



Ruch samochodowy, szczególnie w dużych miastach, gdzie natężenie ruchu jest ogromne, ma kolosalny wpływ na jakość powietrza. NIK zwraca uwagę na brak przepisów i metod badawczych umożliwiających eliminację z ruchu drogowego pojazdów emitujących najbardziej szkodliwe dla zdrowia substancje. Organy kontroli ruchu drogowego (policja, inspekcja transportu drogowego) w niedostatecznym stopniu są wyposażone w sprzęt pomiarowy do kontroli spalin, a nawet jeśli go posiadają, to w niewielkim stopniu wykorzystują.

Jakość powietrza w Polsce należy do najgorszych w Europie. Światowa Organizacja Zdrowia i Europejska Agencja Środowiska oszacowały liczbę śmiertelnych ofiar zanieczyszczeń powietrza w Polsce na ponad 40 tys. rocznie, przy czym w dużych miastach to ruch samochodów i lotnictwo ma dużo większy wpływ na liczbę przedwczesnych śmierci. Sytuacja jest szczególnie zła pod względem zanieczyszczenia pyłami zawieszonymi PM10 i PM2,5 oraz najbardziej toksycznymi dla zdrowia związkami tj. węglowodorami, tlenkami azotu i węgla. Częstki stałe PM (podstawowym ich składnikiem jest sadza) to produkty wydostające się z układu wylotowego silnika zawierające m.in. pewną ilość cząstek węgla, związków siarki i azotu, metali oraz ciężkich węglowodorów. Długo utrzymują się w atmosferze i są łatwo wchłanialne. Nasycają się innymi niebezpiecznymi związkami przez co umożliwiają wniknięcie do organizmu metali ciężkich, w tym ołowiu, siarki, azotu i różnych węglowodorów. Szczególnie groźne dla zdrowia są cząsteczki PM 2,5 - najdrobniejsze z pyłów, ponieważ są na tyle małe, że bez problemu wnikają do płuc i krwioobiegu przyczyniając się do wielu poważnych chorób.

Najczęstszymi chorobami powodowanymi przez spaliny samochodowe są: astma, przewlekłe choroby płuc, stany zapalne dróg oddechowych, nowotwory, choroby serca oraz układu nerwowego.

# NIK: zanieczyszczenie powietrza spalinami samochodowymi

Utworzono: wtorek, 09, maj 2017 12:07 Ilona Hałucha

---

Niestety po polskich drogach jeździ coraz więcej, w dodatku coraz starszych samochodów, co pozostaje nie bez wpływu na emisję toksycznych spalin. Z danych Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR wynika, że łącznie w 2016 r. import aut o dopuszczalnej masie do 3,5 t przekroczył milion, a średni wiek używanego pojazdu z importu wyniósł 12 lat (wzrost o 3 lata od 2010 r.).

Według danych Eurostatu rosnący import używanych samochodów powoduje, że w Polsce blisko 60 proc. aut jeżdżących po drogach ma więcej niż 10 lat. Na tym tle wypadamy gorzej niż Rumunia, Węgry i Czechy, nie wspominając o Irlandii, gdzie takich aut jest na drogach jedynie ok. 10 proc.

W silnikach spalinowych o zapłonie iskrowym (silniki benzynowe) badania okresowe w SKP polegają na kontroli zawartości tlenków węgla, a tylko w niektórych pojazdach zawartości węglowodorów. Z kolei w silnikach spalinowych o zapłonie samoczynnym (silnik Diesla) w ramach okresowej oceny stanu technicznego samochodu mierzona jest wyłącznie zawartość tylko jednego składnika spalin - cząstek stałych PM, których podstawowym składnikiem jest sadza. Pomiar ten nazywa się kontrolą zadymienia spalin. Określona w krajowych przepisach metoda pomiaru emisji spalin pojazdów z silnikiem diesla nie uwzględnia pomiaru w zakresie najbardziej szkodliwych dla zdrowia substancji, głównie tlenków azotu i węglowodorów. Ponadto ustalono, że blisko 40 proc. badań pojazdów w SKP w zakresie emisji spalin przeprowadzono nieprawidłowo, z czego połowę tak przebadanych samochodów diagności dopuścili do ruchu.

NIK zwraca również uwagę na niedostateczne wyposażenie organów kontroli ruchu drogowego w sprzęt pomiarowy oraz niewielki stopień jego wykorzystania.

Policja posiada ograniczoną ilość analizatorów spalin oraz dymomierzy, w związku z czym policjanci nie posiadający tych urządzeń mogą dokonywać jedynie wzrokowej oceny stanu układu wydechowego, przy czym dostęp do tego układu bez kanału lub podnośnika jest niemożliwy. Policja dysponuje 37 specjalistycznymi pojazdami do kontroli m.in. emisji spalin. W 2015 roku przeprowadziła łącznie 4438 kontroli emisji spalin pojazdów. W co czwartym przypadku (1143) stwierdzono naruszenie norm ochrony środowiska. Statystycznie więc jeden zakupiony w tym celu specjalistyczny pojazd wykonywał co trzy dni jedną kontrolę emisji spalin.

Także Inspekcja Transportu Drogowego ma braki sprzętowe do kontroli stanu technicznego pojazdów. Posiada dwie mobilne stacje kontroli pojazdów, ale tylko jedna (użytkowana przez WITD Wrocław) posiada na swoim wyposażeniu urządzenia do pomiaru emisji spalin: dymomierz i analizator spalin. Pozostałe wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego wyposażone są w przenośne dymomierze. W 2015 r. inspektorzy w całym kraju przeprowadzili 2879 kontroli z użyciem dymomierza (w I poł 2016 r. 1616). A to oznacza, że dziennie inspektorzy przeprowadzają w całym kraju osiem kontroli emisji spalin.

Źródło: NIK