

Zakaj kot okoljevarstveniki v celoti podpiramo stavko avtobusarjev skupine Arriva?

V preteklih dneh smo lahko zasledili številna pisma podpore in druge načine izražanja solidarnosti s stavkajočimi avtobusarji in avtobusarkami skupine Arriva. Izrazi podpore so prihajali s strani različnih sindikatov in drugih progresivnih, delavsko usmerjenih skupin. Podpore okoljevarstvenikov ni bilo mogoče zaslediti. Kljub našim prizadevanjem se to ni zgodilo. Nismo razočarani, skupnega odziva objektivno gledano niti nismo pričakovali. Manko podpore okoljevarstvenikov razumemo kot rezultat preteklega, bolj ali manj sovražnega in nasprotujočega delovanja delavskih in okoljskih organizacij. Za rešitev teh težav in vzpostavitev prijateljskega sodelovanja med delavskimi in okoljskimi organizacijami bomo morali postoriti še marsikaj. Z namenom prispevati k temu projektu bomo v nadaljevanju predstavili en splošni, tri kratkoročne in en dolgoročni argument, zaradi katerih bi morale vse progresivne okoljevarstvene organizacije izraziti solidarnost in podporo stavkajočim delavcem in delavkam skupine Arriva. Stavka ima mnogo več opraviti z okoljskim vprašanjem, kot se na prvi pogled zdi.

Stavkajoči avtobusarji in avtobusarke opozarjajo na delavcem sovražne delodajalce. Takšni delodajalci okoljske standarde skoraj po pravilu razumejo podobno kot delavske pravice – v obojih vidijo zgolj prepreko za akumulacijo še višjih dobičkov. Le delodajalci, ki jih v kot stisne močno delavsko in okoljsko gibanje, so pripravljene ponuditi konkretnejše delavske ali okoljske »koncesije«. Boja za delavske in okoljske pravice sta torej povezana in se medsebojno oplajata.

Stavkajoči avtobusarji in avtobusarke opozarjajo na škodljive posledice kršitev delovnopravne zakonodaje, preobremenitev, vedno novih nalog, izenačenja časa prihodov in odhodov avtobusov, neupoštevanja prometnih zamaškov v čas trajanja vožnje, neplačevanja odmorov, vožnje po enajst

ur na dan, nizkih mezd, napadov na sindikalne zastopnike in drugih protidelavskih ukrepov. Poudarjajo, da takšni postopki med zaposlenimi povzročajo stres, frustracijo in utrujenost, kar posledično zmanjšuje varnost v prometu. Varnost v prometu ni zgolj okoljevarstvena, temveč splošna zahteva družbe. Pogoj njenega zagotavljanja so visoki delavski standardi, saj lahko le zadovoljni, spočiti in nepreobremenjeni delavci opravljajo prevoze na varen način.

Zgoraj omenjeni protidelavski ukrepi, predvsem tisti, ki krajšajo razpoložljiv čas za izvedbo ene vožnje (na primer neupoštevanje prometnih zamaškov v čas trajanja vožnje), delavce silijo v hitrejšo vožnjo in posledično večjo uporabo zavor. Izpusti na kilometer iz prevoznih sredstev (CO₂, NO_x, PM2.5, PM10 ipd.) naraščajo s povečevanjem hitrosti, uporaba zavor pa je tudi eden glavnih povzročiteljev onesnaženega zraka v prometu. Tako lahko zagotovitev visokih delavskih standardov vpliva na omejitev hitrosti in spodbuja enakomerno, varčno vožnjo. Prav ta ukrepa pomenita dve pomembni okoljevarstveni zahtevi na področju trajnostne mobilnosti.

Stavkajoči opozarjajo na star in dotrajan vozni park ter vprašljivo tehnično opremljenost avtobusov. Predlagajo njegovo posodobitev. Nov vozni park ne olajša zgolj vožnje voznikom in omogoči prijetnejšo pot potnikom, temveč tudi ključno prispeva k zmanjšanju mnogih zdravju in okolju škodljivih emisij. Eden najhitrejših in najučinkovitejših ukrepov za znižanje okoljskega odtisa na področju transporta je prav njegova posodobitev.

Zelo pomembni okoljevarstveni zahtevi na področju trajnostne mobilnosti sta razširitev javnega prevoza tudi tja, kjer so proge nerentabilne in iz ozko ekonomskega pogleda nesmiselne,¹ ter pocenitev prevozov z namenom privabljanja novih uporabnikov. Ta ukrepa ne moreta biti v celoti realizirana v okviru profitno naravnane podjetja. Podjetja znotraj skupine Arriva v želji po čim višjih dobičkih na plečih izkoriščanih delavcev in zastarelega voznega parka kujejo večmilijonske dobičke (4,4 milijona leta 2016). Ti se ne stekajo k delavcem, v lokalno okolje, zniževanje cen vozovnic, posodobitev voznega parka ali za zagotovitev trajnostnega razvoja, temveč so v veliki meri namenjeni nemškim lastnikom in slovenskemu menedžerskemu razredu. Prostora za delavcem in okolju prijazne ukrepe ni. Za resnično trajnostno in okolju prijazno avtobusno podjetje, ki bi izvedlo zgoraj omenjene ukrepe, je treba ukiniti sistem obstoječih koncesij, vzpostaviti avtobusno neprofitno podjetje v javni lasti in ga organizirati na demokratičen način, tako da ga bodo vodili delavci in okoliški prebivalci. Zgolj njim sta v interesu dolgoročen in stabilen razvoj podjetja ter kvalitetna, vsem dostopna ter okolju in

1 Ta ukrep mora biti povezan s prostorsko politiko, ki spodbuja zgoščevanje poselitve.

prebivalcem prijazna avtobusna storitev. In prav tu lahko ponovno vidimo vlogo progresivnega Sindikata voznikov avtobusov Slovenije – s svojim trenutnim bojem vzpostavlja razmere za nadaljnje, še progresivnejše delavsko-okoljske boje. Ti morajo na dolgi rok presegati omejitve okolju sovražnega kapitalizma.

Sindikalni boj znotraj skupine Arriva ima na kratek in daljši rok tudi pomembne okoljske implikacije. Varen, dostopen, množičen, nizkoogljičen in okolju prijazen avtobusni prevoz bo lahko dosežen le skupaj z delavci in delavskimi organizacijami. Zato je izkaz podpore in solidarnosti našim avtobusarjem in avtobusarkam v boju za delavcem in okolju prijaznejši svet najmanj, kar lahko kot okoljevarstveniki v teh razmerah storimo.

Študentsko društvo Iskra,
12. september 2017