

Jak walczyć z trującymi samochodami w dużych miastach - gorąca debata w NIK

2019-02-02 08:00:00



W skali kraju samochody odpowiadają za niewielką liczbę przekroczeń poziomu zanieczyszczeń. Jednak w największych miastach są głównymi trucicielami i stanowi to nawet większy problem, niż emisja pyłów z domowych pieców i kotłowni. Niekorzystnie wpływa to nie tylko na zdrowie mieszkańców aglomeracji, ale również na komfort i jakość ich życia. Dlaczego tak się dzieje i jak można walczyć ze smogiem z samochodów? Na to pytanie próbowali odpowiedzieć eksperci, naukowcy, przedstawiciele urzędów centralnych, organizacji pozarządowych oraz samorządowcy w trakcie konferencji „Aglomeracje miejskie - wpływ transportu drogowego na jakość powietrza”. W ocenie Krzysztofa Kwiatkowskiego Prezesa NIK, rozwiązanie tak skomplikowanego problemu musi być całościowe i uwzględniać różne punkty widzenia. „Byliśmy, jesteśmy i będziemy instytucją, która sprzyja otwartej dyskusji i szuka najlepszych rozwiązań” - podkreślił Prezes NIK.

Dla nikogo nie jest już tajemnicą, że smog to jeden z największych problemów XXI wieku - alarmuje o tym Światowa Organizacja Zdrowia. Niestety Polska ma najbardziej zanieczyszczone powietrze ze wszystkich 28 krajów Unii Europejskiej - tak wynika z raportu Europejskiej Agencji Środowiska. W naszym kraju występują najczęstsze przekroczenia stężeń dobowych pyłów zawieszonych, jak również rakotwórczego benzo(a)pirenu. Zanieczyszczenie powietrza wpływa na ryzyko zachorowań, takich jak choroby nowotworowe, sercowo-naczyniowe oraz układu oddechowego. Europejski Trybunał Obrachunkowy zwraca uwagę, że koszty zdrowotne przedwczesnej śmierci ok. 400 tys. mieszkańców UE w następstwie zanieczyszczenia powietrza sięgają już setek miliardów euro.



Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski otwierając konferencję „Aglomeracje miejskie - wpływ transportu drogowego na jakość powietrza” przypomniał, że Izba już w 2000 roku dostrzegła problem zanieczyszczeń transportowych i wnioskuje do ówczesnego Ministra Transportu o podjęcie działania na rzecz ograniczania emisji do powietrza atmosferycznego zanieczyszczeń komunikacyjnych. Ale NIK postrzega problem zanieczyszczenia powietrza o wiele szerzej, dlatego przeprowadziła kontrole dotyczące wykluczenia transportowego, systemu badań technicznych pojazdów, czy kontrole dotyczące budowy infrastruktury drogowej przystosowanej dla rowerzystów. Kolejne raporty nie pozostawiają złudzeń - potrzebne są natychmiastowe i skuteczne działania na

rzecz poprawy jakości powietrza w naszym kraju. Potrzebujemy dobrego prawa, a przede wszystkim jego egzekucji.

W największych miastach Polski problem zanieczyszczenia powietrza przez transport samochodowy stanowi nawet większy problem niż emisja pyłów z ogrzewania domów. Mimo, że w skali kraju samochody odpowiadają za ok. 10 proc. przekroczeń dopuszczalnego poziomu zanieczyszczeń, to w centrach dużych miast przekroczenia są wielokrotnie większe (nawet 80 proc.).



Profesor Marek Brzeżański z Instytutu Pojazdów Samochodowych i Silników Spalinowych Politechniki Krakowskiej rozróżnił smog zimowy (londyński), w którym największy udział ma emisja pyłów przemysłowych i komunalnych oraz smog letni (fotochemiczny), w którego powstawaniu największy udział ma właśnie emisja z pojazdów oraz przemysłu chemicznego. Smog samochodowy to nie tylko to, co leci bezpośrednio z rur wydechowych. Przeciwnie - tylko ok. 7 proc. zanieczyszczeń komunikacyjnych tworzy się w taki sposób. Kolejne kilkanaście procent to drobinki z opon i klocków hamulcowych. Pozostała, a więc zdecydowanie dominująca część smogu samochodowego, to pył z jezdni wzbijany przez jadące samochody. Dlatego tak ważne jest regularne czyszczenie dróg.

Wszyscy zadają sobie pytanie czy walka z zanieczyszczeniami emitowanymi przez samochody jest w ogóle możliwa, skoro po polskich drogach, ale także centrach miast, jeździ coraz więcej, w dodatku coraz starszych samochodów? Wyliczenia Wojciecha Drzewieckiego z Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR nie napawają optymizmem. „Od wejścia do UE Polacy sprowadzili z zagranicy już ponad 13 mln aut. Ubiegły rok był rekordowy jeżeli chodzi o liczbę zarejestrowanych samochodów - 1,6 mln samochodów, z czego milion sprowadzono właśnie z zagranicy” - powiedział na konferencji Wojciech Drzewiecki. W ostatnich latach widoczny jest wyraźny wzrost importu samochodów z silnikami diesla, przy czym wiele z nich jest już wiekowych.

W tym kontekście niepokoi powszechność usługi usuwania filtrów DPF w autach z silnikami diesla. Prof. Marek Brzeżański z Instytutu Pojazdów Samochodowych i Silników Spalinowych Politechniki Krakowskiej uznaje to za skandal. Jak zauważa, w Internecie można znaleźć setki ogłoszeń na ten temat. Prof. Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wyjaśnia skąd się wzięła moda na usuwanie filtrów DPF. „Warunki ruchu miejskiego nie sprzyjają pracy filtrów DPF, koszty jego wymiany są wysokie, a wykrycie usunięcia DPF z samochodu jest praktycznie niemożliwe” - wyjaśnił naukowiec. W dodatku serwisy samochodowe stosują bardzo wyrafinowane metody, włącznie z pozostawieniem atrapy filtra i modyfikacją oprogramowania komputerowego pojazdu.



Przedstawiciel Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zwrócił uwagę, że za wycinanie filtrów DPF grożą w Polsce stosunkowo niskie kary. Najwyższy mandat to 500 zł. Dla porównania w Danii za jakąkolwiek nieautoryzowaną ingerencję w pojazd grozi przy pierwszej kontroli 2 tys. euro. Jeżeli taka osoba zostanie przyłapana na podobnym procederze po raz kolejny zapłaci już 15 tys. euro czyli równowartość dobrego samochodu.

Efekty kontroli realizowanych w ramach działań „SMOG”

2017 r. (lipiec- grudzień)

- ✓ skontrolowano **118 236** pojazdów
- ✓ ujawniono **988** nieprawidłowości (nadmierna emisja spalin)
- ✓ zatrzymano **1 542** dowody rejestracyjne (nadmierna emisja spalin)

2018 r.

- ✓ skontrolowano **275 770** pojazdów
- ✓ ujawniono **3 920** nieprawidłowości (nadmierna emisja spalin)
- ✓ zatrzymano **3 318** dowody rejestracyjne (nadmierna emisja spalin)

Inspektor Leszek Jankowski z Komendy Głównej Policji przyznał, że ujawnienie mechanicznych śladów ingerencji na obudowie filtra DPF jest praktycznie niemożliwe bez podnośnika lub kanału przeglądowego a co za tym idzie niemożliwe w trakcie kontroli drogowej. Jednocześnie brakuje urządzeń, za pomocą których można by w sposób prosty i szybki stwierdzić usunięcie takiego filtra czy modyfikację oprogramowania komputera pojazdu. Według Policji proceder ten powinien być natychmiast objęty sankcjami. Dlatego Instytut Transportu Samochodowego proponuje wprowadzenie, przy badaniu zadymienia spalin, nowej wartości granicznej współczynnika absorpcji (na poziomie 0,2 m-1), a także archiwizowanie tych badań w stacjach kontroli pojazdów oraz Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Wielu dyskutantów stwierdziło wprost, że w walce o czystsze powietrze trzeba przede wszystkim skutecznie egzekwować prawo, które już mamy. Piotr Woźny pełnomocnik rządu ds. programu Czyste Powietrze wskazywał na ogromne problemy ze stacjami diagnostycznymi w Polsce. System kontroli technicznej i jego sprawność ma kluczowe znaczenie na to w jakim stanie samochody wyjeżdżają na nasze drogi. Badanie techniczne pojazdu nie może być fikcyjne. Rozwiązaniem mógłby być obowiązek rejestracji wideo takiego badania.

NIK nieprawidłowościami w stacjach kontroli pojazdów w wykonywaniu obowiązków w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego zajmowała się w 2009 r. oraz przed dwoma laty. W blisko połowie skontrolowanych stacji kontroli pojazdów stwierdzono wówczas wykorzystywanie do badań niesprawnych bądź niedopuszczonych do użytkowania przez właściwe organy dozoru urządzeń kontrolno-pomiarowych, w tym m.in. w co dziesiątej stacji analizatora spalin lub dymomierza.



Dr inż. Barbara Toczko z Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska zwróciła uwagę na dwutlenek azotu (NO₂) - typowe zanieczyszczenie komunikacyjne. „Jest on problemem czterech polskich aglomeracji: Warszawy, Krakowa, Wrocławia oraz aglomeracji górnośląskiej” - wyjaśniła Toczko. GIOŚ docelowo planuje, że w każdej aglomeracji i mieście powyżej 100 tys. mieszkańców powinna funkcjonować stacja monitorująca jakość powietrza, wykonująca pomiary wyłącznie metodami referencyjnymi lub równoważnymi metodom referencyjnym. W pierwszej kolejności GIOŚ będzie lokalizował nowe stacje komunikacyjne w aglomeracjach, w których stacje takie obecnie nie funkcjonują: w Poznaniu, Lublinie, Gdańsku czy Białymstoku.

Uczestnicy konferencji zastanawiali się w jaki sposób ograniczyć emisję trujących substancji z samochodów w dużych miastach. Niektórzy postulowali stworzenie stref czystego transportu co wiązałoby się z wprowadzeniem zakazu wjazdu do centrum miast samochodów napędzanych tradycyjnym silnikiem benzynowym lub wysokoprężnym, elektryfikację transportu miejskiego lub przesiadkę na rower. Inne pomysły zakładały ograniczenie prędkości w centrum miast do 30 km/h, wprowadzenie opłat za wjazd do ścisłego centrum, a także wprowadzenie rozwiązań urbanistycznych mających zastosowanie w walce z problemem smogu. Z kolei samorządowcy życzyliby sobie wsparcia rządu dla podniesienia opłat za parkowanie w centrum.



Prof. Marcin Ślęzak z Instytutu Transportu Samochodowego zauważył, że bez całościowej polityki transportowej możemy pojedynczymi działaniami osłabić smog w jednym miejscu, ale jednocześnie wzmocnić go zupełnie gdzie indziej. „Jeśli zakażemy parkowania w centrum, samochody poszukają sobie miejsc kawałek dalej. Pojedynczymi działaniami nie da się rozwiązać problemu, można go tylko przesunąć” - konstatuje profesor Ślęzak.

Gorąca debata poprzedziła zaplanowaną przez NIK na ten rok kontrolę „Skuteczność zapobiegania emisji substancji szkodliwych w transporcie drogowym”. Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski w jej podsumowaniu stwierdził, że Najwyższa Izba Kontroli była, jest i będzie instytucją, która sprzyja otwartej dyskusji i szuka najlepszych rozwiązań. „Jednocześnie rozwiązanie tak skomplikowanego problemu, jakim jest czyste powietrze w miastach, musi być całościowe i uwzględniać różne punkty widzenia. Dlatego cieszę się z obecności przedstawicieli tylu środowisk podczas dzisiejszej debaty” -



dodał na zakończenie konferencji Prezes NIK.