

Država ne načrtuje okrevanja, temveč poglobljanje zdravstvenih težav

Slovenija se kljub drugačnim zavezam oklepa investicij v ceste in slabšanja kakovosti zraka, opozarja Koalicija za trajnostno prometno politiko.

Vlada je 8. 10. 2020 potrdila osnutek Nacionalnega načrta za okrevanje in odpornost. Načrte za porabo sredstev je pripravila služba vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko pod vodstvom ministra Zvoneta Černača, a jih je Bruselj sprejel z dvignjeno obrvjo. Osnutek predvideva 728 milijonov evrov za gradnjo regionalnih cestnih povezav (tretja os med Velenjem in Slovenj Gradcem, obvoznice Vodice, Hrpelje–Kozina, Žiri, Vrhnika, Mirna, Slovenska Bistrica, Pivka), 54 milijonov evrov za gradnjo avtocest (razširitev obvoznice med Kosezami in Kozarjami) ter 76 milijonov evrov za vzpostavitev nacionalnega letalskega prevoznika.

Problematičnost načrta izpostavlja tudi Koalicija za trajnostno prometno politiko, prevsem na področju investicij v nove ceste. Po mnenju koalicije je zoperstavljanje javnozdravstveni, finančni ter okoljski krizi s predstavljenimi ukrepi odkrit in nevaren cinizem, za katerega danes več nimamo časa.

Ponovna blamaža v Bruslju: Slovenija ne razume pojma trajnosti

Predstavniki Slovenije niso prvič dali misliti, da so jim pojmi, kot »trajnostni razvoj«, »mesta za ljudi« ali »aktivna mobilnost«, pravzaprav tuji. Bruselj je že lani in predlani Sloveniji podal priporočila, naj več vlaga v razvoj železniškega omrežja. Debakel je bil tudi prvi osnutek Nacionalnega podnebne in energetskega načrta (NEPN) z l. 2018, ki bi moral predvidevati ukrepe s področja energetike in blaženja učinkov podnebne krize do l. 2030.

Nove ceste, nove zdravstvene težave

Promet je z vidika emisij najbolj sporen sektor v Sloveniji. Onesnaženost zraka ni le okoljski, temveč tudi vedno večji zdravstveni problem. Je neposreden vzrok 400.000 smrtim na leto v EU. Če bi ljudje dihali čistejši zrak, bi se le v Ljubljani lahko letno izognili 300 smrtim zaradi bolezni srca, ožilja in dihal. Škodljivi delci pa ne škodijo le dihalom, srcu in ožilju, temveč povečujejo tudi tveganje za nastanek različnih vrst raka, pojav možganske kapi, povzročajo astmo pri otrocih – poškodujejo skoraj vsak organ v telesu.

Drastični ukrepi omejevanja mobilnosti zaradi COVID-19 so se odrazili v enako strmem izboljšanju kakovosti zraka. Številna evropska mesta so se zato lotila načrtov za spodbujanje kolesarjenja in hoje. Ohranila so delujoč javni promet, saj je tveganje za okužbo tam dokazano majhno.

Edini izvoz iz katastrofe: vlaganje v železnico

Koalicija za trajnostno prometno politiko opozarja, da mora Slovenija nujno zmanjšati obseg motornega prometa in vlagati v javni potniški promet, predvsem v železnico. Jasno je, da je obstoječi sistem javnega prometa z vidika uporabnika povsem neučinkovit. Omembe vrednih vlaganj v železnico ni bilo že 50 let. Podatki so alarmantni že desetletja. Nas potem čudi, zakaj v evropskem povprečju uporablja JPP 20 % prebivalstva, pri nas zgolj 5 %?

Koalicija zato poziva vlado, naj Nacionalni načrt za okrevanje in odpornost, pa tudi ostale strateške dokumente s področja prometa in varstva okolja oblikuje tako, da v njih predvidi vlaganja, ki bodo omogočala pomnoževalne učinke tako za trenutno prebivalstvo, zanamce kot tudi za okolje.

Več informacij in kontakt: katarina.zakelj@cipra.org

Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) je neformalno združenje organizacij in posameznikov, ki si prizadeva za trajnostno prometno politiko v Sloveniji. Spremlja in se odziva na aktualne procese v slovenski in evropski prometni politiki in hkrati povečuje medsebojno informiranost o dogajanju na prometnem področju.