

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

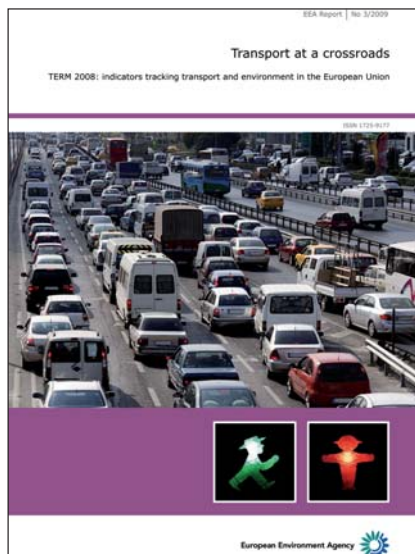
ambíciu znížiť objem emisií skleníkových plynov o 20 %, znížiť spotrebu energie o 20 % a zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov na energii o 20 % do roku 2020. Efektívnosť implementácie tohto balíka však ostáva v zodpovednosti jednotlivých členských krajín.

„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:

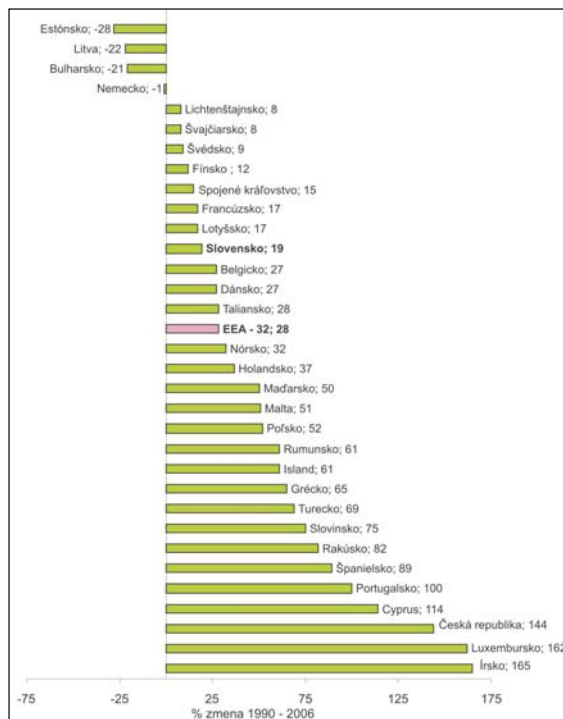
- Emisie skleníkových plynov sa v období od 1990 do 2006 zvýšili o 26 %, čo predstavuje 180 miliónov ton, bez započítania medzinárodnej leteckej a námornej dopravy. Ide o väčší nárast než tvoria celoročné národné emisie za rok 2006 v Belgicku (132 miliónov ton) alebo v Rumunsku (157 miliónov ton).
- 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