

## **U TE „Kostolac” došlo je do tri puta veće emisije sumpor-dioksida, a u TE „Nikola Tesla” skoro šest puta u odnosu na dozvoljenu granicu**

Iako propisi u oblasti zaštite vazduha regulišu pravovremeno, nedvosmisleno i precizno obaveštavanje javnosti o kvalitetu vazduha, nadležni organi ne objavljuju rezultate merenja o koncentracijama zagađujućih materija u vazduhu i na načine koji bi bili razumljivi i lako dostupni svim građanima. Sve veći protesti građana širom Srbije pokazuju da dosadašnje zataškavanje ovih problema od strane nadležnih institucija izmiče kontroli. Javnost ostaje uskraćena za blagovremene informacije koje se odnose na prekoračene koncentracije koje su opasne po ljudsko zdravlje kao i o izvorima emisija zagađujućih materija.

Do sada se pokazalo da su glavni problemi nedostatak pouzdanih podataka zbog delimičnog i diskontinuiranog merenja zagađujućih materija u pojedinim gradovima, zaostajanje u primeni aktuelnih međunarodnih standarda, loših zakonskih propisa i nesprovođenja propisanih mera za smanjenje zagađenja.

Najveći izvori prekoračenja emisija azot-dioksida i PM čestica tokom cele godine u gradovima je pre svega sagorevanje fosilnih goriva u drumskom i avio saobraćaju (vozila s evro 2, 3 i dizel motorima) i industrijskim postrojenjima. Termoenergetska postrojenja, toplane, individualne kotlarnice dovode do njihovog znatnog povećanja samo tokom zimskog perioda. Klimatski uslovi bez vetra, neuobičajeno visoke temperature u zimskom periodu omogućavaju da se ove čestice duže zadržavaju u vazduhu što dodatno otežava situaciju. Na osnovu dostupnih podataka, kvalitet vazduha u Beogradu je bio konstantno loš (treća kategorija) od 2010. do 2018. usled značajnog prekoračenja azot-dioksida i PM čestica i to pre svega iz saobraćaja. U prilog ovoj tvrdnji govore carinski propisi o zabrani uvoza korišćenih motornih vozila koji su od 2001. do 2004. godine omogućavali uvoz motornih vozila koja nisu starija od šest godina, zatim od 2004. do 2009. godine uvoz je omogućen samo za vozila s motorom evro 3 do tri godine starosti, od onda tokom desetogodišnjeg perioda od 2009. godine do danas vozila su mogla biti uvezena ukoliko je proizvedeno s propisanom normom evro bez obzira na datum proizvodnje. U Beogradu je u velikoj meri sprovedena gasifikacija.

S druge strane, zagađenje vazduha azot-dioksidom u Novom Sadu je primer uticaja industrijskog postrojenja koje se pripisuje Rafineriji NIS koja se nalazi u Novom Sadu. Na to ukazuju izveštaji o naglom skoku prosečne godišnje koncentracija azot-dioksida od 2009. do 2012. u Novom Sadu u odnosu na period 2003–2009. U tom periodu je bilo znatno povećanje emisije azot-dioksida u procesnoj proizvodnji Rafinerije NIS jer se prvenstveno koristilo ulje

za loženje za proizvodnju i preradu sirove nafte, transport, skladištenje. Od 2012. do danas beleži se smanjenje emisija usled rekonstrukcije reaktora u Rafineriji i korišćenja prirodnog gasa kao pogonskog goriva. Instrumenti politike i planiranja na nacionalnom nivou javnosti su još nejasni i često zbunjujući. Strategija zaštite vazduha još nije doneta, a čije je usvajanje prema Zakonu o zaštiti vazduha bilo predviđeno još 2015. godine. S druge strane, ambiciozna namera nadležnih da sprovedu Nacionalni plan smanjenja emisija zagađujućih materija (sumpor-dioksida, azot-dioksida i PM čestica) iz starih i velikih postrojenja za sagorevanje (NERP) u periodu 2018-2017. (kao alternativni plan za primenu strogih ograničenja direktive EU za velika ložišta emisije), a da se prethodno nije izjasnila javnost, a ni Vlada, do sada nije pokazala nikakve efekte. Na to ukazuju nezavisna istraživanja Regulatornog instituta za obnovljivu energiju i životnu sredinu na osnovu sprovedenog vanrednog inspeksijskog nadzora nad termoenergetskim postrojenjima, prema kojima je tokom 2018. godine došlo do znatnog prekoračenja emisije sumpor-dioksida nego što je to propisano merama NERP-a. Osnovni izvor sumpor-dioksida u vazduhu su sagorevanje fosilnih goriva koja sadrže sumpor, odnosno uglja i nafte, i to u TE, rudnicima prilikom prerade sulfidnih ruda, ruda olova, cinka i bakra, proizvodnji sumporne kiseline i papira i u rafinerijama nafte. U TE „Kostolac“ došlo je do tri puta veće emisije, a u TE „Nikola Tesla“ skoro šest puta u odnosu na dozvoljenu emisiju. Nadležni se nisu izjasnili da li su mere zabrane emisija bile donete.

Ništa bolja situacija nije ni na lokalnim nivou. Uprkos trendu kvaliteta vazduha, koji je u pojedinim gradovima konstantno veoma loš u proteklih deset godina, o čemu svedoče godišnji izveštaji Agencije za zaštitu životne sredine (koji se objavljuju nakon godinu dana do dve od zagađenja), lokalni planski dokumenti o kvalitetu vazduha s propisanim merama za smanjenje zagađenja ostaju samo mrtvo slovo na papiru.

Lokalni plan za kvalitet vazduha za Beograd, koji je donet još 2016. godine koji je propisao mere za smanjenje zagađenja i to preko 80 odsto, praktično nije pokazao nikakvo poboljšanje jer je nakon toga kvalitet vazduha ostao u rangu treće kategorije zbog povećane koncentracija azot-dioksida i čestica PM 10. Istu sudbinu dele građani koji dišu vazduh u Pančevu, koji je u istom periodu bio pet godina kategorisan kao veoma loš (treća kategorija) zbog prekoračenja PM čestica i azot-dioksida. Takođe zbog zagađenog vazduh zabrinuti su i građani u Subotici, Smederevu, Kosjeriću, Kraljevu, Užicu, Valjevu i Kragujevcu, dok je u Boru vazduh bio loš zbog povećane koncentracija sumpor-dioksida. Lokalni planovi s merama za smanjenje za Pančevo (2017), Smederevo (2018), Užice (2016), Bor (2013) praktično ne pokazuju nikakve rezultate.

Objavljeni meteorološki uslovi koji se odnose na temperaturu i vetrove koji duvaju ostali su

za građane jedino utočište od zagađenog vazduha.

Izvor: politika.rs