

Environmentálna bezpečnosť SR: Hrozí nám environmentálna kríza?

Na konferencii *Environmentálna bezpečnosť Slovenskej republiky* sa 14. mája 2009 v Bratislave stretli odborníci, aby diskutovali na témy spojené s rizikami a výzvami, ktoré pre SR predstavujú súčasné trendy vývoja stavu životného prostredia. Konferencia organizovaná Euroatlantickým centrom (EAC) a Zastúpením Európskej komisie (EK) v SR v spolupráci s Divíziou

„Zmena klímy sa v posledných rokoch presunula z environmentálnej agendy do agendy medzinárodnej bezpečnosti.“ Mária Kadrlíaková, Zastúpenie EK v SR

O výzvach zmeny klímy týkajúcich sa bezpečnosti však počúvame podstatne menej. Do veľkej miery sú zatienené spomínanými environmentálnymi a hospodárskymi vplyvmi. Sú však reálne a vyžadujú si zodpovedajúcu pozornosť. Výzvu jednoznačne nepredstavuje len nejasná budúcnosť 20 miliónov obyvateľov Bangladéša, ktorým v dôsledku zvyšovania hladiny oceánov do roku 2050 zmizne jedna tretina krajiny pod hladinu mora. Imigračné a s nimi spojené bezpečnostné otázky o osude nielen týchto ľudí by sa preto mali stať predmetom reálnych medzištátnych debát s reálnymi výstupmi.

Positívom je, že prevencia environmentálnych hrozieb, ako nepochybne zmena klímy je, nachádza stále viac priestoru v zmyslení už nielen expertov, ale aj európskych a svetových politikov. Nestačia však iba opatrenia zamerané na prevenciu a zmiernenie dopadov zmeny klímy. Ako vieme, niektoré dôsledky tejto zmeny sú nezvratné. Príkladom sú emisie nahromadené v atmosfére, ktorých negatívny vplyv na klímu bude pretrvávajúť nepochybne dlhší čas. Ako logické riešenie sa preto javí paralelne s preventívnymi opatreniami pracovať i na opatreniach zameraných na prispôbenie sa tejto zmene. Súčasťou prispôbenia sa a hľadania efektívnych riešení je identifikácia budúceho vplyvu zmeny klímy na jednotlivé sektory v rámci celého spektra politik tak na štátnej, ako aj medzištátnej úrovni. Medzi najkonkrétnejšie formy prispôbenia sa bude určite patriť práve spomenuté postupné presídlenie obyvateľstva z

rizikových regiónov. Obyvateľstvo, ale aj medzinárodná komunita musia byť kontinuálne na túto potrebu pripravovaní.

Energetická náročnosť

Ďalším faktorom negatívne pôsobiacim na environmentálnu bezpečnosť štátov, Slovenskú republiku nevynímajúc, je rastúci stupeň energetickej náročnosti ich ekonomik. Slovensko patrí k energeticke najnáročnejším ekonomikám v rámci EÚ, to aj napriek faktu, že energetická náročnosť (konečná energetická spotreba na HDP) SR klesá a zároveň stúpa jej energetická účinnosť. Pri priemernej hodnote 202 kgoe/1 000 eur v EÚ 27 patrí Slovensku 21. priečka s hodnotou 772 kgoe/1 000 eur. Táto výrazná energetická náročnosť slovenskej ekonomiky rozhodne neprispieva k zníženiu bezpečnostných rizík vyplývajúcich zo stavu životného prostredia. V snahe o znížovanie energetickej náročnosti ekonomiky SR vysiela pozitívny signál i súkromný sektor. Dobrým príkladom je Slovenský plynárenský priemysel (SPP), ktorý vníma vysokú energetickú náročnosť ekonomiky tiež ako jeden z kľúčových problémov Slovenska. SPP sa aktívne zapája do projektov zameraných na zvyšovanie energetickej efektívnosti.

„Technické poradenstvo, ktoré poskytujeme našim zákazníkom, smeruje do oblasti spotreby energie, od posúdenia energetickej náročnosti a možných úspor až po odporúčania v oblasti využitia účinnejších technológií.“ Jiřina Repaská, SPP

Práve efektívnosť využívania neobnoviteľných zdrojov rezonuje ako kľúčová téma v diskusiách o znížení energetickej náročnosti SR. V súvislosti s reálnymi možnosťami zvýšiť energetickú efektívnosť sa experti zhodujú práve na potrebe koncentrácie na túto oblasť. Ako príklad cesty znížovania energetickej náročnosti v podmienkach Slovenskej republiky slúži tiež využívanie stlačeného zemného plynu (CNG) na pohon vozidiel. Projekt prispieva k zníženiu náročnosti pomocou náhrady neobnoviteľných zdrojov energie za nové a lacnejšie zdroje. V mestách na Slovensku je v prevádzke takmer 300 autobusov s pohonom na CNG.

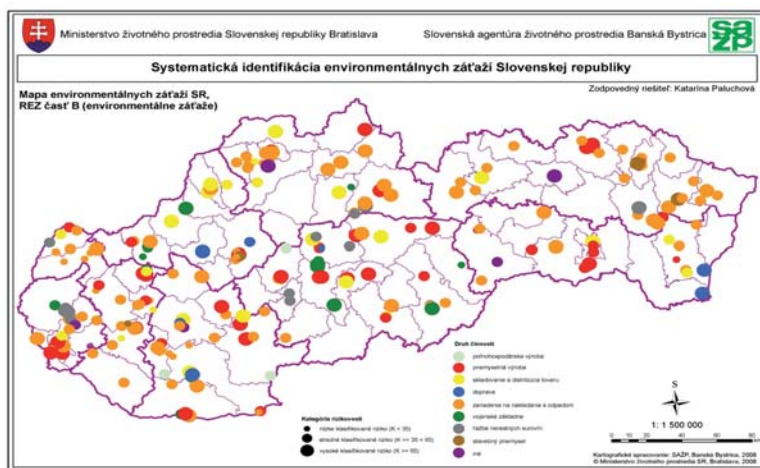
Ako na konferencii podotkla riaditeľka sekcie marketingu obchodnej divízie SPP Jiřina Repaská, SPP okrem podpory projektu zavádzania CNG na území Slovenska prispieva aj prostredníctvom neinvestičného fondu EkoFond. Spolufinancuje tak projekty zamerané na úsporu energií a zlepšenie kvality životného prostredia. K nedávno podporeným projektom patrila iniciatíva „Šrotovné na kotly“, v rámci ktorej poskytol EkoFond všetkým záujemcom o vykurovanie zemným plynom príspevok na nový kondenzačný kotol alebo kondenzačný kotol so solárnou sústavou až do výšky 30 % z ceny nového zariadenia. EkoFond vyčlenil na tento účel celkovú sumu 222 500 eur.



verejnej diplomacie NATO a Ekonomickou univerzitou v Bratislave sa konala pod záštitou podpredsedu vlády a ministra vnútra SR Roberta Kaliňáka. Experti sa usilovali poukázať na bezpečnostný rozmer problematiky, pričom zdôraznili najmä jej komplexnosť a vzájomné väzby medzi všetkými pomenovanými javmi a rizikami.

Zmena klímy

Zmena klímy je v rámci bezpečnostnej politiky pomerne novou výzvou, ktorá sa v posledných rokoch posúva z environmentálnej agendy do agendy medzinárodnej bezpečnosti. Z viacerých strán zaznamenávame vyjadrenia identifikujúce zmenu klímy ako jednu z najväčších výziev, ktorej dnešný svet čelí. Väčšina článkov a správ sa, pochopiteľne, venuje environmentálnemu vplyvu zmeny klímy. Najčastejšie sa skloňuje zvyšovanie morskej hladiny v dôsledku roztápania sa polárnych ľadovcov, čoraz väčší nedostatok vody spojený so suchom, záplavy a dezertifikácia. Je však rovnako dôležité uvedomiť si, že zmena klímy bude mať v budúcnosti zásadný hospodársky vplyv. Prvé príznaky tohto fenoménu sme mali možnosť pocítiť už pred šiestimi rokmi. Podľa odhadov Európskej komisie vlna horúčav v roku 2003 viedla v dôsledku sucha, stresových podmienok vyplývajúcich zo zvýšenej teploty a požiarov v rámci Európy k hospodárskej strate v odvetvi poľnohospodárstva, chovu dobytku a lesného hospodárstva vo výške 10 miliárd eur.



Environmentálne záťaž SR a prevencia závažných priemyselných havárií

Podľa správy Slovenskej agentúry životného prostredia (SAŽP) z projektu Systematická identifikácia environmentálnych záťaží SR, v rámci registrovaných environmentálnych záťaží v 1 819 lokalitách v SR je 95 týchto lokalít vysokorizikových. Nasleduje 134 strednerizikových a 28 nízkorizikových lokalít. Pri pravdepodobných environmentálnych záťažach uvádza SAŽP 124 vysokorizikových lokalít, 600 strednerizikových a 154 nízkorizikových lokalít. Výraznú rolu zohráva v tejto oblasti práve sanácia a rekultivácia daných lokalít. Počet lokalít, ako aj ich rizikovosť sa menia, preto SAŽP pokračuje v hodnotení dopadov environmentálnych záťaží na životné prostredie.

„V Slovenskej republike je 95 vysokorizikových lokalít s vysokou environmentálnou záťažou,“ Blanka Kapustová, SAŽP

Priemyselné havárie, prírodné katastrofy a pohromy svojou, v niektorých prípadoch problematickou predvídateľnosťou a dôsledkami, predstavujú permanentné nebezpečenstvo ohrozenia zdravia, životov a majetku vo veľkom rozsahu. Prevencia a spoľahlivý krízový manažment spojený s integrovaným informačným systémom musia byť preto prioritou každého štátu. Katastrofy sú

najhmatateľnejším a najničivejším prejavom materializovania environmentálnych hrozieb, ktorý má tendenciu prekračovať hranice jednotlivých štátov. Integrácia spojená so zdravými a priateľskými vzťahmi v Európskej únii a NATO však umožňuje intenzívnejšiu spoluprácu v jednotlivých regiónoch a medzištátnu výmenu informácií. Táto spolupráca zvyšuje kapacity všetkých zainteresovaných subjektov, čím aktívne prispieva k zvyšovaniu i našej bezpečnosti.

Záver

Environmentálna bezpečnosť stále ostáva veľmi aktuálnou témou. Nakoľko má narúšanie životného prostredia zásadný dopad prekračujúci hranice štátov, environmentálna bezpečnosť sa dostáva na agendu stále viacerých medzinárodných a mimovládnych organizácií. Dôsledky zmeny klímy v súvislosti s medzinárodnou bezpečnosťou boli predmetom dokumentu, ktorý vypracovala Európska komisia spolu so sekretariátom Rady na žiadosť Európskej rady v júni 2007. Tento dokument, predložený v marci minulého roku, obsahuje niekoľko odporúčaní, akým spôsobom by Európska únia mohla začať aktívne riešiť tento komplexný problém. Medzi pozitívne reakcie Európskej únie v tomto kontexte patrí i prijatie balíka opatrení s názvom 20-20-20, ktorý reaguje na výzvy spojené s klimatickými zmenami. Tieto opatrenia majú všeobecnú

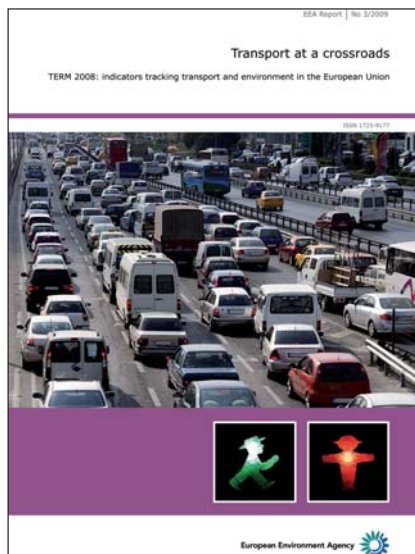
ambíciu znížiť objem emisií skleníkových plynov o 20 %, znížiť spotrebu energie o 20 % a zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov na energii o 20 % do roku 2020. Efektívnosť implementácie tohto balíka však ostáva v zodpovednosti jednotlivých členských krajín.

„V roku 2007 sme zažili kybernetický útok na Estónsko a pochopili sme, čo je to kybernetická bezpečnosť. Začiatkom roku 2009 sme na Slovensku tiež pocítili, čo si môžeme predstaviť pod pojmom bezpečnosť energetickej. Budeme však potrebovať i environmentálnu krízu?“ Michal Kovács, EAC

Medzi odkazy podujatia určite patrí aj výzva k uvedomeniu si, že bezpečnosť ako „verejný statok“ sa týka každého z nás. A to aj tá environmentálna. Len v prípade zapojenia všetkých subjektov spoločnosti do procesu ochrany životného prostredia, znižovania energetickej náročnosti a prevencie environmentálnych katastrof môžeme dosiahnuť požadovaný efekt. Od jednotlivca, cez malé a stredné podniky, nadnárodné korporácie, štátne útvary, až po medzinárodné organizácie a integračné celky.

Ing. Peter Rusiňák
zástupca regionálneho riaditeľa
Euroatlantické centrum
Ilustračné foto: EAC

Európa musí riadiť dopravnú politiku správnym smerom



Správa **Doprava na križovatke** (Transport at a crossroads) je výročná publikácia, ktorá sleduje vývoj a účinnosť pokusov o integráciu stratégií dopravy a životného prostredia. Jej cieľom je zahrnúť všetky členské krajiny Európskej environmentálnej agentúry (EEA).

Výkonná riaditeľka agentúry EEA prof. Jacqueline McGladeová vo svojom predhovore zdôrazňuje: „Vieme, že existujú technológie, ktoré dokážu eliminovať vplyv sektoru dopravy na životné prostredie Európy. Mnoho vozidiel, ktoré vychádzajú z výrobných liniek, sú však všetko iné, len nie „zelené“, nákladná doprava uprednostňuje najmenej efektívne spôsoby prepravy a železnice v celej Európe stále nemajú jednotný systém. Trendy v doprave sa ubierajú zlým smerom a naďalej sa budú podieľať na znečisťovaní ovzdušia, zvyšovaní emisií skleníkových plynov a množstve negatívnych dopadov na životné prostredie.“

V správe sa hovorí:

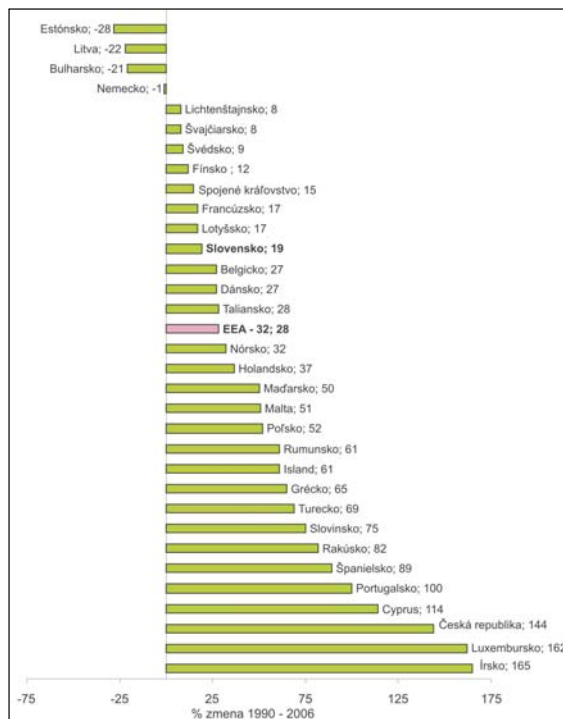
- Emisie skleníkových plynov sa v období od 1990 do 2006 zvýšili o 26 %, čo predstavuje 180 miliónov ton, bez započítania medzinárodnej leteckej a námornej dopravy. Ide o väčší nárast než tvoria celoročné národné emisie za rok 2006 v Belgicku (132 miliónov ton) alebo v Rumunsku (157 miliónov ton).
- V rovnakom období sa v členských štátoch EÚ zvýšil celkový objem nákladnej dopravy meranej v tonách na kilometre o 35 %, čo predstavuje 650 mil. t/km, čo je oveľa viac ako celkový objem nákladnej dopravy Nemecka. Železničná nákladná a vnútroštátna riečna doprava zaznamenali úbytok v podiele na trhu.
- V rokoch 1995 až 2006 vzrástla miera vlastníctva automobilov v EÚ-27 o 22 %, čo predstavuje 52 miliónov automobilov. To reprezentuje nárast rovnajúci sa celkovému počtu automobilov v Spojenom kráľovstve a Španielsku dohromady. Počet kilometrov, ktoré precestovali pasažieri v členských krajinách EEA, sa zvýšil v roku 2006 o 65 miliónov.

Znečistenie ovzdušia spôsobené motorovými vozidlami klesá, ale kvalita ovzdušia naďalej zostáva problémom v celej Európe. Riešením sú dobre navrhnuté politiky zamerané na riadenie dopytu v rámci dopravy, ktoré znižujú jej objemy. Tým by sa zlepšila dopravná efektívnosť hospodárstva (znižovanie emisií skleníkových plynov, emisií ovzdušia znečisťujúcich

látok a hluku spôsobeného dopravou) a prerušila by sa väzba medzi rastom dopravy a hospodárskym rastom. Správa zároveň potvrdzuje, že cenové popudy hrajú významnú úlohu pri rozhodovaní zákazníkov. Ako príklad možno uviesť 20 % nárast dopytu po autobusovej doprave vyvolanom 10 % nárastom cien paliva.

Zdroj: Európska environmentálna agentúra

Graf č. 1 Vývoj emisií skleníkových plynov v doprave (1990 - 2006)



Väčšina členských krajín EEA zaznamenala vzrast emisií z dopravy. Rakúsko, Malta a Slovensko vykázali zníženie produkcie emisií skleníkových plynov v rozmedzí rokov 2005 a 2006
Zdroj: European Topic Centre for Air and Climate Change, 2008