

# Smog z transportu samochodowego

Utworzono: czwartek, 31, styczeń 2019 13:10 Ilona Hałucha

---



Po polskich drogach jeździ coraz więcej i coraz starszych pojazdów z silnikiem diesla. Według danych Emmission Analytics, aż 97 proc. silników wysokoprężnych emituje więcej rakotwórczych tlenków azotu niż wynoszą normy. Przy tym polski system dopuszczania samochodów do ruchu jest nieszczelny.

Jak dotąd nie jest ścigane, coraz powszechniejsze wycinanie z pojazdów elementów służących ochronie środowiska, w tym m.in. filtrów cząstek stałych. Mimo że jest to karalne, taką usługę oferują setki warsztatów, a internet pełen jest wskazówek, jak taki filtr usunąć. Niska jest też świadomość kierowców na temat związku pomiędzy stanem technicznym samochodu a ich bezpieczeństwem, skutkiem czego po drogach porusza się duża liczba pojazdów stwarzających zagrożenie dla środowiska naturalnego.

Jak wykazały wcześniejsze kontrole NIK, Inspekcja Transportu Drogowego i Policja w trakcie kontroli drogowej mają ograniczone możliwości wykrywania takich przeróbek, gdyż wzrokowo takich zmian stwierdzić nie można. Głównie dlatego, że usuwane są wkłady do filtrów, a nie całe filtry. Ponadto policja i ITD nie dysponują sprzętem, pozwalającym na wykrycie zmian w oprogramowaniu silnika.

Mimo to akcje takie jak "SMOG" z 2018 r. przynoszą efekty: skontrolowano 275 770 pojazdów i ujawniono 3 920 przypadków nadmiernej emisji spalin. Zatrzymano 3 318 dowodów rejestracyjnych.

W największych miastach Polski zanieczyszczenie powietrza przez transport samochodowy stanowi nawet większy problem niż emisja pyłów z domowych pieców i kotłowni. Z powodu złego stanu powietrza umiera ponad 15 razy więcej osób niż w wypadkach drogowych. W skali kraju samochody odpowiadają za niewielką liczbę przekroczeń poziomu zanieczyszczeń. Jednak w największych miastach są głównymi trucicielami. Dlaczego tak się dzieje? Na to pytanie odpowiedzieli zaproszeni do Najwyższej Izby Kontroli eksperci podczas konferencji "Agglomeracje miejskie - wpływ transportu drogowego na jakość powietrza".

# Smog z transportu samochodowego

Utworzono: czwartek, 31, styczeń 2019 13:10 Ilona Hałucha

---

Światowa Organizacja Zdrowia uznaje zanieczyszczenie powietrza za najpoważniejsze zagrożenie środowiskowe dla zdrowia publicznego we współczesnym świecie. Efektem długotrwałego przebywania w zanieczyszczonym powietrzu są przedwczesne zgon. W Europie jest ich każdego roku blisko 520 tysięcy. W Polsce 47 tysięcy przedwczesnych zgonów przypisuje się zanieczyszczeniom pyłowym oraz NO<sub>2</sub> i O<sub>3</sub> obecnym w atmosferze.

W Polsce rejestrujemy w ostatnich latach nieznaczny wzrost emisji NO<sub>2</sub>, podczas gdy w całej Europie ten rodzaj emisji wyraźnie spada.

W latach 2008-2012 Politechnika Warszawska wspólnie z Wojskowym Instytutem Medycznym sprawdziła, jaki wpływ mają zanieczyszczenia komunikacyjne na sprawność oddychania. Badania wykonano w grupie 3997 mieszkańców Warszawy i 988 osób zamieszkujących na czystych obszarach pozamiejskich. Co się okazało? Ryzyko wystąpienia obturacji oskrzeli u mieszkańców Warszawy jest ponad 6-krotnie wyższe niż u mieszkańców obszarów bez smogu.

Prof. Artur Jerzy Badyda przypomniał skutki epizodu smogowego z 2017 roku. Szczegółowe porównanie pokazało, że w tym okresie zgłosiło się do szpitali od 17 do nawet 60 proc. pacjentów więcej niż w porównywalnym okresie poprzedniego roku.

- Bez całościowej polityki transportowej możemy pojedynczymi działaniami osłabić smog w jednym miejscu, ale jednocześnie wzmocnić go zupełnie gdzie indziej - twierdzi prof. Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego. - Jeśli zakazemy parkowania w centrum, samochody poszukają sobie miejsc kawałek dalej. Pojedynczymi działaniami nie da się rozwiązać problemu, można go tylko przesunąć.

Dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), typowe zanieczyszczenie komunikacyjne, jest problemem czterech polskich aglomeracji: Warszawy, Krakowa, Wrocławia oraz aglomeracji górnośląskiej. We Włocławku przekroczenia NO<sub>2</sub> skończyły się wraz z uruchomieniem obwodnicy. Ruch samochodowy został wypchnięty, przynajmniej częściowo, poza miasto.

Smog samochodowy to nie tylko to, co leci bezpośrednio z rur wydechowych. Przeciwnie - tylko około 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.

Prof. Marek Brzeżański z Instytutu Pojazdów Samochodowych i Silników Spalinowych podzielił się doświadczeniami z pilotażowego programu dokładnego mycia wybranej ulicy w Krakowie. Taka praktyka obecna jest w wielu europejskich miastach. Okazało się, że w naszym kraju spotkała się z negatywnym odbiorem społecznym. Mieszkańcy po prostu nie chcieli przeparkowywać samochodów na czas czyszczenia.

# Smog z transportu samochodowego

Utworzono: czwartek, 31, styczeń 2019 13:10 Ilona Hałucha

---

Wojciech Drzewiecki Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR uważa, że proces odmładzania samochodów jeżdżących po polskich drogach zachodzi zbyt wolno. Dlatego jest zwolennikiem wprowadzenia ograniczeń przy sprowadzaniu aut używanych.

Od momentu wejścia Polski do UE do naszego kraju sprowadzono 13,3 mln używanych samochodów. Polacy sprowadzają auta głównie z Niemiec. Tymczasem władze kilku niemieckich miast, w ramach działań zmierzających do poprawy jakości powietrza, wprowadziły zakaz wjazdu do centrum dla samochodów ze starszymi silnikami Diesla. Po Hamburgu, Stuttgarcie, Frankfurtu, również w Berlinie nie można poruszać się takimi pojazdami. Coraz więcej europejskich miast jest zainteresowanych takim rozwiązaniem.

- W Polsce potrzebujemy dobrego prawa, a przede wszystkim jego egzekucji - wyjaśnia Krzysztof Kwiatkowski, prezes NIK. - Niestety wciąż nie ma efektów w walce ze smogiem, bo rozproszony i niespójny jest system instytucji, które odpowiadają za walkę ze smogiem.

Źródło: NIK