



ZAŠTITA OKOLIŠA

Uređuje: Vjeročka Vojvodić

Može li se prijevozni sektor konačno suočiti s problemom svojeg utjecaja na okoliš?

(Prenosimo iz EEA, objavljeno 15. 12. 2015., zadnja izmjena 17. 3. 2016.)

European Environment Agency



U kontekstu nedavne objave EEA-ina godišnjeg mehanizma za izvješćivanje o prometu i okolišu (TERM) za 2015. te u kontekstu međunarodne pozornosti trenutačno usredotočene na skandal u vezi s emisijama iz vozila, razgovarano je s EEA-inim koordinatorom za TERM, Alfredom Sánchezom Vicentem.

Što je TERM i zašto je važan?

TERM je EEA-ina godišnja publikacija s rezultatima istraživanja napretka u pokušajima prijevoznog sektora da smanji svoje pritiske na okoliš i izvješćuje o njemu. Publikacija obuhvaća najnovije podatke o brojnim ključnim trendovima u okolišu kao i procjene napretka u ostvarivanju ciljeva te mogućnostima mjerenja učinkovitosti politika.

Osim toga, TERM-om se prati napredak prema ciljevima uspostavljenima u EU-ovoj Bijeloj knjizi o prometu iz 2011. kao i drugim vrstama politika i propisima koji se odnose na promet i okoliš, te se usredotočuje na određenu temu svake godine, primjerice gradski prijevoz ili kvalitetu zraka.

TERM je izvješće predstavljeno 2000. kao prvo iz sada već redovite serije izvješća koja doprinose širenju informacija u svim zemljama članicama EEAen.

Koji su, prema najnovijem izvješću, glavni problemi u pogledu prijevoza i pritisaka koje on vrši na okoliš?

Naše procjene pokazuju da prijevoz i dalje vrši značajan pritisak na okoliš i u konačnici na zdravlje ljudi, osim ostaloga onečišćavanjem zraka, uzrokovanjem klimatskih promjena i stvaranjem buke. Pritisci na okoliš prijevoznog sektora ovise o trima glavnim čimbenicima: broju i duljini vožnji, prijevoznim sredstvima, pri čemu su neka ekološki prihvatljivija od drugih, i tehnologiji koja se primjenjuje u svakom pojedinom prijevoznom sredstvu. U tom kontekstu, u Izvješću se razmatraju uloženi napori u ograničenju emisija iz prometa, ali i mjere potrebne za postizanje ciljeva održivog prijevoza do 2050., ističući temeljne promjene načina na koji se prevoze ljudi i roba.



U izvješću se raspravlja i o drugim izazovima. Kako je istaknuto u nedavnim novinskim izvješćima o emisijama iz vozila, moguće je da postoje znatne razlike između službenih i stvarnih razina emisija, i to iz raznih razloga. Službena ispitivanja ne odražavaju puni raspon uvjeta vožnje te su nedvojbeno dovela do inženjerskih strategija koje pokazuju dobre rezultate u ispitnim uvjetima, ali ne nužno i tijekom stvarne uporabe. Mi smatramo da je važno što prije uvesti planirana poboljšanja u načinu ispitivanja vozila.

Elektromobilnost također pruža moguće rješenje problema emisija stakleničkih plinova koje uzrokuje promet. Strategija EU-a za postizanje prijevoznog sustava s niskom razinom emisije ugljika oslanja se na razvojna kretanja u tehnologiji motora koji nemaju unutarnje izgaranje. Međutim, unatoč porastu, udio električnih vozila (0,07 % ukupnog broja osobnih automobila) i vozila koja se napajaju obnovljivom energijom i dalje je neznan, te je vjerojatno da sam tehnološki napredak neće biti dovoljan kako bi se ostvarili ciljevi u pogledu postizanja niže razine emisije stakleničkih plinova u prijevoznom sektoru koje Europa želi postići do 2050. Zapravo, sve do 2007. učinak tehnološkog napretka na emisije bio je neutraliziran sve većom potražnjom za prijevozom. No od tada se emisije postupno smanjuju, čemu je pridonijela i činjenica da se rast potražnje za prijevozom usporio ili smanjio. Međutim, preliminarni podatci za 2014. pokazuju neznatno povećanje i stoga, prema projekcijama EU-a, ciljevi iz Bijele knjige

u pogledu dekarbonizacije neće se postići ako se ne uspostave dodatne ambiciozne mjere.

Kakvu politiku Europa provodi u pogledu prijevoza i okoliša te što se poduzima na razini EU-a kako bi se riješili navedeni problemi?

Politika EU-a imala je vrlo važnu ulogu u smanjenju ekoloških problema povezanih s prijevozom. Međutim politika čiji je cilj smanjenje broja i duljine vožnji bila je ograničena u odnosu na politiku promicanja ekološki prihvatljivijih načina prijevoza ili politiku čiji je cilj poboljšanje tehnologija koje se primjenjuju u različitim prijevoznim sredstvima.

Primjerice, regulatorna politika za emisije postupno se pooštavala, te je postigla značajne rezultate, posebno uvođenjem ograničenja onečišćenja zraka koje uzrokuju osobni automobili, dostavna vozila i teška teretna vozila te ciljeva u pogledu CO₂ za automobile i dostavna vozila.

Osim toga, od zemalja se također zahtijeva da do 2020. upotrebljavaju obnovljive izvore za najmanje 10 % goriva koje upotrebljavaju u vlastitom prijevozu, a u središtu pozornosti je i razvoj čistih vozila i odgovarajuća infrastruktura. Uvjerili smo se u to da su rješenja koja uključuju alternativna goriva uspješna, ali infrastruktura za ponovno punjenje strujom i gorivom i dalje je problem, zbog čega su privatnim korisnicima i tvrtkama takva vozila manje privlačna.

Uvođenje standarda kvalitete goriva u Europi također je dovelo do drastičnog smanjenja udjela sumpora u motornim gorivima te je pomoglo u praktički potpunom uklanjanju olova. No naše izvješće TERM pokazuje da je potrebno učiniti još mnogo više.

Kako EEA pridonosi tim naporima?

EEA prikuplja podatke i sastavlja procjene temeljene na pokazateljima te izrađuje izvješća koja pomažu u procjeni ekoloških karakteristika prijevoznog sektora u Europi. Izvješće TERM i s njim povezani pokazatelji u pogledu prijevoza pružaju nam sustav za redovito praćenje i izvješćivanje o učinkovitosti integracijskih strategija i napretku prema uspostavi održivog prijevoza. TERM također ima važnu ulogu u isticanju potrebe za prikupljanjem novih vrsta podataka.



Slika 1 – Image© Jevgenij Scolokov, Picture2050/EEA

Osim što objavljuje TERM, EEA također provodi druge procjene u svezi s prijevozom, primjerice u pogledu elektromobilnosti te prijevoza i zdravlja. Osim toga, surađujemo s pojedinim zemljama i Europskom komisijom radi praćenja dopuštene razine emisija CO₂ za nove automobile i kombije, statusa praćenja kvalitete goriva te informacija o buci, podataka o kvaliteti zraka, emisija onečišćivača iz svih sektora, stakleničkih plinova itd. Na taj način pomažemo u stvaranju baze znanja na osnovi koje se mogu uspostavljati daljnje mjere.

Intervju je objavljen u izdanju br. 2015/4 EEA-ina biltena, prosinac 2015.

Kvaliteta zraka u Hrvatskoj

Prema izvještaju Agencije za zaštitu okoliša (*“Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj, 2014. (razdoblje od 2009. do 2012.)”*) i *“Europsko izvješće o okolišu – Stanje i izgledi 2015., sinteza”*, pokazano je da je kvaliteta zraka u Hrvatskoj dobra, zrak je globalno čist, ali su izdvojeni Zagreb, Sisak, Osijek, Kutinu i Slavonski Brod, u kojima su zabilježene povećane koncentracije lebdećih čestica sitne prašine, koje nepovoljno utječu na zdravlje ljudi. Izvor emisija tih čestica je promet te je Agencija za zaštitu okoliša preporučila uvođenje alternativnih načina prometa, kao što je primjerice biciklistički te uključivanje željeznice u gradski promet. Istaknuto je da se iz perspektive činjenice da 70 posto stanovništva Hrvatske živi u urbanom područja, mora promišljati na koji način održivi promet uvoditi u gradove.



HRVATSKO DRUŠTVO KEMIJSKIH INŽENJERA I TEHNOLOGA
SEKCIJA ZA EKOINŽENJERSTVO

pozivaju vas na predavanje:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Dr. sc. NIKOLA BILIŠKOV

Institut Ruđer Bošković
Bijenička 54, 10 000 Zagreb

Predavanje će se održati
u srijedu, 1. lipnja 2016. u 14.00 sati
u domu HIS-a, soba 10/prizemlje, Berislavićeva 6/I, 10 000 Zagreb

Predavanje je dio tribine:
NOVI ASPEKTI ZAŠTITE OKOLIŠA U HRVATSKOJ
U OKVIRU EUROPSKE UNIJE