

Promet – glavni krivec za onesnažen zrak v Evropi?



Zachary Azdad je magistriral iz evropskih zadev na Inštitutu za politične študije v Grenoblu. Med študijem na Queen's University v Belfastu se je v okviru programa ERASMUS začel zanimati za kakovost zraka. Danes dela v organizaciji Transport & Environment.

Kako pomemben vir onesnaževanja zraka je danes prometni sektor v Evropi? Če primerjamo različne načine prevoza – avtomobile, tovornjake, letalstvo in pomorstvo – kateri najbolj prispevajo k onesnaženju zraka in zakaj?

Vsi sektorji do določene mere prispevajo k emisijam onesnaževal, saj vsak izmed njih izpušča različne vrste škodljivih snovi. Kljub temu je promet eden glavnih krivcev in zahteva posebne ukrepe. V Evropi je odgovoren za kar 44 % emisij dušikovih oksidov (NOx), pri čemer cestni promet prispeva 37 %. Poleg tega promet povzroča 23 % emisij črnega ogljika ter 11 % emisij delcev PM10 in PM2.5 (od tega cestni promet približno 9 %). V številnih mestih je delež emisij NOx iz cestnega prometa še višji – v povprečju znaša 47 %, v mestih z gostim prometom, kot sta Milano ali Atene, pa lahko doseže tudi do 70 %.

Letalstvo in pomorstvo prav tako prispevata k emisijam NOx (pri pomorstvu tudi k emisijam žvepovega dioksida), vendar se o tem manj govori, ker te emisije pogosto nastajajo zunaj območij, kjer se izvajajo meritve, torej izven mest z merilnimi postajami. Kljub temu so njihovi vplivi pomembni.

Letalstvo pogosto obravnavamo predvsem z vidika podnebnih emisij, manj pa z vidika onesnaževanja zraka. Kako letalski promet vpliva na lokalno kakovost zraka, zlasti v okolici letališč?

Največji vpliv letalstva na kakovost zraka nastane med vzletom in pristankom – torej ravno takrat, ko so ljudje emisijam najbolj izpostavljeni. Pri zgorevanju letalskega goriva nastajajo delci različnih velikosti, vključno z ultrafinimi delci (UFP), ki so posebej nevarni za zdravje.

Po ocenah organizacije T&E so emisije ultrafinih delcev povezane s približno 280.000 primeri povišanega krvnega tlaka, 330.000 primeri sladkorne bolezni in 18.000 primeri demence med 51,5 milijona ljudi, ki živijo v bližini 32 najbolj prometnih letališč v Evropi.

Pomorski promet je bil v preteklosti pomemben vir emisij žvepla. Kako velik je ta problem danes in kako vpliva na kakovost zraka, zlasti v obalnih območjih in pristaniških mestih?

Obseg onesnaženja z žveplovimi oksidi iz trajektnega prometa, je odvisen od velikosti in prometne obremenjenosti pristanišč. V nekaterih mestih lahko emisije trajektov celo presežejo skupne emisije vseh avtomobilov v mestu, to velja denimo za Barcelono, Dublin in Neapelj, kot kaže nedavna študija T&E.

Na srečo obstajajo rešitve. Zlasti pri trajektih bi lahko z elektrifikacijo in hibridnimi pogoni emisije CO₂ zmanjšali do 42 %, hkrati pa izboljšali kakovost zraka v pristaniških mestih in znižali obratovalne stroške.

Politike EU se pogosto zdijo oddaljene od vsakdanjega življenja. Kako politike EU na področju kakovosti zraka in prometa dejansko prinašajo spremembe na ravni mest in regij?

Čeprav se zdijo oddaljene, imajo evropske zakonodaje o kakovosti zraka zelo konkretne učinke na vsakdanje življenje ljudi. Poleg tega, da določajo, koliko onesnaževal lahko izpušča posamezno vozilo, so spodbudile tudi številne praktične spremembe na terenu. Izstopa primer Direktive o kakovosti zunanjega zraka (AAQD), ki določa mejne koncentracije onesnaževal po vsej Evropi. Čeprav gre na prvi pogled za tehnične standarde, so prav ti spodbudili mesta k širjenju kolesarskih poti, pešcon in območij z nizkimi emisijami ter k izboljšanju in širitvi javnega prevoza, da bi dosegla evropske zahteve. Kadar ukrepi niso bili zadostni, je evropska zakonodaja omogočila tudi, da so državljani sprožili sodne postopke proti mestom in zahtevali ambicioznejše ukrepe za zaščito svojega zdravja.

Kaj je bil škandal Diesalgate in zakaj je pomenil prelomnico za regulacijo emisij vozil v Evropi?

Pred desetimi leti je škandal Diesalgate razkril, da so največji evropski avtomobilski proizvajalci namerno vgrajevali naprave za prirejanje rezultatov emisijskih testov v milijone vozil. Ta vozila so izpuščala tudi do desetkrat več onesnaževal od dovoljenih mej, kar je resno ogrožalo zdravje ljudi. V Evropi je danes še vedno v uporabi do 19,1 milijona vozil s sumljivo visokimi emisijami.

Posledice so dolgoročne: ocenjuje se, da je 40 % prezgodnjih smrti, povezanih z Dieselgatom, še vedno pred nami (124.000 jih je že nastopilo, dodatnih 81.000 pa se še pričakuje). To prispeva k skupno približno 70.000 prezgodnjim smrtim letno zaradi onesnaženja zraka iz cestnega prometa.

Prvi je bil razkrit Volkswagen, vendar se je škandal hitro razširil tudi na druge proizvajalce, kot sta Renault in PSA. Dejstvo, da je šlo za namerno ravnanje, ki je ogrozilo milijone ljudi, je močno pretreslo javnost. Sledile so milijardne kazni, sodni postopki in pomembne spremembe pravil testiranja ter emisijskih standardov v EU.

Zakaj nekatere okoljske organizacije standard Euro 7 vidijo kot zamujeno priložnost za dodatno zmanjšanje emisij iz avtomobilov in dostavnih vozil?

Čeprav so bile dosežene določene izboljšave pri testiranju emisij in razširitvi njihovega obsega, standard Euro 7 ne prinaša strožjih mejnih vrednosti izpušnih emisij v primerjavi s standardom Euro 6. Z drugimi besedami: novi standardi za vozila z motorji z notranjim zgorevanjem ostajajo enaki kot pred desetimi leti, kar predstavlja zamujeno priložnost za dodatno zaščito zdravja ljudi. Euro 7 sicer uvaja omejitve emisij, ki nastajajo pri obrabi zavor in pnevmatik, področje ki prej ni bilo regulirano, kar pomeni korak v pravo smer.



SAMO 1 PLANET
CARE4CLIMATE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



CIPRA
ŽIVETI
V ALPAH

