

Kao i brojni drugi gradovi na Balkanu, Sofija se suočava sa ekstremnom zagađenošću vazduha. Ali i sa ekstremnom političkom reakcijom: vlasti i liberalni mediji krive siromašne. Početkom decembra 2019. godine, indeksi zagađenosti vazduha u Sofiji oborili su sve rekorde: merenja su u nekim delovima grada pokazala koncentraciju čestica od 500 do 900 miligrama po metru kubnom (količina veća od 50mg/m³ smatra se opasnom).

Što stoji iza linearnog pogoršanja kvalitete vazduha u Sofiji? Pre nego što odgovorimo na to pitanje, moramo nešto napomenuti. Iako problem zagađenog vazduha postaje sve akutniji, prirodne nauke još uvek nisu ponudile definitivan odgovor na pitanje ko su glavni izvori zagađenja. Zbog toga problemu zagađenog vazduha u Sofiji možemo pristupiti kao duboko političkom problemu.

Naime, javna i politička rasprava o zagađenju vazduha u Sofiji postala je interpretativna borba u kojoj se različite vrste pozivanja na nauku bore za hegemonijsku prevlast. Najbolji dokaz za to je nemogućnost da se precizno utvrdi nivo zagađenja. Nepoverenje prema vladinim podacima rezultiralo je objavom podataka nezavisnih pokreta „građanske nauke” i objavom mapa i aplikacija zagađenja „civilnog društva”.

Ukidanje urbanističkog plana

U prvom redu, Sofija ima nepovoljan geografski položaj. Grad je smešten u dolini okruženoj planinama koje sprečavaju ventilaciju. Jedno od trajnih obeležja takve geografske konfiguracije je tzv. temperaturna inverzija – umesto da se podiže, topao vazduh ostaje bliže tlu, zarobljen u emisijama gasova. Ali čak se i takva geografska ograničenja mogu ublažiti inteligentnim urbanističkim planiranjem.

Na primer, u ranim fazama razvoja grada, urbanisti su stvorili niz velikih, otvorenih prostora koji su grad povezivali sa obližnjom planinom Vitošom. To je napravljeno s ciljem osiguravanja neprekinutog dotoka svežeg planinskog vazduha u grad. Zbog toga je grad ulagao novac u velike javne parkove okrenute prema planini i zabranio izgradnju kuća sa više od jednog i po sprata u podnožju planine.

Nakon 1989. godine suburbanizacijski bum integrisao je kućice na obroncima u gradsko tkivo i prostor pretvorio u prestižnu lokaciju za nove bogataše. Vitoša je postala najpoželjnija lokacija na tržištu nekretnina, a kvadrati u četvrtima u podnožju planine su najskuplji u gradu. Tokom neplanskog razvoja Sofije u gradu su podignute visoke poslovne zgrade koje blokiraju dotok svežeg planinskog vazduha. S vremenom, zabrane privatizacije javnih parkova i gradnje u javnim parkovima takođe su ili ukinute ili zaobiđene na polulegalne načine.

Problem nisu samo poslovne zgrade i tržni centri – nedavno je, pravdajući to sigurnosnim,

protivterorističkim razlozima, američka ambasada izmestila kancelarije iz centra grada. Ogromna, bedemasta struktura nikla je u Južnom parku koji je okrenut prema Vitoši na 40 jutara zemlje.

Sve to se dogodilo tokom procesa „restitucije“, odnosno povrata nekretnina i zemlje nacionalizovane 1944. godine. Taj proces obeležile su protivrečnosti, nasilje i nelegalnosti. Restitucija je bila ključna u reanimaciji oslabljene predratne buržoazije, ali i u nastanku nove buržoaske klase nakon 1989. godine.

U međuvremenu, likvidacijom socijalističke industrijske baze kvalitetu vazduha u gradu je načinjena dvostruka šteta: grad je postao zavisn od razvojnog modela oslonjenog na trgovinu građevinskim zemljištem, a država je, s druge strane, postala centralizovana. Prema konzervativnim procenama, broj stanovnika Sofije dostigao je brojku od oko dva miliona.

Učinci periferne pozicije

Nastanak građevinskog balona vazduh je zagadio neprihvatljivom količinom čvrstih čestica. Korišćenje automobila u Sofiji takođe proizvodi istu količinu zagađenja, a verovatno je i nadmašuje. Planiranje je u Sofiji nakon 1989. godine bilo prilagođeno automobilima - javni prevoz je uništen, a putevi i autoputevi nicali su jedan za drugim. Umesto da javni prevoz predstavlja jeftinu, ekološki i društveno korisnu alternativu automobilima, grad je cenu jednokratnih karata za javni prevoz podigao za šezdeset posto.

Sofija je evropskim novcem proširila metro, ali ukida tramvajske linije. Biciklističke gradske staze na Internetu postaju predmet rujanja. Osim toga, grad je nedavno ukinuo automatske pešačke semafore - zeleno svetlo pali se na zahtev pešaka, čime je osiguran neprekinuti tok automobilskeg prometa.

Imajući u vidu da su zapadnoevropske države, u prvom redu Nemačka, počele zabranjivati promet vozila na dizel iz ekoloških razloga, siromašnije istočnoevropske države, dominantno zavisne od tržišta polovnih automobila, postale su očekivano odlagalište jeftinih dizelaša. U stvari, prvi put ove godine broj dizelaša u Bugarskoj veći je od broja benzinaca. A kako je prosečna starost automobila u Bugarskoj veća od dvadeset godina, čak i oni upotrebljivi benzinci itekako zagađuju vazduh. Sa 600 automobila na 1.000 stanovnika, „autmobilska gustoća“ u Sofiji dvostruko je, na primer, veća nego u Beču. Na taj način siromaštvo i periferna pozicija Bugarske u globalnom kapitalizmu ionako lošu situaciju sa kvalitetom vazduha samo čine još gorom.

Još jedna indirektna posledica strukturnih ekonomskih promena nakon 1989. godine bila je privatizacija i liberalizacija gradskog grejanja. Naime, u socijalizmu su izgrađene velike

toplane koje su grad jeftino snabdevale toplotnom energijom. Tržišne reforme učinile su gradsko grejanje ciljano skupljim – tokom devedesetih i nultih bilo je nekoliko talasa otkazivanja pretplata.

Prema tome, ljudi su se okrenuli „privatnijim“ načinima grejanja domova – ili električnom energijom (što je 2013. godine dovelo do političke krize u obliku masovnih protesta zbog velikih računa za struju) ili na drva i ugalj. Danas samo jedna devetina, odnosno oko 50.000 domaćinstava, koristi gradsko grejanje. Sam grad takođe je zaslužan za nastanak problema – subvencionisanjem kupovina peći, umesto subvencionisanjem računa.

Klasne predrasude

U međuvremenu, Gradska skupština usvojila je odluku o kontroverznoj nadogradnji elektrane blizu centra Sofije, koja se tim putem pretvara u spalionicu otpada. Čak i u ovom slučaju stručnjaci su podeljeni oko učinaka zagađenja. Protesti protiv spalionice su gotovo redovna pojava, ali stručnjaci i vlast uveravaju javnost da će zagađenje biti „ne baš jako“. Ipak, čini se da je i takva formulacija dovoljno alarmantna.

Način sagledavanja ovog problema presudno određuju politički stavovi. Na primer, pripadnici srednjih klasa i liberalni mediji zanemaruju izduvne gasove iz automobila i krivicu prebacuju na siromašne i njihove šporete na ugalj. Ove optužbe ponekad dobijaju prilično zlokobne prizvuke usmerekom pogleda na geta u kojima žive Romi. Oni navodno ne pale samo drva i ugalj već i automobilske gume i drugi otpad. Ako ova perspektiva prevlada, protesti protiv zagađenja vazduha mogli bi se lako pretvoriti u proteste protiv Roma, kakvih u nedavnoj istoriji nije manjkalo.

Gradske vlasti takođe vole da prebace krivicu na siromašne. Nedavno su predložili kriminalizaciju grejanja na ugalj. Međutim, iz njihovih poteza je vidljivo da i oni zapravo drugačije shvataju izvore zagađenja. U danim najvećeg zagađenja odlučeno je o vanrednoj meri uvođenja „zelene karte“: drastičnog smanjenja cene javnog prevoza. Na taj način su priznali da izduvni gasovi iz automobila predstavljaju značajan faktor. Na to priznanje ih je prisilila koincidencija: na tzv. dan bez automobila kvalitet vazduha se prilično popravio. Ipak, ni ovo priznanje nije oslobođeno klasnih predrasuda. Najlakše je okriviti i kazniti siromašne vlasnike uvoznih automobila starijih od 20 godina. Tako je vlada uvela nove poreze na stare automobile u nadi da će njihovi vlasnici kupiti one koji manje zagađuju. Ovo je izazvalo novi talas masovnih protesta, sličnih francuskim žutim prslucima. Takvi kazneni pokušaji ne mogu kompenzovati manjak ekspanzije i priuštivosti javnog prevoza, manjak investicija u centralno grejanje i nedostatak subvencija za ekološki prihvatljivije načina grejanja. A pogotovo neće lišiti grad nekretninskog modela ekonomskog rasta.



Zagađenje vazduha u Bugarskoj: Ako nemate kiseonika, udišite ugljen monoksid

Izvor: Klimatska i energetska tranzicija Balkana