

Schaan, 21. februar 2024

Sporočilo za medije: megatovornjaki v cestnem prometu predstavljajo nevarnost za alpske regije

Megatovornjaki - nevarnost za človeka in naravo

Odbor Evropskega parlamenta za promet je februarja 2024 odobril vožnje daljših tovornih kompozicij (t. i. gigaliner), katerih masa znaša do 60 ton, dolžina pa 25 metrov - kljub resnim pomislekom CIPRE.

En sam megatovornjak lahko nadomesti kar tri običajne tovornjake in tako prispeva k varstvu podnebja, se glasi argument lobija tovornjakarjev, da pa je resnica ravno nasprotna, je CIPRA opozorila že v svojem pismu, ki ga je 7. februarja 2024 poslala Odboru Evropskega parlamenta za promet. V njem je po točkah ovrgla argumente zagovornikov megatovornjakov, saj bi se prav zaradi njih namesto železniškega povečal cestni promet, kar je pokazala tudi nedavna študija Evropskega združenja za železniški promet. Posledice bi se kazale v do 10,5 mio. dodatnih vožnjah tovornih vozil letno, 6,6 mio. tonah dodatnih emisij CO₂ in potrojitvi zunanjih stroškov.

Večje tveganje, hujše nesreče

Prehitevanje megatovornjakov traja dlje, prav tako v primerjavi z običajnimi tovornimi vozili za druge udeležence v prometu prinašajo večje tveganje pri zavijanju, na križiščih, krožiščih in avtocestnih priključkih. Dodatno varnostno tveganje predstavlja tudi dejstvo, da megatovornjaki potrebujejo več časa za vožnjo prek nivojskih prehodov, poleg tega se teža posledic prometnih nesreč povečuje s težo tovornjaka. »Vsi naštetih dejavniki veljajo zlasti na območju Alp, kjer so ceste strme in vijugaste. Ker tranzitne poti v Alpah potekajo tudi skozi neštete vasi in ob vodotokih, prinaša vsak megatovornjak dodatno nevarnost tako za ljudi kot tudi naravo,« opozarja direktor CIPRE International Kaspar Schuler.

Ceneje za prevoznike, dražje za davkopllačevalce

Megatovornjaki povzročajo precejšnje dodatne stroške za davkopllačevalce, saj bi bilo treba izvesti določene posege v cestno infrastrukturo, npr. razširiti križišča,

krožišča, odstavne niše v predorih in povečati parkirna mesta za tovorna vozila. Ker bi se zaradi teže megatovornjakov povečale obremenitve mostov in cest, bi narasli stroški vzdrževanja. Pri tem je paradoksalno, da bi se zaradi megatovornjakov tovorni promet pocenil, a bi se število voženj tovrstnih tovornjakov povečalo. Znatno in trajno bi narasli tudi stroški v breme državnega proračuna. »Alpski tranzitni promet je treba občutno zmanjšati, učinkoviteje upravljati in preusmeriti na okolju prijaznejše prometne poti, npr. železnico,« opozarja Schuler. Konkretni predlogi, kot je npr. prodaja tovornih slotov na dražbi, ostajajo na mizi že vrsto let.

To sporočilo in fotografije v kakovosti, primerni za tisk, si lahko presnamete z naslednjega naslova www.cipra.org/de/medienmitteilungen.

Za vprašanja je na voljo:

Kaspar Schuler, kaspar.schuler@cipra.org, +423 79 300 55

CIPRA – za kakovostno življenje v Alpah

Mednarodna komisija za varstvo Alp (CIPRA) je neprofitna, nevladna krovna organizacija z nacionalnimi odbori in regionalnim odborom v vseh sedmih alpskih državah. Zastopa več kot sto društev in organizacij. Delovanje CIPRE temelji na znanstveni podlagi z raznovrstnimi oblikami komunikacije, dvigom politične ozaveščenosti javnosti in iz prakse izhajajočimi projekti na področju trajnostnega razvoja. CIPRA se zavzema za ohranjanje naravne in kulturne dediščine, za krepitev regionalne raznovrstnosti in za skupno reševanje čezmejnih izzivov v alpskem prostoru.

www.cipra.org