

Uprkos proglašenim uspesima Evropske unije u zelenoj tranziciji, njene energetske sisteme pokreće ugalj, a prevoz zavisi od benzina i dizela. Istovremeno, pogoršava se javno zdravlje, a sve zajedno podiže cenu klimatskih promena. EU treba promenu načina života koja mora biti predvođena Evropskim politikama, a ne obratno. Takve nove Evropske politike, osim same tranzicije, moraju osigurati snažnu socijalnu zaštitu kao i radnička prava. Širom sveta, devet od 10 ljudi udiše nezdrav vazduh. Ali čist vazduh nije luksuz, već osnovno ljudsko pravo. Aktuelnu krizu javnog zdravlja moramo popraviti napuštanjem zagađujućih fosilnih goriva i tranzicijom na obnovljive izvore energije i čisti prevoz.

Od posledica udisanja zagađenog vazduha u Evropskoj uniji godišnje premine više od 430.000 ljudi. Izloženost zagađenom vazduhu vodi do ozbiljnih zdravstvenih posledica, uključujući respiratorne infekcije, bolesti srca, infarkt, bronhitis i rak. Zagađeni vazduh takođe ima negativan uticaj na prirodu i bioraznolikost, jer uzrokuje kiselost tla i eutrofikaciju. Takođe šteti poljoprivrednim usevima, vegetaciji i istorijskim zdanjima. Problem lošeg kvaliteta vazduha u većini zemalja Evropske unije toliko je ozbiljan da je Evropska komisija preduzela pravne mere protiv čak 16 članica zbog prevelike količine štetnih čestica u vazduhu. Komisija je 2018. godine pred Evropski sud pravde poslala šest članica: Mađarsku, Italiju i Rumuniju zbog kontinuirano visokog udela štetnih čestica u vazduhu (PM10), kao i Francusku, Nemačku i Veliku Britaniju zbog nedopuštenih udela azotnog oksida (Nox).

Sagorevanje uglja primarni je uzrok zagađenja vazduha širom sveta: vazduh zagađen na ovaj način ubije 23.300 ljudi u EU, odnosno 13.200 ljudi u SAD. Samo u Kini 670.000 ljudi godišnje smrtno strada od bolesti uzrokovanih posledicama sagorevanja uglja.

Elektrane na ugalj značajno doprinose nastanku čestica PM2.5 u atmosferi, jer ispuštaju sumpor dioksid (SO₂) i azotne okside (NO_x), koji reaguju sa amonijakom i tako nastaju čestice PM2.5. Elektrane na ugalj bile su u 2016. godini odgovorne za 26% svih SO₂ i 8% svih NO_x emisija u Evropi.

EU ima više od 250 elektrana na ugalj, koje stvaraju više od petine energije u EU. Članice Unije najviše zavisne od uglja su Poljska, Nemačka, Bugarska, Češka i Rumunija. Samo Nemačka i Poljska zajedno proizvode 51% ukupno dobijene energije iz uglja, i odgovorne su za 54% emisija nastalih sagorevanjem uglja.

Čak 16 elektrana na ugalj Zapadnog Balkana zagađuje jednako koliko i 250 termoelektrana iz EU, delimično zbog toga što su im isključeni filteri protiv zagađenja (npr. u Kostolcu B u

Srbiji i u Tuzli u BiH). Modeli pokazuju da je više od polovine preuranjenih smrtnih slučajeva u 2016. godini u EU uzrokovano emisijama iz elektrana Zapadnog Balkana.

Poljska je verovatno najprljavija zemlja u EU kad se govori o smogu. Čak 33 od 50 najprljavijih EU gradova nalazi se u ovoj zemlji. I pred toga, Poljska čak i ne raspravlja o napuštanja uglja. Ali vlada je barem najavila alokaciju 25 milijardi evra za borbu protiv zagađenja vazduha u narednim godinama.

Poljski ugalj i njemački Dieselgate

Poljski problem postaje još složeniji ako uzmemo u obzir socijalni i ekonomski trošak napuštanja ugalja u ovoj zemlji. S obzirom da njena privreda u velikoj meri zavisi od uglja, potrebno je uspostaviti mere ekonomske i socijalne zaštite radnika. Složenost ovih problema znači da nijedna zemlja to ne može učiniti sama, već da EU mora preuzeti snažnije vođstvo. Dok to čekamo, poljska Vlada najavila je da će u narednim godinama izdvojiti 25 milijardi evra za borbu zemlje protiv zagađenja vazduha.

Transportni sektor raste brže nego drugi izvori emisije gasova staklene bašte, a očekuje se da će se broj automobila na globalnom nivou utrostručiti do 2050. godine. Ovaj sektor u nekim područjima odgovoran je za čak 70% emisije čestica, dok na nivou Evrope ta brojka iznosi 30%.

Emisije drumskog prevoza povećavaju se poslednjih dvadesetak godina, zbog rasta obima prometa, ali i rasta broja vozila na dizels pogon. „Dieselgejt“ skandal nemačke kompanije Volkswagen razotkrio je ignorisanje ograničenja emisija dizela u transportnom sektoru, a takvo ponašanje omogućila je loša i nedovoljno stroga legislativa. Evropska legislativa o pogonima na dizel izrazito je manjkava, u poređenju sa legislativom o emisijama motornih vozila.

Tvrdnje automobilske industrije da je Dieselgejt sada već prošlost i da novi Evro 6 model zadovoljava sve standarde emisija, nažalost, nisu tačne. Mnogi novi modeli nisu čisti, a posebno u realnim uslovima vožnje.

Slika nažalost nije ništa bolja ni u železničkom prometu: njegov udeo u ukupnom terentnom prevozu opada od 2011. godine, dok raste zagađenje uzrokovano drumskim prevozom.

Železnica ima specifične troškove i velike zahteve za logističkom pozadinom koji ne postoje u drumskom prevozu, zbog čega mnoge kompanije daju prevoz drumskom transportu.

EU treba zelenu infrastrukturu i snažan javni sektor

Šta nam je činiti? U energetsom sektoru potrebne su ogromne investicije u obnovljive izvore energije poput sunca i vetra, ali i napuštanje uglja kao energenta u čitavoj Evropi, do

2030. godine. Veliku ulogu igraju i lokalne zajednice sa svojim projektima umrežavanja, u cilju boljeg snabdevanja energijom iz obnovljivih izvora.

Nedavna studija pokazala je da bi čak polovina građana EU do 2050. godine mogla proizvoditi vlastitu struju, uključujući i škole i bolnice. Time bi se iz vlastitih izvora moglo zadovoljiti čak 45% tražnje lokalnih zajednica. Ali model u kome je lokalna zajednica vlasnik nad sredstvima za proizvodnju električne energije još nije zaživeo u južnoj, srednjoj i istočnoj Evropi, uglavnom zbog manjka zakonske regulative, usprkos snažnom interesu zajednice i lokalnih vlasti za autonomnu proizvodnju struje.

Remunicipalizacija u energetske sektoru može dovesti upravljanje energetske resursima pod zajedničku kontrolu i podržati energetske tranziciju na obnovljive izvore. Dobar primer takve prakse moguće je pronaći u Nemačkoj, Francuskoj i Velikoj Britaniji. Ali potrebno je još mnogo toga učiniti, npr. ukupan udeo obnovljivih izvora energije u EU za krajnjeg korisnika u 2017. godini, iznosio je samo 17%. U transportu robe i javnom i železničkom prevozu potrebno je skratiti globalni lanac vrednosti. Grad Kopenhagen dobar je primer razvoja održivog urbanog transporta. Dnevni priliv putnika koji u grad dolaze na posao izazvao je među lokalnim stanovništvom nove brige oko ekstermalija takvih putovanja (sigurnost, buka, emisije). Uvedene su nove mere za ublažavanje posledica dnevnih putovanja i za povećanje sigurnosti. Kao pristupačan i većini dostupan oblik prevoza prepoznata je vožnja bicikla.

Teretni prevoz mora se premestiti na električne železnice, i to u prekograničnom smislu, kako bi se u čitavoj EU realizovao fleksibilan i prekogranični železnički promet. Takva mreža mogla bi se finansirati Evropskim sredstvima, koja bi se u železnicu mogla preusmeriti obustavom subvencija za fosilna goriva, za izgradnju novih gasovoda i LNG terminala. Udeo transporta roba takođe je potrebno smanjiti favoriziranjem lokalne proizvodnje i potrošnje. Tranzicija energetske i transportnog sektora biće jako skupa, i moguća samo ako zemlje članice pojedinačno, i EU u celini, u potpunosti ukinu trend štednje i povećaju izdavanja za očuvanje temeljnog ljudskog prava: čistog vazduha.

Izvor: Klimatska i energetska tranzicija Balkana