

U odnosu na zemlje centralne i istočne Evrope, Srbija je prvak po emisijama zagađujućih materija u vazduhu, uzimajući u obzir broj stanovnika i BDP

Vazduh u Srbiji je zagađen i to je jedino oko čega nema dilema. A koliko, pitanje je oko kojeg koplja lome i vlast i opozicija. Dok jedni tvrde da su dramatični rezultati kvaliteta vazduha uobičajena posledica niskih temperatura, drugi kažu da je situacija lošija nego što nam se predstavlja, pa prstom upiru u rezultate stranih sajtova. A oni pokazuju da je Srbija među negativnim rekorderima.

Priča o kvalitetu vazduha u našoj zemlji ne može da se ispriča bez priče o našoj ekonomiji. Produžena tranzicija privrede, loše poslovanje državnih preduzeća i nizak nivo ekološke svesti doveli su do ovolikog zagađenja. Najveći krivci nalaze se u energetici, industriji i saobraćaju, i to su preduzeća u državnom vlasništvu - EPS, RTB „Bor“, „Azotara“, „Petrohemija“, gradske toplane... Fiskalni savet, analizirajući investicije u zaštitu životne sredine, kaže da smo prvaci po emisijama zagađujućih materija u vazduhu, uzimajući u obzir broj stanovnika i BDP, u odnosu na zemlje centralne i istočne Evrope. A po kvalitetu vazduha mnoge od ovih zemalja još kaskaju za onim u razvijenijem delu Evrope.

Kakva je zaista situacija u našoj zemlji? Na to pitanje nema sasvim preciznog odgovora jer ne postoje sasvim precizni podaci. Izvesno je da je vazduh u mnogim gradovima Srbije prekomerno zagađen. Prema zvaničnim podacima od 2011. do 2016. najmanje trećina stanovništva živela je u gradovima koji predstavljaju ekološke „crne tačke“. Među najugroženijima su stanovnici Beograda, Kragujevca, Subotice, Pančeva, Valjeva, Užica, Smedereva... Veoma su retki gradovi koji beleže boljitak u ovoj oblasti životne sredine. Takav je Bor i to od kada je RTB „Bor“ pustio u rad novu topionicu bakra. Iako se stanje poboljšalo, problem u ovom gradu nije u potpunosti rešen. A kakav vazduh udišu, recimo, Novopazarci ili Leskovčani nije sasvim poznato, jer ova mesta nisu dovoljno pokrivena mernim stanicama koje prate kvalitet vazduha.

A možda je i bolje što žive u delimičnom neznanju jer iako nije vidljiv zagađen vazduh je i te kako opasan. Stručnjaci kažu da je reč o najvećem riziku po zdravlje koji potiče iz životne okoline.

Ovi podaci, čini se, ne brinu mnogo državu jer još nije usvojena nacionalna strategija o zaštiti vazduha. A posle višemesečnog kašnjenja vlada je ove nedelje uredbom usvojila naknadu za eko-taksu koju svaki građanin mesečno plaća 100 dinara, dok se iznos za kompanije određuje prema količini zagađenja koja emituju i može da iznosi i dva miliona

dinara.

Dobra vest je da za ovaj problem postoji rešenje. Doduše, prema proračunu Fiskalnog saveta državu će to rešenje koštati 2,4 milijarde evra. Toliko iznosi dugogodišnja nebriga i izgradnja sistema za zaštitu kvaliteta vazduha.

Najviše novca očekuje se da će, kao zagađivač broj jedan, morati da uloži EPS. Kako navodi FS, reč je o oko 650 miliona evra. Iako je EPS od 2003. do 2016. u zaštitu životne sredine uložio 322 miliona evra, što je više nego bilo koje drugo preduzeće, to ipak nije dovoljno da bi se problem potpuno rešio. Takođe, i neki projekti koji su sprovedeni nisu u potpunosti urodili plodom. Recimo, oko pedeset miliona evra uloženo u elektro-filtre za otprašivanje dimnih gasova, ali na nekoliko mesta opet su registrovane čvrste čestice iznad graničnih vrednosti. Zato se postavlja pitanje da li ugrađena oprema zadovoljava standarde.

Sledeći na listi krivaca su gradske toplane, s akcentom na one koje koriste ugalj i mazut. Nema im druge nego da pređu na prirodni gas ili biomasu, kao i da prošire svoje toplovodne mreže.

Borci za zaštitu životne sredine sve češće ističu kako je neophodno privoleti domaćinstva da se priključe na gradske toplane, ali FS podseća da je ključ uspeha u toj nameri izmena sistema naplate - umesto nepravičnog obračuna po kvadraturi stana, iznos na računu trebalo bi da se određuje po utrošku. Na putu ka čistijem vazduhu očekuje nas i završetak gasifikacije, zabrana uvoza automobila s oznakom motora „evro 3”, ali i zamena zastarelih autobusa u javnom prevozu onim ekološkim.

A kako se uopšte određuje kvalitet vazduha u gradovima? Za to su zaduženi gradski zavodi za javno zdravlje koji upravljaju mernim mestima. Ovaj sistem daleko je od savršenog, pre svega zbog toga što se merenja još obavljaju i manuelnim mernim stanicama, a nije retkost da se prati samo deo spektra zagađujućih supstanci zbog nedostatka novca. Nabavka modernih, automatskih mernih stanica za gradske zavode je gotovo nemoguća misija, budući da je reč o prilično skupoj opremi. A koliko bi lokalne samouprave istinski bile zainteresovane da pomognu veliko je pitanje. Da li im je baš u interesu da poboljšaju kontrolu kvaliteta vazduha, ako zakon nalaže da čim se oglasi alarm moraju da prave i plan i otklanjaju zagađenje? A to opet sve košta.

Osim novca, otežavajuća okolnost je i to što se od zagađivača, bilo da su to javna, odnosno privatna preduzeća ili domaćinstava, očekuje da sami investiraju u smanjenje zagađenja vazduha. Zbog toga je neophodno da država donese stroge propise i obezbedi čvrstu kontrolu njihovog sprovođenja. Ali s 15 republičkih inspektora, koliko su u resornom ministarstvu rekli da ih ima, teško je govoriti o njihovoj efikasnosti.

A dok država ne pronađe novac, uzdamo se u košavu.

Izvor: politika.rs