27.09.1992“, Bundesarchiv, 1. května 2020, <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19920927/index.html> (staženo 20. dubna 2021)

⁵⁴ Lange, Transalpine Freight Transport, 123-129.

NEAT se však záhy staly terčem kritiky z důvodu velmi vysokých nákladů. Proto měl Ogi neustálé spory s ministrem financí Ottou Stichem. Stich zastával názor nutnosti přepracování způsobu financování. Domníval se, že zvolený způsob bude z dlouhodobého hlediska ekonomicky neudržitelný. Jeho názor se v pozdějších letech ukázal jako prozíravější, jelikož vláda v roce 1998 odsouhlasila změnu financování NEAT. Také Adolf Ogi později uznal, že výběr zajišťování financí pro projekt byl během schvalovacího procesu často přehlížen.⁵⁵

Velmi podstatným argumentem během politických jednání byla rovněž integrace projektu NEAT do Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Hlavním agitátorem této myšlenky byl právě Adolf Ogi, který prosazoval připojení země k evropské dopravní politice. Ogi během politických jednání propagoval především geopolitický aspekt NEAT jako nejvhodnější kompromis mezi zapojením se k nově vznikající Transevropské vysokorychlostní železniční síti a ekologickým způsobem transalpské přepravy. Jeho vizí tak bylo prostřednictvím NEAT přispět k ekologickému pojetí tranzitní dopravy a připojení Švýcarska k jednotnému modelu evropské dopravní politiky. Také představitelé EHS byli přesvědčeni o důležitosti švýcarského projektu a jeho přínosu pro TEN-T. Švýcarské vládě se po dlouhých vyjednávání s EHS nakonec podařilo najít kompromis a uzavřít s ním tranzitní dohodu.

Schválení Alpské iniciativy

Dalším velmi zásadním krokem pro kompletní transformaci švýcarské dopravní politiky bylo schválení iniciativy na ochranu Alp. V něm hrála stěžejní roli především aktivita občanských a ekologických sdružení a spolků. Nejvýznamnějších z nich, organizace Alpská iniciativa a CIPRA se velkou měrou zasloužily o vypsání referenda v roce 1994. Odmítavý postoj vůči této občanské iniciativě měla velká část švýcarských politiků v čele s ministrem dopravy Adolfem Ogim, který byl vůči ní velmi skeptický a odmítal její přijetí. Poukazoval na možné problémy spojené s jejím prosazením a následnou realizací. Požadavek na přesunutí veškeré tranzitní silniční dopravy na železnici považoval za nereálný a prakticky neuskutečnitelný z důvodu nedostatečné kapacity železniční infrastruktury. Ogiho hlavním protějškem ve veřejných debatách byl vedoucí představitel sdružení Alpská iniciativa, Fabio Pedrina. Právě stoupenci tohoto sdružení vedli velmi aktivní volební kampaň s cílem prosazení svých zájmů a vyvolání referenda. Během kampaně se Alpská iniciativa snažila voliče oslovit především historickým narativem Gotthardu a jeho historickým významem. Pedrina se odkazoval především na historický odkaz ochrany Alp. Mezi prvky kampaně Alpské iniciativy patřily lidové festivaly, přednášky, besedy či protestní akce s důrazem na mýtus Gotthardu a navázání na historický odkaz ochrany Alp.⁵⁶

Názorově rozdílná byla Ogiho vládní kampaň. On používal mnohem racionálnější a pragmatičtější argumenty, kterými chtěl voliče přesvědčit o opaku. Alpská iniciativa však získávala v průběhu kampaně u švýcarské veřejnosti velmi rychle na popularitě. Výsledkem snah tohoto hnutí bylo vypsání referenda, které se konalo 20. února 1994. Během kampaně obou aktérů hrály značnou roli především mediální výstupy, veřejné projevy, relevantnost

⁵⁵ Weidmann, *Bahninfrastrukturen*, 354-356.

⁵⁶ Marzio Perscia, „*Alpine Initiative. A missed revolution*“, *Swissinfo.ch*, 18. února 2004, <https://www.swissinfo.ch/ger/alpen-initiative--eine-verpasste-revolution/3774848> (staženo 7. března.2021)

argumentů, a zejména reakce veřejnosti. Po emotivní volební bitvě byla nakonec Alpská iniciativa v referendu překvapivě odsouhlasena 51,9 % hlasů.⁵⁷ Představitelé stejnojmenného sdružení se tak dočkali významného úspěchu v podobě prosazení svých cílů, navzdory opačnému názoru mnoha politických představitelů té doby. Z tohoto důvodu byl výsledek referenda považován za velmi překvapující. Za naprosto zásadní aspekt odůvodnění výsledku se dá považovat silný vliv historického narativu Gotthardu ve společenském diskurzu a také míra důležitosti, kterou Švýcaři přikládají ekologickým tématům ochrany Alp. Roli mohla hrát také Gihho osobnost a mediální výstupy.

Se schválením Alpské iniciativy rovněž souvisí zavedení poplatku pro nákladní vozidla. Z důvodu ochrany Alp před negativními důsledky tranzitní dopravy byla uzákoněna nová klauzule, definující nové směřování švýcarské dopravní politiky. Jednalo se o snahu přesunout nákladní dopravu vedoucí přes Švýcarsko na železnici a omezit rozsah rychlostních komunikací v Alpách. Tato klauzule je dnes již začleněna do švýcarské ústavy (čl. 84: Alpenquerender Transiverkehr). Výše popsány kroky švýcarské vlády byla zahájena změna podoby a budoucího směřování dopravní politiky. Nutné byly další legislativní kroky, které by tento proces uzákonily. V roce 1995 švýcarská vláda prosadila tzv. Železniční Akt, který přinesl změny v institucionální struktuře švýcarské železniční dopravy. Tento dokument znamenal zásadní změny v oblasti zajišťování dopravní obslužnosti v oblasti veřejné dopravy. Došlo tak k převedení plné zodpovědnosti za zajištění těchto služeb na jednotlivé kantony.⁵⁸ Ve stejném roce švýcarská vláda rovněž rozhodla o výstavbě Gotthardského úpatního tunelu, který měl být ražen ve dvou jednokolejných tubusech mezi městy Erstfeld a Bodio. Oproti starému železničnímu tunelu, jehož vjezd byl vysoko v horách a vlaky k němu museli stoupat po klikatící se trati, umístili švýcarští inženýři portál nového úpatního tunelu na úpatí Gotthardského masivu, tak aby trať vedoucí novým tunelem byla přímá a vhodná pro vysokorychlostní vlaky.⁵⁹

Švýcarské úřady tak zavedly politiku převedení nákladní dopravy ze silnic na železnici a zároveň se zavázaly k podpoře kombinovaného typu nákladní dopravy (silnice/železnice). Aby to bylo možné, bylo především třeba rozšířit kapacitu stávající železniční sítě a urychleně zahájit výstavbu železničních úpatních tunelů Gotthard a Lötschberg. Švýcarský parlament přijal v březnu 1998 dokument s názvem: Výstavba a financování infrastruktury veřejné dopravy (FinöV), ve kterém je stanoven program výstavby a nová koncepce financování celého projektu. Obsahoval ustanovení o financování pozměněného projektu NEAT či připojení východního a západního Švýcarska k TEN-T. Zároveň bylo schváleno navýšení investic do železniční infrastruktury za účelem modernizace, a to ve výši 30 mld. švýcarských franků. V listopadu 1998 byl FinöV přijat také v referendu. Od následujícího roku započala plánovaná první fáze celkové reformy švýcarských železnic. Od roku 2001 bylo ve Švýcarsku zavedeno mýto pro nákladní automobily tzv. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Poplatek LSVA je vybírán na všech silnicích, nejen na dálnicích. Současně s novým zavedením poplatku byl také zvýšen váhový limit pro těžká vozidla na 34 tun, jakožto součást dohody s EHS. V roce 2005 byl poplatek LSVA z důvodu stále rostoucí nákladní automobilové dopravy přes Švýcarsko navýšen. Se zavedením silniční daně pro těžká vozidla (LSVA) je nezbytné

⁵⁷ „The Alpine Initiative is adopted“, *Alpeninitiative.ch*, 20. února 2015, <https://www.alpeninitiative.ch/en/20-february-1994-the-alpine-initiative-is-adopted/> (staženo 2. února 2021)

⁵⁸ Weidmann, *Bahninfrastrukturen*, 499-505.

⁵⁹ *Ibid.*, 516.

zdůraznit její význam. Díky této dani bylo možné získávat nové finanční prostředky na velké veřejné dopravní projekty, jako jsou NEAT, AlpTransit, Bahn2000 či na výdaje v silniční infrastruktuře. Výrazně se také zlepšilo postavení železnice na švýcarském dopravním trhu. Je důležité rovněž uvést, že část výnosů z LLSVA federální vláda rozděluje mezi jednotlivé kantony, tak aby byly schopné finančně pokrýt náklady spojené s dopravou. Všechna tato nově přijatá opatření znamenala finální souhlas pro zahájení projektu NEAT a výstavbu úpatních tunelů. První přípravné stavební práce na Gotthardu započaly v roce 1999. Otevření je datováno rokem 2016.

Závěr

Politické debaty a schvalovací proces o budoucnosti dopravní politiky země byly velmi zdoluhavé. První politické a společenské diskuse na téma transalpské tranzitní dopravy spadají již do 80. let. Pokračovaly pak v nadcházející dekadě, která byla z politického hlediska klíčová. V 90. letech se debaty vedly převážně na téma budoucího směřování dopravní politiky země a nalezení vhodného principu a koncepce, které by umožnily její transformaci. Na počátku 80. let byl vládou projekt NEAT podpořen zejména kvůli nepříznivé situaci v železniční dopravě. Postupem let ovšem NEAT získal svou nepopíratelnou legitimitu nejen tím, že jeho realizace bude reagovat na vyřešení dopravní situace, ale bude také odpovědí na ekologické požadavky. Schválení NEAT tak bezpochyby představuje klíčový a historický milník pro švýcarskou dopravní politiku.

Mezi lety 1991 až 1998 bylo hlavním tématem politického diskurzu stanovení právního rámce projektu NEAT. Pro období 1992 až 1995 jsou pak typické politické neshody v parlamentu a Federální radě o ekonomické proveditelnosti tohoto projektu. V letech 1999 až 2003 byl parlamentní spor související s projektem NEAT zaměřen zejména na fungování celkového dohledu dozorcích rad a delegací. Mezi lety 2003 až 2007 byla poté jedním z hlavních problémů ekonomická udržitelnost, způsob, který by zajistil samofinancování tohoto projektu a také volba do dopravních komisí.

Důvodů, které vedly ke schválení projektu NEAT bylo několik. Rozhodnutí Federální rady z roku 1991 realizovat NEAT bylo založeno na čtyřech klíčových argumentech, které jsou stále relevantní i dnes. Švýcarsko prostřednictvím NEAT reagovalo na nárůst tranzitního provozu a požadavky EHS. NEAT se tak stal klíčovou součástí evropského železničního koridoru v rámci projektu TEN-T mezi Rotterdamelem a Janovem. Rovněž bylo zachováno specifické postavení švýcarské železnice v dopravní politice. NEAT tak přinesl mnohé politické a ekonomické výhody, ale také výrazné zkrácení doby jízdy pod Gotthardským masivem. Zajišťuje tak nejen vysokorychlostní propojení, strategický a ekonomický význam mezi hlavními obchodními centry Evropy, ale rovněž usnadňuje cestování z různých částí Švýcarska. NEAT také zásadním způsobem přispívá k ekologickému pojetí kombinované dopravy, stanovené ve švýcarské ústavě roku 1994. Švýcarská vláda se zmíněnými kroky snaží o to, aby byla železniční doprava levná, rychlá, bezpečná a především konkurenceschopná.

Moritz Leuenberger, ministr dopravy v letech 1995-2010 o něm prohlásil: „*Pro švýcarské voliče je projekt NEAT snem osvobození silnic od nákladní dopravy. Zároveň bylo zachováno životní prostředí pro budoucí generace. Pro Evropu NEAT přinese nové*

vysokorychlostní železniční spojení, které nastolí novou éru cestování 21. století přes Alpy. NEAT se stane prvním vysokorychlostním spojením ze severu na jih Evropy. Švýcarsko se stane zemí, která respektuje strategii dopravní politiky a zároveň je jejím cílem dosáhnout ekologicky kompatibilního systému. Infrastruktura zlepšit kvalitu života lidí tím, že nabídne skutečnou alternativu k cestám autem nebo letadlem. Rovněž je mnoho Švýcarů hrdých na to, že vidí tak rozsáhlý a sofistikovaný projekt realizovaný tak malou zemí.“⁶⁰

Společenské vnímání nákladní tranzitní dopravy přes Švýcarsko lze popsat jako geograficky a historicky stanovený úkol Švýcarska v koexistenci evropských zemí. Specifická pozice švýcarské dopravní politiky v evropském kontextu, ekologická politika země v kombinaci s problémem rapidně rostoucí tranzitní dopravy tak představovaly pro švýcarské politické představitele na počátku 80. let velmi obtížný úkol. S postupem let bylo čím dál více běžné v politických diskusích zaznamenat odvolání se na historický narativ Gotthardu, který má pro Švýcary zcela zásadní, až mýtický význam. O jeho vlivu na švýcarskou národní identitu svědčí i skutečnost, jakou důležitost a význam přikládají Švýcaři legendě o mýtu této hory. Historický základ příběhu Gotthardské železnice měl bezesporu nepopíratelný společenský vliv na vnímání důležitosti a legitimacy celého projektu NEAT.

Ovšem samotné politické rozhodnutí a schválení projektu NEAT s tímto historickým narativem explicitně nesouviselo. Nemůžeme tak hovořit o přímém vlivu historického narativu Gotthardu na politické rozhodnutí, které bylo spíše pragmatického rázu. Daleko větší vliv měl však Gotthardský historický narativ na celkovou podobu politicko-sociálního diskurzu v 90. letech. Nejvíce evidentní a viditelný se ukázal být vliv historického narativu Gotthardu na formování a určení podoby dopravní politiky země během 80. a 90. let, zejména během volební kampaně před referendem v roce 1994, v němž byla schválena Alpská iniciativa. Za rozhodující faktor považují stále populárnější ekologický element, který hrál od konce 80. let v politickém diskurzu značnou roli. Ekologická sdružení, zejména Alpská iniciativa, dokázali voliče během kampaně přesvědčit o důležitosti ekologické ochrany Alp. Velký vliv během této kampaně sehrál také motiv Gotthardu, který je považován za stěžejní symbol ve švýcarské historii. Důležitým faktorem bylo odlišné pojetí volební kampaně před referendem v roce 1994. Sdružení Alpská iniciativa mířila především na národní cítění (mentalitu), zatímco vládní kampaň byla zaměřena na ekonomickou stránku věci. Do veřejné debaty se tak vmísil prvek národního cítění a patriotismu. Vezmeme-li v potaz specifický význam, jaký Švýcaři přikládají ekologickým tématům, a především pak historickému odkazu Gotthardské železnice při utváření národní identity v průběhu 19. století, je výsledek referenda roku 1994 a celková podoba dopravní politiky země zcela logická.

Švýcarům se tak stavbou Gotthardského úpatního tunelu podařilo navázat na historický odkaz Gotthardského narativu, ve smyslu národního sebevnímání, a také jako důležitého strategického symbolu v dějinách země. Přihlédneme-li navíc ke skutečnosti, že myšlenka Gotthardského mýtu je i v dnešní době ve švýcarské společnosti velmi živá. Na závěr můžeme konstatovat, že ekologická témata mají ve švýcarském politickém a společenském diskurzu od 80. let velmi specifickou roli a značný význam při rozhodovacím procesu, jehož důležitou součástí jsou také lidová referenda. Tato skutečnost tak mnohé vypovídá o švýcarské politické

⁶⁰ Doris Lucini a Andreas Keiser, „A tunnel that provokes boundless admiration“, *Swissinfo.ch*, 15. září 2010, <https://www.swissinfo.ch/eng/a-tunnel-that-provokes--boundless-admiration-/28309674> (staženo 14.dubna 2021)

kultuře. Zejména ve smyslu, jaký význam přikládají Švýcaři ekologickým tématům, která často souvisejí s ochranou Alp a přírodním bohatstvím země.

Summary

Political debates and the approval process on the future of the country's transport policy have been very lengthy. The first political and social discussions on transalpine transit transport date back to the 1980s. They then continued in the coming decade, which was politically crucial. In the 1990s, the debates were mainly on the future direction of the country's transport policy and finding a suitable principle and concept that would enable its transformation. In the early 1980s, the government supported the NEAT project mainly due to the unfavourable situation in railway transport. Over the years, however, NEAT has gained its undeniable legitimacy not only by its implementation will respond to the resolution of the traffic situation but will also be a response to environmental requirements. The approval of NEAT is undoubtedly a key and historic milestone for Swiss transport policy.

Between 1991 and 1998, the main topic of political discourse was the determination of the legal framework of the NEAT project. The period 1992 to 1995 is characterized by political disagreements in parliament and the Federal Council on the economic feasibility of this project. From 1999 to 2003, the parliamentary dispute related to the NEAT project focused mainly on the functioning of the overall supervision of supervisory boards and delegations. Between 2003 and 2007, one of the main problems was economic sustainability, a way to ensure the self-financing of this project also the choice to the transport commissions.

There were several reasons that led to the approval of the NEAT project. The 1991 Federal Council decision to implement the NEAT was based on four key arguments that are still relevant today. Through NEAT, Switzerland has responded to the increase in transit traffic and EEC requirements. NEAT has thus become a key part of the European railway corridor within the TEN-T project between Rotterdam and Genoa. The specific position of Swiss railways in transport policy has also been maintained. NEAT thus brought many political and economic benefits, but also a significant reduction in driving time under the Gotthard Massif. It not only provides high-speed connections, strategic and economic importance between Europe's main shopping centres, but also facilitates travel from different parts of Switzerland. NEAT also makes a vital contribution to the ecological concept of combined transport set out in the Swiss Constitution of 1994. The Swiss Government is working to make rail transport cheap, fast, safe and, above all, competitive.

Moritz Leuenberger, Minister of Transport from 1995-2010, said of it: "For Swiss voters, the NEAT project is a dream of freeing roads from freight transport. At the same time, the environment has been preserved for future generations. For Europe, NEAT will bring a new high-speed rail link that will usher in a new era of 21st century travel across the Alps. NEAT will become the first high-speed connection from north to south Europe. Switzerland will become a country that respects the strategy of transport policy and at the same time aims to achieve an environmentally compatible system. Infrastructure will improve people's quality of

life by offering a real alternative to traveling by car or plane. Many Swiss are also proud to see such a large and sophisticated project implemented by such a small country.

The social perception of freight transit traffic through Switzerland can be described as a geographically and historically determined task of Switzerland in the coexistence of European countries. The specific position of Swiss transport policy in the European context, the country's environmental policy combined with the problem of rapidly growing transit traffic, thus posed a very difficult task for Swiss politicians in the early 1980s. Over the years, it has become increasingly common in political debates to refer to Gotthard's historical narrative, which is of fundamental and even mythical significance to the Swiss. The fact that the Swiss attach importance and significance to the legend of the myth of this mountain also testifies to its influence on the Swiss national identity. The historical basis of the Gotthard Railway story undoubtedly had an undeniable social influence on the perception of the importance and legitimacy of the whole NEAT project.

However, the very political decision and approval of the NEAT project was not explicitly related to this historical narrative. We cannot talk about the direct influence of Gotthard's historical narrative on a political decision that was rather pragmatic. However, the Gotthard historical narrative had a far greater influence on the overall form of political and social discourse in the 1990s. The influence of Gotthard's historical narrative on shaping and determining the country's transport policy during the 1980s and 1990s proved to be most evident and visible, especially during the election campaign before the 1994 referendum in which the Alpine Initiative was approved. I consider the increasingly popular ecological element to be a decisive factor, which has played a significant role in political discourse since the late 1980s. Environmental associations, in particular the Alpine Initiative, were able to convince voters during the campaign of the importance of ecological protection of the Alps. The Gotthard motif, which is considered a key symbol in Swiss history, also played a major role during this campaign. An important factor was the different conception of the election campaign before the referendum in 1994. The Alpine Initiative Association focused mainly on national feelings (mentality), while the government campaign focused on the economic side of things. An element of national feeling and patriotism thus intervened in the public debate. Given the specific importance that the Swiss attach to environmental issues, and especially to the historical legacy of the Gotthard Railway in shaping national identity during the 19th century, the result of the 1994 referendum and the overall shape of the country's transport policy are quite logical.

With the construction of the Gotthard foot tunnel, the Swiss managed to build on the historical legacy of the Gotthard narrative, in the sense of national self-perception also as an important strategic symbol in the country's history. If we take into the fact that the idea of the Gotthard myth is still very much alive in Swiss society today. In conclusion, we can state that environmental issues have played a very specific role in the Swiss political and social discourse since the 1980s and of considerable importance in the decision-making process, of which popular referendums are also an important part. This fact says so much about Swiss political culture. Especially in terms of the importance the Swiss attach to environmental issues, which are often related to the protection of the Alps and the natural wealth of the country.

Bibliografie

Primární zdroje

Dokumenty

„Závěrečná zpráva studijní skupiny Gotthardtunnel“, Federální ministerstvo vnitra, 1. září 1963, 317-331, http://www.alexandria.admin.ch/Gotthard_01.09.1963d.pdf (staženo 30. ledna 2021)

„Zpráva Federální rady Federálnímu shromáždění o přidání silničního tunelu pod Gotthardem do vnitrostátní silniční sítě“, Federální rada, 22. prosince 1964, 36-41, <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?ID=10042750> (staženo 30. ledna 2021)

„Závěrečná zpráva komise Eisenbahntunnel durch die Alpen“, Federální odbor ministerstva dopravy a energetiky, 12. listopadu 1971, 69-73, <http://www.alexandria.admin.ch/Eisenbahntunnel%20durch%20die%20Alpen.pdf> (staženo 3. února 2021)

„Závěrečná zpráva komise Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA)“, Federální odbor ministerstva dopravy a energetiky, 22. června 1970, 102, <https://biblio.parlament.ch/e-docs/75176.pdf> (staženo 6. března 2021)

„Zpráva Federální rady o dalším železničním přejezdu přes Alpy“, Federální rada, 7. září 1983, <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10049128>

„Zpráva ministerstva dopravy a energetiky o projektu NEAT“, Federální ministerstvo dopravy a energetiky, 15. září 1988, 136-140, <http://www.alexandria.admin.ch/NEAT-Basisbericht.pdf> (15. dubna 2021)

„Zpráva o schválení projektu NEAT“, Federální rada, 23. května 1990, 48, <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10051465> (staženo 24. března 2021)

„Závěrečná zpráva Federální rady o stavbě NEAT“, Federální rada, 4. října 1991, 237-242, <https://biblio.parlament.ch/e-docs/342069.pdf> (staženo 17. dubna 2021)

Články

Burghart, Dimitri. „The Swiss legend of the Devil’s Bridge in Göschenen“. *Newly Swissed*, 13. prosince 2020, <https://www.newlyswissed.com/devils-bridge-in-goschenen> (staženo 30. února 2021).

„Exploring the world's deepest and longest train tunnel“. *Deutsche Welle*, 1. července 2016, <https://www.dw.com/en/exploring-the-worlds-deepest-and-longest-train-tunnel/a-19284501>, (staženo dne: 3.4.2020).

Gauderon, Paul. „Gotthard Base Tunnel – the longest rail tunnel in the world“. *Global Railway Review*, 12. května 2016, <https://www.globalrailwayreview.com/article/28461/gotthard-base-tunnel-longest-rail-tunnel-world/> (staženo dne: 3. února 2021)

Henke, Andreas. „Tunnelling in Switzerland: from long tradition to the longest tunnel in the world“. *Society for the Art of Civil Engineering*, 7. září 2012, <https://www.lombardi.ch/de-de/SiteAssets/Publications/1231/Pubb-0411-L-Tunnelling%20in%20Switzerland%20-%20from%20long%20tradition%20to%20the%20longest%20tunnel%20in%20the%20world.pdf> (staženo dne: 20. ledna 2021) .

Mariani, Daniele a Carlo Pisani, „Gotthard Mythos: Eine Reise über dem längsten Tunnel der Welt“. *Swissinfo.ch*, 31. května 2018, <https://stories.swissinfo.ch/mythos-gotthard#227719> (staženo 28. ledna 2021).

Lucini, Doris a Andreas Keiser, „A tunnel that provokes boundless admiration". *Swissinfo.ch*, 15. září 2010, <https://www.swissinfo.ch/eng/a-tunnel-that-provokes--boundless-admiration-/28309674> (staženo 14.dubna 2021).

Perscia, Marzio, „Alpine Initiative. A missed revolution“. *Swissinfo.ch*, 18. února 2004, <https://www.swissinfo.ch/ger/alpen-initiative--eine-verpasste-revolution/3774848> (staženo 7. března 2021).

Raaflaub, Christian. „Die Schweiz im Tunnel-Fieber“, *Swissinfo.ch*, 1. června 2017, https://www.swissinfo.ch/ger/ueber-den-gotthard-hinaus_die-schweiz-im-tunnel-fieber/43211338 (staženo dne: 3.4.2020).

Simoni, Renzo. „Gotthard base tunnel, Switzerland – the world’s longest railway tunnel“, *Civil Engineering*, 25. října 2018, <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/pdf/10.1680/cien.14.0000> (staženo dne: 13. května 2020)

„The Alpine Initiative is adopted“. *Alpeninitiative.ch*, 20. února 2015, <https://www.alpeninitiative.ch/en/20-february-1994-the-alpine-initiative-is-adopted/> (staženo 2. února 2021).

„Volksabstimmung vom 27.09.1992“. *Bundesarchiv*, 1. května 2020, <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19920927/index.html> (staženo 20. dubna 2021).

„What ideas the Alpine-Initiative comes up with“. *Alpeninitiative.ch*, 22. října 2014, <https://www.alpeninitiative.ch/en/about-us/history-archive/page/17/> (staženo 7. března 2021).

„Wie der Gotthard zu seinem Mythos kam-Der Gebirgspass in der Geschichtsschreibung von 1900 bis heute“. *Schweizerische Nationalbibliothek*, 21. dubna 2016, <https://www.nb.admin.ch/snl/de/home/ausstellungen-va/veranstaltungen-past/va2016/wie-der-gotthard-zu-seinem-mythos-kam---der-gebirgspass-in-der-g.html> (staženo 3.února 2021).

Sekundární zdroje

AlpTransit Gotthard Ltd. New traffic route through heart of Switzerland. Luzern: AlpTransit Gotthard Ltd., 2012.

Elsasser, Kilian a Lukas Vogel, eds. Der direkte Weg in den Süden: die Geschichte der Gotthardbahn. Zürich: AS Verlag, 2007.

Gisler-Pfrunder, Ruedi. Die Teufelsbrücke am St. Gotthard. Altdorf: Gisler, 2005.

Höschel, Markus. Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? München: Martin Meidenbauer Verlag, 2007.

Jeker, Rolf. Gotthard Basistunnel. Der längste Tunnel der Welt – die Zukunft beginnt. Thun: Werd & Weber Verlag, 2002.

Kovari, Kalman a François Descoedres, eds., Tunnelling in Switzerland. Luzern: Bertelsmann Fachzeitschriften, 2001.

Kovari, Kalman a Robert Fechtig, eds. Historical Tunnels in the Swiss Alps. Zurich: Society for the Art of Civil Engineering, 2000.

Kovari, Kalman, Robert Fechtig a Christian Amstad. Experience with large diametral tunnel boring machines in Switzerland. Amsterdam: Developments in Geotechnical Engineering, 1993.

Lange, Sandro a Flavio Ruffini, eds. Transalpine Freight Transport. Grenoble: Revue de Géographie Alpine, 2009.

Meyer, Andres a Bernhard Meier. *Reforming Europe's Railways – Learning from Experience*. The Community of European Railway and Infrastructure, Bruxelles, 2011, <http://www.tgaassoc.com/documents/cer-kpl-16-12-reduced.pdf> (staženo 5.4.2020)

Moser, Beat, Urs Jossi a Peter Pfeiffer. Gotthardbahn - Der direkte Weg in den Süden - Eisenbahn Journal Special. München: VGB Verlagsgruppe Bahn, 2009.

Rutschmann, Werner. Neue Eisenbahn-Alpentransversale Gotthard-Basislinie. Von den ersten Studien zum Bauprojekt 1974 - Opfer der Politik und des Kleinmutes. Bern: Stiftung Historisches Erbe der SBB, 2004.

Schueler, Judith. Materialising Identity: The Co-construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2008.

Stalder, Helmuth. Mythos Gotthard: Was der Pass bedeutet. Zürich: Orell Fuessli, 2003.

Stalder, Helmut. Gotthard. Der Pass und sein Mythos. Zürich: Orell Füssli, 2016.

Weidmann, Ulrich. Bahninfrastrukturen: Planen - Entwerfen - Realisieren - Erhalten. Zürich: VDF Hochschulverlag, 2020.

Zelený, Lubomír. Rozvoj dopravy ve světě. Praha: Oeconomica, 2004.

Teze bakalářské práce

TEZE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
Jméno: Jan Brůna
E-mail: janbruna71@seznam.cz
Studijní obor: Mezinárodní teritoriální studia
Semestr a školní rok zahájení práce: ZS 2020
Semestr a školní rok ukončení práce: LS 2021
Vedoucí bakalářského semináře: JUDr. Vladimír Handl, CSc.
Vedoucí práce: doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.
Název práce: Jakou roli hrál historický narativ Gotthardského masivu během určování podoby švýcarské dopravní politiky v 80. a 90. letech?
Charakteristika tématu práce (max. 10 řádek): Bakalářská práce se věnuje tématu vlivu historického narativu Gotthardského masivu na určování podoby švýcarské dopravní politiky během 80. a 90. let. Důraz je věnován na pochopení historických souvislostí Gotthardu, především ale vysvětlím, jakou roli hraje Gotthard ve švýcarské historii. Prvořadným úkolem práce je zkoumání přístupů, názorů a argumentů politických aktérů a občansko-ekologických sdružení v době, kdy byly vedeny debaty o realizaci projektu NEAT a schválení Alpské iniciativy. Závěrem se budu snažit analyzovat společenský a politický diskurz, který předcházel těmto dvěma politickým rozhodnutím.
Zdůvodnění úprav a změn tématu od zadání projektu do odevzdání práce (max. 10 řádek): Došlo k úpravě konceptu práce. Změnil jsem vytyčený cíl práce. Nejprve jsem se chtěl zabývat významem stavby Gotthardského úpatního tunelu pro švýcarskou dopravní politiku a pro Transevropskou železniční síť. Nakonec jsem ale svůj záměr přehodnotil a raději jsem se zaměřil na společensko-vědní aspekt. Zkoumat proto budu politický proces a rozhodování o projektu NEAT a Alpské iniciativě. Věnovat se tak budu společenské a politické diskusi, která ve Švýcarsku probíhala v 80. a 90. letech ohledně budoucího směřování a podoby dopravní politiky země.
Struktura práce (hlavní kapitoly obsahu): 1. Úvod (téma práce, teoretická část: vymezení základních pojmů, metodologie, kritika využitých zdrojů) 2. Gotthard, symbol národní identity 3. Historické počátky 4. Od nápadu k realizaci NEAT (jednotlivé fáze v dekadách let) 5. Zahájení jednání o projektu NEAT 6. Schválení NEAT a Alpské iniciativy 7. Závěr
Prameny a literatura (výběrová bibliografie, max. 30 hlavních titulů): Elsasser, Kilian a Lukas Vogel, eds. Der direkte Weg in den Süden: die Geschichte der Gotthardbahn. Zürich: AS Verlag, 2007. Gisler-Pfrunder, Ruedi. Die Teufelsbrücke am St. Gotthard. Altdorf: Gisler, 2005.

Höschel, Markus. Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? München: Martin Meidenbauer Verlag, 2007.

Jeker, Rolf. Gotthard Basistunnel. Der längste Tunnel der Welt – die Zukunft beginnt. Thun: Werd & Weber Verlag, 2002.

Kovari, Kalman a François Descoedres, eds., Tunnelling in Switzerland. Luzern: Bertelsmann Fachzeitschriften, 2001.

Kovari, Kalman a Robert Fechtig, eds. Historical Tunnels in the Swiss Alps. Zurich: Society for the Art of Civil Engineering, 2000.

Kovari, Kalman, Robert Fechtig a Christian Amstad. Experience with large diametral tunnel boring machines in Switzerland. Amsterdam: Developments in Geotechnical Engineering, 1993.

Lange, Sandro a Flavio Ruffini, eds. Transalpine Freight Transport. Grenoble: Revue de Géographie Alpine, 2009.

Meyer, Andres a Bernhard Meier. Reforming Europe's Railways – Learning from Experience. The Community of European Railway and Infrastructure, Bruxelles, 2011, <http://www.tgaassoc.com/documents/cer-kpl-16-12-reduced.pdf> (staženo 5.4.2020)

Moser, Beat, Urs Jossi a Peter Pfeiffer. Gotthardbahn - Der direkte Weg in den Süden - Eisenbahn Journal Special. München: VGB Verlagsgruppe Bahn, 2009.

Rutschmann, Werner. Neue Eisenbahn-Alpentransversale Gotthard-Basislinie. Von den ersten Studien zum Bauprojekt 1974 - Opfer der Politik und des Kleinmutes. Bern: Stiftung Historisches Erbe der SBB, 2004.

Schueler, Judith. Materialising Identity: The Co-construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2008.

Stalder, Helmuth. Mythos Gotthard: Was der Pass bedeutet. Zürich: Orell Fuessli, 2003.

Stalder, Helmut. Gotthard. Der Pass und sein Mythos. Zürich: Orell Füssli, 2016.

Weidmann, Ulrich. Bahninfrastrukturen: Planen - Entwerfen - Realisieren - Erhalten. Zürich: VDF Hochschulverlag, 2020.

Zelený, Lubomír. Rozvoj dopravy ve světě. Praha: Oeconomica, 2004.

Podpis studenta a datum

Schváleno	Datum	Podpis
Vedoucí práce		
Vedoucí bakalářského semináře		
Garant oboru		