

Dėl koronaviruso pandemijos 2020 m. aviacijos poveikis Europos aplinkai sumažėjo, tačiau apie ilgalaikius pokyčius tvarumo srityje nenustojama kalbėti. VĮ „Oro navigacija“ laikinoji generalinė direktorė Redvita Četkauskienė ir Strateginės plėtros ir inovacijų departamento vadovė Lina Liuberskytė pasakoja, kokių veiksmų imasi oro eismo valdymo paslaugų teikėjai, kad sumažintų aviacijos industrijos poveikį aplinkai.

Iki prasidedant pandemijai, aviacijos sektorius smarkiai augo, todėl atitinkamai didėjo ir jo poveikis klimato kaitai, triukšmui ir vietinei oro bei gyvenimo kokybei. Siekiant spręsti šiuos aplinkos apsaugos iššūkius stengiamasi tobulinti įvairias sritis: naudojamas technologijas, procesų organizavimą, oro uostų infrastruktūras, ne išimtis ir oro navigacijos paslaugos.



„Nors oro navigacijos paslaugų teikėjų vykdoma veikla tiesiogiai aplinkos neteršia, bet mes galime efektyviai prisidėti prie aviacijos industrijos poveikio aplinkai mažinimo“, – teigia laikinoji VĮ „Oro navigacija“ generalinė direktorė Redvita Četkauskienė ir priduria, kad, nepaisant to, jog kurą naudoja oro bendrovės, o skrydžių apimtys didėja dėl ekonominio augimo ir mažėjančių bilietų kainų, oro eismo valdytojai turi stengtis užtikrinti saugų, greitą ir efektyvų lėktuvų judėjimą, nukreipti orlaivius trumpiausiu maršrutu, taip siekiant sumažinti aviakompanijų kuro sąnaudas ir išmetamą CO₂ kiekį.

Problema Europos lygiu sprendžiama jau nuo 2004 metų

Įvertinus oro navigacijos paslaugų potencialą siekiant sumažinti aviacijos poveikį aplinkai, dar 2004 metais Europos Komisija pradėjo diegti Bendro Europos dangaus koncepciją ir ėmėsi veiksmų. Tuo metu, intensyvėjant orlaivių eismui, ėmė strigti Europos oro navigacijos

paslaugų sistema, o lėktuvų vėlavimai tapo sparčiai augančia problema. Į atskirus segmentus padalinta oro erdvė buvo naudojama neefektyviai: šalys oro navigacijos paslaugas teikė tik oro erdvėje virš savo teritorijos, o tai reiškia, kad buvo naudojamos skirtingos valdymo technologijos, skrydžių maršrutai buvo nepatogūs, kilo įvairių problemų kertant valstybių sienas. Vertinama, kad dėl šių priežasčių Europos ekonomika patirdavo apie 4 mlrd. eurų papildomų išlaidų, į aplinką būdavo išmetama apie 16 mln. daugiau tonų CO₂.

R.Četkauskienė pažymi, kad nuo 2004 m. Europos oro navigacijos paslaugos gerokai pasikeitė – įdiegus įvairias priemones buvo padidintas Europos oro eismo erdvės veiksmingumas. Viena šių priemonių – oro erdvės suskirstymas į funkcinius blokus, skirtus sumažinti Europos oro erdvės susiskaldymą ir ją pertvarkyti pagal oro eismo srautus, o ne pagal nacionalines sienas. Iki šiol Europoje susitarta dėl devynių funkcinių oro erdvės blokų, jungiančių 31 valstybę. Tai reiškia, jog orlaiviai gali skristi patogesniais maršrutais, išvengti vėlavimų bei mažiau teršti orą.

Įgyvendinamos priemonės duoda rezultatų



„Šiuo metu galime kalbėti ne tik apie planus, bet matyti realius veiksmų rezultatus. Pavyzdžiui, vien sukūrus laisvą maršrutų oro erdvę nuo 2014 m. Europoje buvo sutaupyta 2,6 mln. tonų CO₂ (apie 0,5 proc. viso aviacijos išmetamo CO₂). Tokia laisvų maršrutų oro erdvė Lietuvoje veikia 24/7 ir leidžia orlaiviams skristi trumpesniais maršrutais“, – pažymi VĮ „Oro navigacija“ Strateginės plėtros ir inovacijų departamento vadovė Lina Liuberskytė.

Anot jos, 2020 metais. siekiant mažinti neigiamą įmonės ir aviacijos sektoriaus poveikį aplinkai, įgyvendinta dauguma priemonių, numatytų bendrame VI „Oro navigacija“ ir „VI Lietuvos oro uostai“ triukšmo mažinimo priemonių plane: atnaujintos artėjimo tūpti ir išskridimo schemas, atsižvelgiant į nuoseklaus orlaivių kilimo operacijų koncepciją, parengti nauji maršrutai, įvestos naujos artėjimo tūpti procedūros. Nuoseklaus leidimosi ir kilimo operacijos turi daug potencialo mažinti tiek triukšmą, tiek CO₂ kiekį. Taip pat įvesti ribojimai treniruočių skrydžiams, o viešojoje erdvėje daugiau dėmesio skirta švietėjiškam darbui bei susitikimams su gyventojais.

Pasak L. Liuberskytės, deja, bet visą organizacinių iniciatyvų potencialą ne visada pavyksta įgyvendinti dėl prieštaringų oro navigacijos paslaugų teikėjams keliavimų reikalavimų (pvz., saugumo, aplinkosaugos, ekonominių pajėgumų). Tačiau nuolat yra ieškomas kompromisas, siekiant dirbti efektyviau ir tuo pačiu išlaikyti aukščiausius skrydžių saugos standartus.

Norint įgyvendinti ambicingus planus svarbus globalus bendradarbiavimas

Europos aviacijos sektorius brėžia ambicingą tikslą – iki 2050 m. sumažinti CO₂ emisiją aviacijos sektoriuje iki nulio. Siekiant, kad Europos aviacijos sektorius taptų pavyzdžiu mažinant aviacijos išmetamą CO₂ kiekį, o skraidymas taptų tvaresnis ilguoju laikotarpiu, numatytos keturios pagrindinės priemonės: patobulinus orlaivių ir variklių technologijas, išmetamų teršalų kiekis sumažėtų 37 proc., naudojant tvarų aviacinį kurą mažėjimas siektų 34 proc., įgyvendinant ekonomines priemones – 8 proc., o patobulinus oro eismo valdymą ir orlaivių naudojimą, teršalų kiekis sumažėtų 6 proc.

Artimiausių metų planai – iki 2035 m. Europos oro erdvėje planuojamas 30-60 mln. tonų CO₂ sumažėjimas, vertas 3-6 mlrd. Eur. Vidutinis CO₂ sutaupymas skrydžiui dėl trajektorijos pagerinimo turėtų siekti – 240-450 kg CO₂. Europos oro erdvės mastu, pralaidumo padidinimas 2020-2035 m. turi duoti 438 mln. sutaupytų minučių, o 1 min. lygi 81-100 Eur tiesioginių aviacijos išlaidų.

„Kad tai taptų realybe Europos aviakompanijos, oro uostai, orlaivių gamintojai, oro navigacijos paslaugų teikėjai bei valdžios institucijos turi pradėti veikti jau dabar. Partnerystė ir efektyvus suinteresuotų šalių dialogas siekiant užtikrinti koordinuotą ir kryptingą priemonių, skirtų aplinkos apsaugos iššūkių sprendimui, įgyvendinimą reikšmingai prisidės prie ilgalaikės aviacijos sektoriaus sėkmės. Svarbu nepamiršti, kad aviacijos grandinėje yra daug dalyvių su įvairiais interesais, todėl reikalingas globalus požiūris ir nuolatinis bendradarbiavimas, kad būtų įgyvendinti kaip įmanoma ambicingesni aplinkosauginiai tikslai“, – sako L. Liuberskytė.

