

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ PODKOMISJI STAŁEJ

DO SPRAW ZDROWIA PUBLICZNEGO

(NR 3)

z dnia 24 kwietnia 2024 r.

**Komisja
Zdrowia**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Zdrowia

– podkomisji stałej do spraw zdrowia publicznego (nr 3)

24 kwietnia 2024 r.

Podkomisja stała do spraw zdrowia publicznego, obradująca pod przewodnictwem posła **Joanny Wichy (Lewica)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację w sprawie skutków chorób środowiskowych stanowiących zagrożenie zdrowia ludności (tj. wpływ czynników meteorologicznych na zdrowie człowieka, wpływ zanieczyszczenia powietrza, gleby i wody oraz zagrożenia ze strony środowiska przemysłowego),

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli działań na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych w miastach.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Łyczko** zastępca dyrektora Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Agnieszka Strzemieczna** zastępca dyrektora Departamentu Higieny Środowiska w Głównym Inspektoracie Sanitarnym, **Barbara Toczko** zastępca dyrektora Departamentu Monitoringu Środowiska w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska, **Mariusz Gorczyca** p.o. wicedyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Krakowie wraz ze współpracownikami, **Joanna Kujawa** naczelnik wydziału w Departamencie Zdrowia Publicznego w Ministerstwie Zdrowia, **Agnieszka Krzyżak-Pitura** prezes zarządu Fundacji „Rodzic w mieście”, **Kamila Kadzidłowska** oraz **Magdalena Zając** aktywistki Niezależnego ruchu społecznego Rodzice dla Klimatu, **Dominika Mucha** wiceprezes Europejskiego Centrum Czystego Powietrza, **Bolesław Samoliński** członek Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Alergologicznego, **Aleksander Szałański** doradca Zarządu Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, **Tadeusz Zielonka** specjalista chorób płuc i chorób wewnętrznych Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego oraz **Grzegorz Ziemiak** ekspert Instytutu Zdrowia i Demokracji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu **Jakub Stefański**.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Dzień dobry państwu. Otwieram dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Bardzo serdecznie witam zaproszonych gości i członków podkomisji. Stwierdzam kworum. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji w sprawie skutków chorób środowiskowych stanowiących zagrożenie zdrowia ludności, to jest wpływ czynników meteorologicznych na zdrowie człowieka, wpływ zanieczyszczenia powietrza, gleby i wody oraz zagrożenia ze strony środowiska przemysłowego. Przedstawiają ten punkt minister zdrowia oraz minister klimatu i środowiska.

Drugi punkt, to jest rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli działań na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych w miastach. Ten punkt przedstawia prezes Najwyższej Izby Kontroli. Proponuję, aby te dwa punkty zostały zreferowane łącznie, a następnie przeprowadzimy nad nimi dyskusję.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Informuję również, że materiały zostały wysłane do państwa posłów i posłanek na maile. Dostępne są również w formie papierowej tutaj, przy tym stoliku. Jeżeli ktoś z państwa jeszcze ich nie otrzymał, to można podejść i się z nimi zapoznać, wziąć do przeglądania.

Przystępujemy do realizacji punktów pierwszego i drugiego porządku dziennego. Proszę przedstawiciela Ministerstwa Zdrowia o przedstawienie informacji. Jeszcze bardzo proszę o przedstawianie się.

Naczelnik Wydziału Zdrowia Środowiskowego w Departamencie Zdrowia Publicznego Ministerstwa Zdrowia Joanna Kujawa:

Dzień dobry państwu. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, Joanna Kujawa. Jestem naczelnikiem Wydziału Zdrowia Środowiskowego w Departamencie Zdrowia Publicznego Ministerstwa Zdrowia. Mam upoważnienie do przedstawienia w imieniu ministra Zdrowia poniższych informacji, które również zostały do państwa przekazane. W kontekście dzisiejszego spotkania i punktu ustanawiającego omówienie skutków chorób środowiskowych i tych, które stanowią zagrożenie dla zdrowia ludności, w informacji do państwa zostały przekazane poniższe, kluczowe punkty.

Minister zdrowia wskazuje na zanieczyszczenia środowiska i ich źródła w kontekście analizy przyczyn, jakie są aktualnie omawiane w literaturze. Są to między innymi zanieczyszczenia powietrza, określane jako obecność rozproszonych cząstek i substancji toksycznych w powietrzu w dużym stężeniu przez długi czas. Drugim, kluczowym źródłem są zanieczyszczenia wody jako ładunki organiczne i nieorganiczne oraz ładunki biologiczne na wysokim poziomie, które wpływają na pogorszenie jakości wody. Trzecim źródłem są zanieczyszczenia gleby następujące poprzez uwalnianie substancji chemicznych lub usuwanie odpadów, między innymi takich jak metale ciężkie, węglowodory, pestycydy.

Jeśli chodzi o część dotyczącą zanieczyszczeń powietrza, jest to pośrednie źródło substancji toksycznych, które dostają się do środowiska, przede wszystkim do gleby, do wody, w czasie opadów atmosferycznych czy innych działań za pośrednictwem człowieka. Są uwzględnione elementy takie jak pył zawieszony, ozon, tlenek azotu, dwutlenek siarki, lotne związki organiczne, dioksyny, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, tlenki węgla oraz metale ciężkie. W przypadku uwzględnienia wpływu na poszczególne choroby identyfikowane w monitorowaniu wpływu zagrożeń środowiskowych, jest to kluczowe.

Jeśli chodzi o źródła wpływu zanieczyszczeń na zdrowie ludzkie, to uwzględnia się w pierwszej kolejności długotrwałą ekspozycję na źródła zanieczyszczeń PM₁₀ i tlenkiem azotu, które zostały pozytywnie powiązane w dokumentacji, w literaturze, z występowaniem cukrzycy. Zidentyfikowano również oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza na kondycję płodu i rozwoju w trakcie ciąży.

Narażenia na zanieczyszczenie powietrza we wczesnym okresie życia wiążą się również z ryzykiem zachorowań na choroby przewlekłe, takie jak otyłość, nadciśnienie, choroby układu krążenia, nowotwory, zwłaszcza u osób dorosłych, ze względu na oddziaływanie tych wszystkich substancji w trakcie trwania życia człowieka. Często poszczególne elementy narażenia na pogorszenie stanu zdrowia nie wpływają tu i teraz, tylko albo ze względu na kumulację, albo ze względu na długotrwałe narażenie.

Zanieczyszczenie powietrza przyczynia się, zwłaszcza jeśli chodzi o zapylenie, do nadmiernej śmiertelności w zakresie układu oddechowego, zaburzeń układu odpornościowego. Źródła literatury potwierdzają bezpośrednie narażenie i wpływ.

Jeśli chodzi o wpływ ozonu i wchłanianie się do organizmu ludzkiego, bezpośredni wpływ jest na skórę i oczy, czyli kanaliki łzowe. Identyfikuje się również efekty toksyczne, które są wywołane przez ozon, zwłaszcza w obszarach miejskich. Mają one wpływ bezpośrednio na zaburzenia biochemiczne, morfologiczne, funkcjonalne i immunologiczne. To potwierdzone jest w badaniach i w analizach krwi poszczególnych populacji.

Jeśli chodzi o nadmierną emisję dwutlenku siarki na obszarach uprzemysłowionych, obserwowany jest wpływ na podrażnienie dróg oddechowych, zapalenie oskrzeli, skurcz oskrzeli. Poza tym zaburzenia w zakresie śluzówek, w tym oczu i jamy nosowej. Przy tym towarzyszące są choroby układu sercowo-naczyniowego.

Jeśli chodzi o krótkotrwałą ekspozycję na wysokie stężenia dioksyn, to charakterystyczne są obserwowane u pacjentów ciemne plamy, zmiany na skórze. Mogą też być problemy rozwojowe, upośledzenie układu odpornościowego, hormonalnego, nerwowego.

Pośredni wpływ na niepłodność i nowotwory. To są informacje bezpośrednio zebrane z literatury, której źródła również są państwu udostępnione.

Jeśli chodzi o zakażenia biologiczne, to podwyższona temperatura wody przyspiesza tempo wzrostu niektórych czynników chorobotwórczych przenoszonych przez wodę, takich jak gatunki bakterii i wirusów z rodzaju *Vibrio*, które poprzez dwie główne drogi narażenia, związane z wykorzystywaniem wody pitnej i wody rekreacyjnej, mogą się pojawiać w bezpośrednim kontakcie i mieć wpływ na człowieka. Jeśli chodzi o choroby przenoszone przez wodę i żywność, charakterystyczne jednostki chorobowe to choroba legionistów, salmonelloza, kampylobakterioza.

Jeśli chodzi o temperatury powietrza, które mogą negatywnie wpływać na jakość żywności podczas transportu, przechowywania, obchodzenia się z nim, to wszystkie te poszczególne jednostki również wtedy mają swój udział. Zatem na to zwraca się szczególnie uwagę podczas nadzoru nad transportem produktów żywnościowych.

Jeśli chodzi o przegląd WHO, to od 2017 r. w krajach Unii Europejskiej ze wszystkich patogenów przenoszonych przez wodę największy udział w zagrożeniach biologicznych miały pałeczki *Legionella*. One powodują największe obciążenie dla zdrowia.

W Polsce odnotowano w 2023 r. epidemię legionellozy w Rzeszowie, która potwierdziła, że występowanie tych bakterii w wodzie stanowi zagrożenie dla zdrowia ludzi. Podczas tej epidemii odnotowano 179 przypadków zachorowań, w tym liczne przypadki śmiertelne.

Od 2008 r. w porządku prawnym są zabezpieczone kompetencje dla organów inspekcji sanitarnej. Jest rozporządzenie ministra zdrowia w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi i są podejmowane działania na tym poziomie monitorujące jakość wody, w tym jest monitorowana ilość *Legionelli*.

Jeśli chodzi o ocieplenie klimatu i wpływ zmian, które są obserwowane nie tylko w Polsce, ale również w krajach Unii Europejskiej, związanych z czynnikami zakaźnymi, to obserwuje się wzrost zachorowań wywołanych przez wirus gorączki denga. Działania w tym zakresie są zabezpieczone również z poziomu organizacji takich jak ECDC i WHO. Jest to na chwilę obecną śladowy procent, jeśli chodzi o udział zachorowań i rozpoznań na terenie Polski, ale w związku z ociepleniem klimatu możemy w przyszłości liczyć się z rozpoznawaniem takich przypadków, które w tej chwili nie są bardzo popularne w naszej strefie równikowej.

Jeśli chodzi o zagrożenia dla obywateli Polski, które bezpośrednio wiążą się z wyjazdami do krajów egzotycznych, to właśnie między innymi wirus denga jest uwzględniany jako to kluczowe zagrożenie. Dodatkowo monitoruje się poziom występowania populacji komarów, które są wektorem dla innych zakażeń, między innymi wirusa Chikungunya. Obserwowano u jednego komara zakażenie więcej niż jednym wirusem pod kątem monitorowania sytuacji w Polsce. Lokalne ogniska zakażeń tym wirusem obserwuje się generalnie we wszystkich krajach Unii Europejskiej, ale tutaj potwierdzam, że wirus denga jest z naszego punktu widzenia kluczowym zagrożeniem na przeszłość.

Dodatkowym zagrożeniem jest wirus gorączki Zachodniego Nilu, który również stanowi istotne zagrożenie z punktu widzenia zdrowia publicznego w Polsce. On też jest przenoszony przez komary. W Polsce występuje gatunek komara, który właśnie jest wektorem. Od 2017 r. wykrywa się komary zakażone tym wirusem, zwłaszcza w Niemczech, w regionach niedaleko polskiej granicy. W Polsce w tamtym roku nie wykryto tego wektora, żeby można było ocenić skalę i wpływ na zdrowie ludzi w Polsce.

Jeśli chodzi o skalę zachorowań, to w 2018 r. obserwowano najwyższą zgłoszoną w Europie i w krajach stowarzyszenia liczbę zachorowań wśród ludzi, jeśli chodzi o wirus denga. Jest to 1615 przypadków.

Jeśli chodzi o zakażenia o etiologii wirusa *Vibrio*, czyli przecinkowców z rodzaju bakterii, która jest w wodach, zwłaszcza morskich, ocenia się skalę na poziomie średnim. Poza tym uwzględniamy zakażenia wywołane przez toksynę cholery, która jest aktualnie najczęściej wykrywana w strefach równikowej i zwrotnikowej.

Jeśli chodzi o przyczyny zgonów, to w pierwszej kolejności obserwuje się i wymienia, jeśli chodzi o klasyfikację ICD-10, wpływ temperatur, czyli kolejny nasz element bezpośrednio oddziałujący na zdrowie publiczne. Najwięcej przypadków hospitalizacji było

z powodu hipotermii, narażenia na nadmierne zimno, na nadmierne gorąco. Były też monitorowane ofiary burz. Odnotowano przypadki lawin, osunięcia się ziemi, trzęsień ziemi, porażeń piorunem. Łącznie liczba przypadków nie przekraczała 58 w 2023 r.

Chorobowość. Jeśli chodzi o hospitalizację pacjentów, u których zdiagnozowano choroby środowiskowe jako rozpoznanie główne lub współistniejące, to jest w tej chwili skala około 7 tys. przypadków, w tym. 3,4 tys. w 2016 r. – odnotowano skutki działania na gorąco i światło. W 2019 r. poziom wzrósł do 4 tys. przypadków. W 2023 r. odnotowano 6,7 tys. przypadków osób, których dotknęły bezpośrednio podwyższone temperatury. U tych osób – ponad 30% – odnotowano udar cieplny lub udar słoneczny, w 17% przypadków omdlenia z powodu gorąca.

Drugim kluczowym rozpoznaniem pod względem hospitalizacji pacjentów była hipotermia. Odnotowana 3 tys. takich przypadków średnio rocznie od 2018 r. W 2023 r. rozpoznano 3,2 tys. przypadków hipotermii.

Trzecie rozpoznanie, jeśli chodzi o zaburzenie związane z zanieczyszczeniem środowiska, które bezpośrednio miało wpływ, to generalnie poziom zanieczyszczeń układu oddechowego. To jest 1,2 tys. osób, w powiązaniu z narażeniem bezpośrednio na wysoką temperaturę.

U 200 osób w 2023 r. rozpoznano narażenie na nadmierne naturalne zimno. Tutaj mówimy bardziej o przypadku osób, które zostały zidentyfikowane jako bezdomne. Ponadto u 160 osób bezpośrednio narażenie na gorąco.

Jeśli chodzi o przyczyny zgonów, które są monitorowane przez Główny Urząd Statystyczny, w odniesieniu do czynników środowiskowych, które mają bezpośredni lub pośredni wpływ na zgon, odnotowano przede wszystkim zapalenia płuc oraz udary. Według monitorowania ICD-10, w latach 2015–2022 – wychłodzenie, przegrzanie. Według GUS najwięcej osób zostało odnotowanych z powodu naturalnego narażenia na zimno i to jest również informacja, które się pokrywa z danymi zebranymi przez nasz Departament Analiz. To jest 230 rocznie przypadków łączonych bezpośrednio ze zgonami rocznie. Czyli 230 zgonów rocznie odnotowuje się od 2015 do 2022 r.

Dodatkowo, jeśli chodzi o nadmierne zimno, w 2022 r. zmarło 330 osób. Z kolei 7 zgonów rocznie było przypisanych narażeniu na nadmierne gorąco. W roku 2021 i w 2022 r. 11 osób zmarło z przyczyny nadmiernego gorąca. Takie są dane aktualne, jeśli chodzi o statystyki GUS i statystyki zebrane przez ministra zdrowia.

Chciałabym tylko potwierdzić, że aktualnie Ministerstwo Zdrowia monitoruje wszystkie przyczyny hospitalizacji pacjentów. Na potrzeby tego posiedzenia podkomisji zostały zebrane te szczególne, powiązane i wskazywane w literaturze jako kluczowe. Pod względem sytuacji na terenie Unii Europejskiej, Polska w tym zakresie nie odznacza się jakoś szczególnie jako kraj wymagający monitorowania, podjęcia specjalnych działań. Jednak działania profilaktyczne, edukacyjne, informacyjne, zwłaszcza w okresie letnim, są podejmowane przez nasz urząd, przez inspekcję sanitarną. Kierowane są bezpośrednio do grup docelowych, zwłaszcza osób starszych.

Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego Państwowy Zakład Higieny – Państwowy Instytut Badawczy w ramach raportu dwukrotnie przeprowadził analizę przyczyn wpływu czynników środowiskowych na pogorszenie stanu zdrowia ludności, perspektywy w tym zakresie i rozwiązania, które można by było wdrożyć i poprawić. Są raporty, informacje. Podsumowanie z tych raportów było przekazane do wojewodów. Urzędy na poziomie powiatów, jednostki samorządu terytorialnego również zapoznały się z raportem i podejmowały działania. Na stronach powiatowych urzędów są informacje o działaniach zaradczych w zakresie upałów, jakie należy podejmować względem populacji szczególnie narażonej.

Z mojej strony to wszystko. Jeżeli będą pytania, to bardzo proszę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję za tę wyczerpującą informację i teraz bardzo proszę przedstawiciela Ministerstwa Klimatu i Środowiska o przedstawienie informacji. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Piotr Łyczko:

Dziękuję. Piotr Łyczko, zastępca dyrektora Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych, Ministerstwo Klimatu i Środowiska. Ja w swojej wypowiedzi skoncentruję się na temacie zanieczyszczenia powietrza.

Jeżeli chodzi o zanieczyszczenie powietrza, to wciąż mamy problem w skali całej Polski, głównie z przekroczeniami poziomów dopuszczalnych pyłów zawieszonych, pyłu PM_{10} , $PM_{2,5}$ oraz benzo(a)pirenu, który jest zanieczyszczeniem znajdującym się również na pyłe. Najtrudniejsza sytuacja w zakresie zanieczyszczenia powietrza występuje na południu Polski. Narażone są województwa południowe – śląskie, małopolskie, dolnośląskie. W przypadku tego narażenia na zanieczyszczenie powietrza mamy do czynienia zarówno z długotrwałym zanieczyszczeniem powietrza, czyli przekroczeniem czy wysokim stężeniem norm długoterminowych średniorocznych, jak i epizodami wysokich stężeń, przekroczeniem poziomów informowania czy poziomów alarmowych.

Warto natomiast podkreślić, że w perspektywie ostatnich lat bardzo widoczna jest stała poprawa jakości powietrza w całej Polsce. Jest to efekt zarówno działań prowadzonych w samorządach, związanych z realizacją programów ochrony powietrza czy uchwał antysmogowych, ale również warunków klimatycznych, które pomagają w poprawie warunków zarówno rozprzestrzeniania zanieczyszczeń, jak i powstrzymywania powstawania tych zanieczyszczeń, a których główną przyczyną jest ogrzewanie mieszkań. Tym sektorem, który ma największy wpływ na emisję zanieczyszczeń, jest sektor komunalno-bytowy.

Dodatkowo w miastach, szczególnie w tych dużych, występuje problem wysokich stężeń dwutlenku azotu. To jest zanieczyszczenie komunikacyjne, którego główną przyczyną jest emisja z pojazdów samochodowych.

Jeśli chodzi o wpływ zanieczyszczeń na zdrowie mieszkańców, to mamy przykłady badań, które były prowadzone również w Polsce. Jest to ważny element, który jest wykorzystywany zarówno w samorządach, jak i na poziomie krajowym, aby uzasadniać konieczność działań, których celem jest właśnie obniżenie emisji zanieczyszczeń.

Przykładem badań, które wskazują na wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie, są badania prowadzone w Krakowie przez zespół profesora Jędrzychowskiego, które wskazały na to, że narażenie matek na większą ekspozycję na smog ma konsekwencje w postaci częstszych zachorowań, infekcji i gorszego rozwoju dzieci w wieku późniejszym. Mamy również przykłady negatywnego wpływu smogu właśnie na dzieci oraz osoby szczególnie obciążone dodatkowymi chorobami współistniejącymi. Te dane wskazują, że smog jest powodem przedwczesnych zgonów około 48 tys. osób w Polsce.

Dodatkowo dane wskazują na duże znaczenie epizodów smogowych, czyli takich dni z wysokimi stężeniami zanieczyszczeń, na zwiększone przyjęcia pacjentów na szpitalnych oddziałach ratunkowych z symptomami zaostrzonej przewlekłej obturacyjnej choroby płuc. Te dane pokazują na 50-procentowy wzrost liczby tych pacjentów w tych sytuacjach oraz 30% więcej pacjentów z migotaniem przedsionków. Ponadto kardiologzy ze Śląskiego Centrum Chorób Serca wskazują, że w czasie tych epizodów smogowych, czyli tych wysokich poziomów zanieczyszczeń, liczba zgonów zwiększa się o 6%, natomiast liczba zgonów z przyczyn sercowo-naczyniowych o kolejne 8%.

Te dane są istotnym elementem uzasadniającym podejmowanie działań zmierzających do obniżenia emisji zanieczyszczeń do powietrza. Obecnie 14 na 16 województw w Polsce ma przyjęte przepisy, tak zwane lokalne uchwały antysmogowe, których celem jest wprowadzenie ograniczeń w eksploatacji urządzeń grzewczych, które dodatkowo wpływają na wysokie stężenia zanieczyszczeń. Efekty tych regulacji znacząco wpływają na poprawę jakości powietrza w długim terminie.

Warto jeszcze wspomnieć, że obecnie jesteśmy na końcowym etapie prac w Komisji Europejskiej nad nową dyrektywą w sprawie jakości powietrza dla Europy. Ta dyrektywa zakłada znaczące obniżenie wartości dopuszczalnych zanieczyszczeń, głównie zanieczyszczeń powietrza, pyłu PM_{10} , pyłu $PM_{2,5}$, również tlenków azotu. Tak naprawdę te wartości dopuszczalne zostaną obniżone o połowę w stosunku do obecnie obowiązujących norm w Unii Europejskiej. Przyjęcie tej dyrektywy jest planowane jeszcze w tym

roku i czas na implementację tej dyrektywy do porządku prawnego to będą 2 lata, natomiast termin na osiągnięcie tych nowych, znacznie zaostrzonych norm jakości powietrza dla krajów członkowskich, to rok 2030.

Implementacja tych nowych poziomów dopuszczalnych będzie wymagała jeszcze znaczącego wysiłku zarówno po stronie krajowej – przygotowania odpowiednich narzędzi, odpowiednich regulacji – jak i po stronie samorządów. Tak naprawdę te działania naprawcze są realizowane głównie na poziomie gmin, aby w tym krótkim dość czasie, do roku 2030, możliwe było osiągnięcie tych zaostrzonych norm jakości powietrza. Dziękuję. Oczywiście, jeżeli pojawią się pytania, to też na nie odpowiem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo serdecznie dziękuję. Teraz zapraszam do zabrania głosu przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli.

P.o. wicedyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Krakowie Mariusz Gorczyca:

Dzień dobry państwu. Tytułem wstępu chcę powiedzieć tylko, że na dzisiejsze posiedzenie był też zgłoszony pan wiceprezes Miklis, ale nie będzie mógł wziąć udziału w tym spotkaniu z uwagi na konieczność wzięcia udziału w innych spotkaniach, które nieco się przedłużyły. Tak więc w imieniu pana prezesa przepraszam. Myślę, że w trójkę postaramy się go godnie zastąpić, reprezentować izbę.

To ja się przedstawię. Nazywam się Mariusz Gorczyca. Pełnię obowiązki wicedyrektora Delegatury NIK w Krakowie. Ze mną są też pan Paweł Gliniński, doradca prawny i pan Dariusz Jankowski, który był koordynatorem tej kontroli. Ja za chwilę panu Darkowi oddam głos i on państwu przedstawi krótką prezentację o wynikach tej kontroli, natomiast tytułem takiego uzasadnienia i wytłumaczenia, dlaczego akurat delegatura w Krakowie zajmuje się takim problemem, powiem, że jest to problem, który dotyczy nie tylko Krakowa, ale kilku, kilkunastu lub kilkudziesięciu innych miast w zależności od skali, jaką sobie przyśniemy do oceny tego zagadnienia – pan Darek państwu wytłumaczy, co mam na myśli...

Natomiast wracając do początków zainteresowania izby takimi tematami, to chciałbym przypomnieć, że w 2014 r. izba prowadziła taką kontrolę, w wyniku której skierowaliśmy wniosek do ministra środowiska o stworzenie ram prawnych umożliwiających wprowadzenie przez jednostki samorządu stref – wtedy jeszcze mówiliśmy o strefach ograniczonej emisji komunikacyjnej, powiedzmy, że to są te strefy czystego transportu – których niedługo prawdopodobnie doświadczą mieszkańcy co najmniej Krakowa i Warszawy. No to zwracam uwagę, że to jest 10 lat, odkąd mówiliśmy o tym, żeby stworzyć ramy prawne. Jeszcze te strefy nigdzie nie obowiązują, więc dość dużo czasu mija, odkąd jesteśmy w stanie przyjąć i doprowadzić do wdrożenia takich rozwiązań.

W 2017 r. izba ponowiła taką szeroką kontrolę dotyczącą ochrony powietrza przed zanieczyszczeniami i tam już badaliśmy rozwiązania przewidziane w ówczesnej ustawie o elektromobilności i też mieliśmy wiele uwag krytycznych do możliwości stworzenia tych stref czystego transportu. Potwierdzeniem tych obaw była próba utworzenia strefy czystego transportu na krakowskim Kazimierzu. Ta strefa przetrwała 3 miesiące z racji tego albo z uwagi na takie okoliczności, o których pisaliśmy w raporcie, że te rozwiązania były zbyt restrykcyjne i niedostosowane do stanu rynku motoryzacyjnego. Po prostu w siedemnastym czy osiemnastym roku mowa o samochodach elektrycznych, których naprawdę był promień i znikomy odsetek, a tylko takie mogły być dopuszczone, elektryczne lub z napędem wodorowym, rzeczywiście nie mogło się sprawdzić i nie sprawdziło się.

Przypomnę jeszcze dwie kontrole z 2019 r., bardzo ciekawe. Jedna właśnie o elektromobilności, która też wskazywała i mówiła o strefach czystego transportu, że można by próbować takie strefy tworzyć miastach powyżej 100 tys. mieszkańców lub nawet w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców, bo te przepisy trochę inaczej wtedy wyglądały. Co ciekawe, ta kontrola mówiła o tym, żeby zapewnić możliwość tworzenia takich stref gminy uzdrowiskowym. To też jest taki problem, któremu izba szczególnie się przygląda i mam nadzieję, że w najbliższym czasie – to nie jest żadna tajemnica, bo kontrola taka

była w planie i państwo też będziecie adresatami kolejnego raportu izby o tym problemie...

Była jeszcze taka ciekawa kontrola, która dotyczyła eliminowania z ruchu pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe. Tam też były bardzo ciekawe wnioski, między innymi wprowadzenie sankcji za usuwanie pewnych elementów wyposażenia pojazdów, które istotnie ograniczały emisję do środowiska. Ja tu państwo nie będę już przedstawiał szczegółowo tych wniosków, ale dlaczego o tym mówię. Dlatego, że to wszystko są rzeczy, które mają wpływ albo mogłyby mieć wpływ na ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Teraz jest takie pytanie, czy nam udało się przez te 10 lat, odkąd wskazywaliśmy, że jest taka potrzeba, istotnie ograniczyć to zanieczyszczenie komunikacyjne. Tu pan dyrektor Łyczko wspomniał, że jeśli chodzi o sektor komunalno-bytowy i tę tak zwaną niską emisję, to rzeczywiście pewnymi sukcesami możemy się pochwalić, bo widać wyraźnie, że ta emisja maleje... Inaczej, stężenia maleją. Oczywiście w wielu miejscach te przekroczenia są i w kontekście tych zaostrzających się planowanych zmian dyrektywy CAFE, niestety, będziemy niejako startować może nie od zera, ale zostaniemy cofnięci do takiego punktu, w którym byliśmy ileś lat temu. Przepraszam, że tak mówię, bo to jest oczywiście kolokwialne stwierdzenie, ale niestety będziemy tę walkę musieli zacząć od nowa.

Natomiast zanieczyszczenia komunikacyjne są dlatego trudne, że tutaj nie ma dobrego rozwiązania, a przynajmniej zobaczymy za chwilę w prezentacji, że nie do końca wiemy, co robić, żeby je istotnie ograniczyć. Ja nie mówię, żeby ograniczyć o 5, czy nawet 10% – to jest już sporo – ale nawet ograniczenie o taki procent w części miast nie zapewni nam osiągnięcia obecnych norm, nie mówiąc o tych normach zaostrzonych. Chyba już za długo zabierałem głos, więc oddaję głos panu Darkowi Jankowskiemu, który był koordynatorem kontroli. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Główny specjalista kontroli państwowej NIK Dariusz Jankowski:

Dzień dobry państwu. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę dotyczącą działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych w miastach. Okres jaki objęliśmy kontrolą, to był czas od 1 stycznia 2018 r. do 1 września 2023 r.

Podjęliśmy kontrolę, ponieważ prawo do czystego, zdrowego, zrównoważonego środowiska należy do katalogu praw człowieka, a ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko jest jednym z celów polityki transportowej Unii Europejskiej. Emisja liniowa komunikacyjna jest drugą w kolejności, po tak zwanej niskiej emisji, przyczyną złej jakości powietrza, szczególnie w dużych miastach w Polsce.

Główną substancją szkodliwą dla ludzi powstającą podczas spalania paliw w silnikach pojazdów spalinowych, która ma wpływ na jakość powietrza, są tlenki azotu. Zanieczyszczenie powietrza tlenkami i dwutlenkiem azotu powoduje nasilenie chorób układu oddechowego, zwłaszcza astmy, ale także może powodować udar, cukrzycę. Jak szacuje Europejska Agencja Środowiskowa, wskutek nadmiernego zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu w Polsce corocznie przedwcześnie umiera 3400 osób, co przekłada się na 101 utraconych lat życia na 100 tys. mieszkańców.

Przedwczesne zgony to jest jedno, natomiast mieszkańcy Polski także tracą lata życia w zdrowiu. Zgodnie z szacunkami Europejskiej Agencji Środowiskowej, z powodu cukrzycy związanej z nadmiernym zanieczyszczeniem tlenkami azotu, mieszkańcy Polski tracą 33 lata życia w zdrowiu na 100 tys. mieszkańców.

Na kolejnym slajdzie przedstawiliśmy porównanie, gdzie plasuje się Polska, jeżeli chodzi o te przedwczesne zgony i stracone lata życia na tle krajów europejskich. Polska plasuje się gdzieś w środku. To znaczy, najgorsza sytuacja pod tym względem jest w Turcji, Bułgarii, Rumunii, ale też gorsza sytuacja jest w Niemczech i we Włoszech, gdzie zresztą na największą skalę wprowadzane są strefy czystego transportu. Natomiast sytuacja najlepiej wygląda w krajach skandynawskich. Na tej mapce nie jest zaznaczona Wielka

Brytania, jako że Europejska Agencja Środowiskowa już nią się nie zajmuje, natomiast tam też ten problem był istotny, szczególnie w największych miastach.

Jeżeli chodzi o zanieczyszczenie tlenkami azotu, możemy mówić o przekroczeniach obecnie dopuszczalnych stężeń, które średniorocznie plasują się na poziomie $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Natomiast trzeba zwrócić uwagę na to, że w 2021 r. Światowa Organizacja Zdrowia opublikowała nowe zalecenia, które wskazują, że tak naprawdę z punktu widzenia zdrowia te stężenia azotu nie powinny przekraczać $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, czyli tak naprawdę to stanowiłoby zaostrzenie tych norm czterokrotnie.

W związku z tymi zaleceniami Unia Europejska pracuje też nad nowelizacją dyrektywy dotyczącej jakości powietrza, dyrektywy CAFE, o czym już pan dyrektor wcześniej wspominał. Zgodnie z tą nowelizacją dopuszczalne normy byłyby zaostrzone dwukrotnie, czyli do poziomu $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Na kolejnych slajdach przedstawiliśmy na mapkach, jak ta sytuacja wygląda z punktu widzenia tych dopuszczalnych stężeń w Polsce. Jeżeli mówimy o obecnie dopuszczalnych normach, to tak naprawdę te normy są przekroczone w czterech największych miastach. To są Warszawa, Kraków, Wrocław. W Katowicach te stężenia są przekroczone na autostradzie A4, więc to jest troszeczkę inna sytuacja.

Z tego punktu widzenia można mogłoby się wydawać, że jest to problem dość ograniczony do tych największych miast. Natomiast jeżeli spojrzymy już na liczbę miejsc, gdzie przekroczone były te poziomy stężenie $20 \mu\text{g}$, czyli takie, jak są planowane do osiągnięcia w znówelizowanej dyrektywie CAFE, to mówimy już o 22 takich miejscach w Polsce. Natomiast jeżeli spojrzelibyśmy na miejsca, gdzie tak naprawdę stężenia tlenków azotu są niezdrowe, są złe dla zdrowia zgodnie z zaleceniami Światowej Organizacji Zdrowia, to mówimy obecnie tak naprawdę o 105 miejscowościach rozproszonych w całej Polsce, z tym, że tych miejscowości może być więcej, bo jesteśmy też troszeczkę ograniczeni lokalizacją czynników, które mierzą dwutlenki azotu.

My kontrolowaliśmy 7 miast, w czterech województwach, w których notowano najwyższe stężenia. To były Warszawa, Kraków, Wrocław, Częstochowa, Bielsko-Biała, Tarnów i Legnica. Jak wspominałem, Katowice nie zostały objęte kontrolą, gdyż tam te przekroczenia notowane są na autostradzie A4 i wpływ miasta na to jest mocno ograniczony.

Co ustaliliśmy? We wszystkich kontrolowanych miastach podejmowano działania, które miały na celu ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych, ale te działania nie były wystarczająco skuteczne. Nie rozwiązano wciąż problemu nadmiernej emisji pochodzącej ze źródeł transportowych i jej negatywnego wpływu na zdrowie. Działania w tym obszarze, jakie podejmowały miasta, były często rozproszone, opisane w różnych programach strategicznych.

W pięciu z siedmiu kontrolowanych miast nie było aktualnego planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, który powinien stanowić podstawę planowania rozbudowy i organizacji ruchu w mieście. W każdym z tych kontrolowanych miast na przestrzeni lat odnotowano obniżenie emisji liniowej i stężeń dwutlenku azotu, ale w tych trzech największych – Warszawie, Krakowie, Wrocławiu – poziom tlenku azotu wciąż przekraczał obecnie obowiązujące normy, a spośród kontrolowanych siedmiu miast tylko w Legnicy tak naprawdę byłyby spełnione wymagania projektowanej nowelizacji dyrektywy CAFE. Zatem oznacza to, że wszystkie te miasta, a nawet więcej, bo tak jak wspominałem, to są 22 miejscowości w Polsce, które przekraczały, według stanu na 2022 r., projektowane normy, będą musiały w najbliższym czasie zintensyfikować działania na rzecz ograniczenia emisji sektora transportowego.

Miasta działając w tych obszarach rzetelnie identyfikowały problem zanieczyszczeń komunikacyjnych. Współpracowały z Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska, ale wszystkie one kierowały się tak naprawdę tylko obecnie dopuszczalnymi normami. W żadnym z tych miast nie określono jako celu poprawy powietrza do takiego stopnia, jak zaleca Światowa Organizacja Zdrowia, a stężenia w Warszawie, Krakowie i Wrocławiu przekraczają te zalecenia ponad czterokrotnie, w pozostałych miastach około dwu i trzykrotnie.

Miasta tworzyły warunki ruchu, które sprzyjały ograniczeniu emisji ze źródeł transportowych, ale odnośnie do zasady nie weryfikowały, w jakim stopniu te działania się przyczyniają do poprawy jakości powietrza. Nie sprawdzano tego. Takimi działaniami były: wprowadzanie stref „Tempo 30”, rozbudowa sieci dróg dla rowerów, inwestycja w niskoemisyjną komunikację publiczną. Tutaj na szczególne uznanie zasługują Warszawa i Wrocław. W przypadku Warszawy było to inwestowanie w rozbudowę metra i budowę nowej linii tramwajowej. Natomiast zarówno Warszawa, jak i Wrocław dosyć znacznie rozbudowywały także sieć parkingów Park&Ride.

Miasta prowadziły aktywną politykę kształtowania zachowań komunikacyjnych, skłaniały mieszkańców do tego, żeby jak najczęściej korzystali z komunikacji zbiorowej, rowerów, środków transportu zeroemisyjnego. Jednak te działania, ta polityka, nie była w pełni skuteczna. W pięciu z siedmiu miast od lat spadał udział podróży odbywanych komunikacją miejską w tych miastach. Tylko w Warszawie i Bielsku-Białej był trend odwrotny, że ta komunikacja była częściej i chętniej wybierana przez mieszkańców.

W toku naszej kontroli przeprowadziliśmy też ankietę. To była ankieta online, skierowana do mieszkańców miast, ale także do odwiedzających te miasta. Pytaliśmy w tej ankiecie między innymi o ocenę komunikacji publicznej, ale także o kwestię taką, co skłoniłoby te osoby do tego, żeby zrezygnowały z poruszania się samochodami. Głównym punktem, który wskazywali ankietowani, była atrakcyjna komunikacja publiczna.

Na kolejnym slajdzie przedstawiliśmy wyniki tej ankiety pod kątem atrakcyjności komunikacji publicznej według trzech, naszym zdaniem najistotniejszych kryteriów stanowiących o jej atrakcyjności, to jest dostępność, koszt i częstotliwość kursowania. Tego tutaj może tak dokładnie nie widać, natomiast powiem co najistotniejsze.

Ankietowani komunikację publiczną oceniali najlepiej w każdym z tych kryteriów w Warszawie, i też Warszawa była jednym z tych miast, z tych zaledwie dwóch miast, w którym coraz częściej wykorzystywano komunikację publiczną w stosunku do korzystania z samochodów. Co ciekawe, z tej ankiety wynikało także, że ankietowani najgorzej oceniali koszt komunikacji w Krakowie i Legnicy i były to też jednocześnie miasta, które w największym stopniu finansowały funkcjonowanie komunikacji ze sprzedaży biletów, najmniej do niej dopłacali.

Tak jak wspominałem, miasta nie aktualizowały planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, choć na ich podstawie powinna być prowadzona polityka transportu zbiorowego. Same miasta, tak jak mówiłem, kształtując politykę zachowań namawiały mieszkańców do tego, żeby coraz mniej wykorzystywali samochody osobowe, natomiast same nie dawały tutaj dobrego przykładu i w pięciu z siedmiu kontrolowanych miast floty pojazdów miast, ich jednostek i spółek, zauważalnie rosły. Oczywiście były to samochody coraz nowsze, spełniające najnowsze normy euro, ale też pod kątem takiej działalności edukacyjnej same miasta, że tak powiem, coraz chętniej i więcej wykorzystywały samochody.

Wszystkie kontrolowane miasta były miastami na prawach powiatu, a zatem do ich zadań należał nadzór nad stacjami diagnostycznymi, ale jedynie w Krakowie tak naprawdę przeprowadzano kontrole stacji diagnostycznych zgodnie z ustawowym terminem corocznym. Kraków też zalecił diagnostom odnotowywanie w wynikach przeglądów wyników badania emisji spalin, co miało na celu działanie edukacyjne także w stosunku do diagnostów, żeby pamiętać o tym, żeby zwracali na to uwagę. W Krakowie także na szerszą skalę współpracowano z policją. Miasto użyczyło policji analizatory spalin, żeby także policjanci mogli prowadzić takie kontrole w ruchu w mieście. I tak naprawdę jedynie w Krakowie takie kontrole były na szerszą skalę przez policjantów prowadzone.

Kolejnym narzędziem, które mają miasta, jeżeli chodzi o ograniczanie zanieczyszczeń komunikacyjnych, jest możliwość wprowadzenia stref czystego transportu. Tak naprawdę, do tej pory wprowadzać strefę próbowało miasto Kraków. Pierwsza próba była w roku 2019. Tylko, tak jak pan dyrektor wspominał, to była krótka próba, ponieważ obostrzenia były dosyć mocne i tam uprawnione do wjazdu były tak naprawdę tylko pojazdy elektryczne. Wskutek protestów mieszkańców ta strefa została szybko uchylona.

Kolejna próba, która została podjęta przez Kraków, była obarczona błędami. Te błędy dotyczyły między innymi nieustalenia dokładnych granic strefy. W wyniku tych błęd-

dów w styczniu tego roku Wojewódzki Sąd Administracyjny uchylił uchwałę powołującą tę strefę, między innymi wskazując na te błędy, o których napisaliśmy w wystąpieniu, czy w informacji. Natomiast wyrok w chwili obecnej jest nieprawomocny. Miasto wprowadzić zapowiedziało, że nie będzie go zaskarżać, natomiast inne podmioty złożyły skargę. Strefa ma zacząć obowiązywać od 1 lipca i obecnie tak naprawdę nie wiadomo, czy będzie obowiązywać, czy nie będzie obowiązywać.

Drugim miastem, które w czasie kontroli było najbardziej zaawansowane we wprowadzenie strefy czystego transportu, była Warszawa. Te przygotowania do czasu, kiedy skończyliśmy kontrolę, nie zakończyły się, natomiast z tego, co wiadomo, w grudniu podjęto uchwałę o wprowadzeniu tej strefy także od 1 lipca 2024 r.

Analizując kwestię stref czystego transportu przeglądaliśmy się, jak wygląda sytuacja w innych krajach europejskich pod tym względem. Te doświadczenia wskazują jednak, że strefy czystego transportu to nie jest czarodziejska różdżka, po których wprowadzeniu nagle nastąpi drastyczne obniżenie emisji, stężenia dwutlenku węgla. Strefy czystego transportu są narzędziem, które mogą poprawić sytuację, zwłaszcza jeżeli stanowi jeden z elementów spójnej polityki transportowej miasta. One oczywiście muszą być odpowiednio zaplanowane, zasady wjazdu jasno określone.

Tak naprawdę, jeżeli chodzi o badania i ekspertyzy prowadzone w Krakowie, przygotowujące do wprowadzenia stref czystego transportu, to nawet ten wariant najszerszy, przy założeniu, że strefą objęte byłoby całe miasto i najbardziej radykalny, jeżeli chodzi o wymagania wjazdu – w Krakowie był bodajże analizowany wjazd do strefy, jeżeli chodzi o samochody benzynowe Euro 3 i diesle Euro 5 – to wskazywano, że tak naprawdę może to ograniczyć stężenia dwutlenku azotu o około 10%.

Jeżeli chodzi o wymagania, tutaj jest taka grafika przygotowana przez Europejską Agencję Środowiskową, która obrazuje też to, dlaczego w różny sposób należałoby patrzeć na samochody z silnikiem diesla i samochody z silnikiem benzynowym przy wprowadzaniu stref czystego transportu. Jaśniejszym kolorem zaznaczono dopuszczalną normami emisję dwutlenku azotu przez te pojazdy, a tym ciemniejszym rzeczywistą emisję. Wynika z tego, że tak naprawdę, jeżeli chodzi o te najnowsze samochody z silnikiem diesla, czyli spełniających normę Euro 6, one wciąż emitują więcej dwutlenku azotu niż samochody z silnikiem benzynowym, spełniające normę Euro 3, czyli jeszcze z 2000 r.

Tak jak wspominałem, jakość powietrza, jeżeli chodzi o stężenia dwutlenku azotu, w ostatnich latach poprawia się, natomiast nie jest to drastyczna poprawa. Ona jest dosyć powolna, zwłaszcza w kontekście... Tutaj linią przerywaną zaznaczone są projektowane wymagania dyrektywy CAFE. Na tym wykresie też widać spadek, jaki nastąpił, jeżeli chodzi o średnioroczne stężenia w 2020 r. Wprowadzono wówczas bezprecedensowe tak naprawdę ograniczenia w przemieszczaniu się.

Przyjrzelśmy się też, jak te ograniczenia w ruchu w czasie pandemii wpłynęły na stężenia dwutlenku azotu i tutaj porównaliśmy okres marca-kwietnia poszczególnych lat, ponieważ wtedy te obostrzenia w przemieszczaniu się były największe. Jak możemy zauważyć, ten spadek jest istotny, jest zauważalny, ale w Krakowie, jak widać, nawet nie pozwala osiągnąć tych stężeń obecnie dopuszczalnych, a w Warszawie i Wrocławiu wprowadzić pozwala obecnie dopuszczalne normy osiągnąć, natomiast jest mu jeszcze daleko do tych projektowanych poziomów zakładanych przez nowelizację dyrektywy CAFE. To wskazuje na to, że to jest jednak problem bardziej złożony i samo tylko tak duże ograniczenie ruchu, nawet jak w pandemii, nie pozwoli osiągnąć poziomów stężeń, które byłyby akceptowane.

P.o. wicedyrektor Delegatury NIK w Krakowie Mariusz Gorczyca:

Jeśli można, tytułem uzupełnienia. To jest też ciekawy problem, bo dotychczasowe dane, które my też braliśmy pod uwagę i te dane, które były wykorzystywane przy tworzeniu programów ochrony powietrza i wynikające z informacji WIOŚ czy GIOŚ dotyczących rocznych ocen jakości powietrza, wskazują, że ponadnormatywne stężenia tlenków azotu wynikają przede wszystkim właśnie z tej emisji liniowej związanej z komunikacją, z transportem.

Natomiast, tak jak państwo widziecie na tym wykresie, rzeczywiście pandemia, tak jak kolega powiedział, była takim testem, którego chyba nikt nie odważy się powtórzyć, bo były te ograniczenia bardzo duże w przemieszczaniu się, i te stężenia tlenków azotów są wysokie. Zatem być może to jest też taki czas, żeby dokonać jakiejś rewizji, czy te szacunki – bo to są dane szacunkowe – rzeczywiście są adekwatne, czyli na ile ten transport jest odpowiedzialny za to. No bo tak jak wspomniał kolega, zastanawiające są te dane, skąd tak wysokie stężenia, pomimo znacznego ograniczenia przemieszczania się i ruchu pojazdów samochodowych.

Główny specjalista kontroli państwowej NIK Dariusz Jankowski:

Zmierzając do wniosków, w wyniku kontroli nie formułowaliśmy wniosków do władz centralnych, natomiast zwróciliśmy się z rekomendacjami dla władz miast, które powinny naszym zdaniem zadbać o zapewnienie spójnej polityki transportowej w mieście. Ona powinna uwzględniać cele strategiczne związane z obniżeniem zanieczyszczeń liniowych, a także uwzględniać w tych celach nie tylko poziomy dopuszczalne obecnie, ale także zalecenia Światowej Organizacji Zdrowia.

Miasta powinny podejmować działania na rzecz zwiększenia atrakcyjności komunikacji publicznej tak, ażeby jednak większa część osób z tej komunikacji chciała korzystać. Powinno się zwiększyć nacisk na aktualność planów transportowych, które powinny stanowić podstawę budowania szerokich działań w celu ograniczenia zanieczyszczeń. Należałoby zharmonizować wiele różnych dokumentów, które dotyczą tego tematu, tak żeby ze sobą były spójne i stanowiły jakiś wspólny plan działania. Także należałoby podejmować współpracę z policją, żeby jednak eliminować z ruchu te pojazdy, które po prostu nie spełniają norm i nie powinny się po drogach poruszać. Natomiast jeżeli byłyby podjęte decyzje o wprowadzeniu stref czystego transportu, to powinny one być poprzedzone szerokimi konsultacjami społecznymi, bo także doświadczenia europejskie wskazują, że najlepsze efekty mogą zostać osiągnięte, jeżeli wprowadzenie takich stref wiąże się ze społeczną akceptacją. Nie tylko europejskie, bo przecież ta krakowska strefa na Kazimierzu też została uchylona w wyniku protestów mieszkańców.

Wskazujemy także, że wprowadzając ograniczenia, jeżeli chodzi o możliwość wjazdu do SCT należałoby się skupić na normach emisji spalin spełnianych przez pojazdy albo emitowanych przez nie zanieczyszczeń, ewentualnie łącznie, natomiast kwestie, która pojawiają się w tych uchwałach dotyczących lat produkcji pojazdów czy dat pierwszej rejestracji w Unii Europejskiej, jednak powinno się odłożyć na dalszy plan, bo o ile normy Euro w Unii Europejskiej są bezpośrednio powiązane z rocznikami, o tyle w przypadku samochodów spoza Unii Europejskiej... Chodzi o to, żeby nie doszło do takiej sytuacji, że po strefach czystego transportu mogą poruszać się samochody spoza Unii Europejskiej – nie wiem, ze Stanów Zjednoczonych – które są nowsze niż niektóre samochody pochodzące z Unii Europejskiej, ale jednocześnie bardziej zanieczyszczające.

W efekcie kontroli sformułowaliśmy 18 wniosków do kontrolowanych miast, 4 zostały zrealizowane, w przypadku 13 zostały podjęte działania. Jedyny niezrealizowany wniosek kierowaliśmy do prezydenta miasta Krakowa i wskazywaliśmy tam na błędy, które były w uchwale o ustanowieniu strefy czystego transportu, że jeżeli one nie zostaną poprawione to istnieje bardzo duże ryzyko, że wojewódzki sąd administracyjny tę uchwałę uchyli. Prezydent miasta nie zdecydował się tego wniosku zrealizować, no i tak jak wspominałem, 11 stycznia Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie wydał taki wyrok uchylający tę uchwałę, właśnie między innymi ze względu na te błędy, na które wskazywaliśmy. Wyrok jest obecnie nieprawomocny. Żaden z kontrolowanych urzędów nie zgłosił zastrzeżeń do treści wystąpień, które do nich kierowaliśmy. Dziękuję serdecznie za uwagę.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo serdecznie dziękuję za wszystkie przedstawiam tutaj informacje i rozpoczynamy dyskusję. Mam taką prośbę. Po pierwsze, chciałabym zwrócić uwagę pani, że my nagrywamy. Tak więc, jakby nie ma potrzeby... Dziękuję. I jeszcze chciałabym prosić, żebyśmy wszyscy w miarę zwięźle się wypowiadali, bo ja niestety mam posiedzenie komisji za godzinę, na którym muszę niestety być, więc musimy pewną dyscyplinę czasową tutaj

wprowadzić, żeby panie i panowie posłowie mieli szansę się wypowiedzieć, ale przede wszystkim strona społeczna, bo na państwa głosie jako ekspertów nam najbardziej zależy. W związku z tym już szybciotko przechodzę do dyskusji. Miłe koleżanki może najpierw. Czy któraś z pań chciałaby zabrać głos? Tradycyjnie pierwsze panie posłanki.

Posel Iwona Karolewska (KO):

To ja tak szybciotko, bo swój czas chciałabym oddać stronie społecznej. Wydaje mi się, że za mało wybrzmiało dzisiaj o niskiej emisji, bo tak naprawdę to chyba jest główny problem zanieczyszczeń w naszych miastach, w naszych miejscowościach. Z tego, co wiem, to chyba dwa województwa nadal jeszcze nie podjęły ustaw antysmogowych i w dwóch województwach, czyli konkretnie warmińsko-mazurskim i podlaskim, uchwały dotyczące wymiany kopciuchów nadal nie obowiązują.

W dwóch województwach czas jest jeszcze do 2027 i 2030 r., a z tego co ja pamiętam ze swojego dotychczasowego zatrudnienia, na przykład wydział ochrony środowiska, w którym pracowałem, zawsze musiał uprzedzać, bodajże z tygodniowym wyprzedzeniem, o możliwości kontroli w danym miejscu. Tak więc w przypadku palenia niedozwolonymi substancjami problem polegał na tym, że tam zdążyło już być posprzątane. Ten przepis chyba też był niespójny z warunkami i możliwością złapania kogoś na gorącym uczynku. To tylko jedna taka uwaga. Dziękuję bardzo.

Aha, też problem. Pomimo tego, iż są kary – bodajże do 5000 zł za niewymienienie kopciucha w zależności od województwa, zależy której klasy kotła – to chyba jednak ubóstwo jest problemem takim, że ludzie nadal tych pieców nie wymieniają. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję. Zapraszam kolejną koleżankę.

Posel Jolanta Zięba-Gzik (PSL-TD):

Witam państwa bardzo serdecznie. Ja mam pytanie chyba bardziej w kierunku Ministerstwa Zdrowia, w związku z sytuacją, z którą mieliśmy do czynienia w Rzeszowie w ubiegłym roku odnośnie do tej bakterii legionistów, Legionelli. Mam pytanie, czy zostały wyciągnięte jakieś wnioski, bo tak naprawdę to nie wiem, czy do końca znaleźliśmy przyczynę tego, gdzie ta bakteria tak naprawdę była. Oczywiście w załączniku nr 5 do rozporządzenia jest zakres badania wody w kierunku legionellozy, ale ono dotyczy głównie... Tak naprawdę ten załącznik nr 5 i te badania w kierunku Legionelli dotyczą budynków zamieszkania ogólnego, pensjonatów, hoteli, ewentualne użyteczności publicznej, natomiast wiemy dobrze, że Legionella jest głównie wytwarzana w aerozolu wodno-powietrznym, który jest również pod prysznicem we wszystkich naszych mieszkaniach, albo przynajmniej w większości.

Mam więc pytanie. Po pierwsze, czy były jakieś wnioski związane z tą sytuacją w Rzeszowie, czyli, gdzie dochodziło do tego zakażenia, bo szczerze mówiąc nie analizowałam tego tak dogłębnie. I czy są planowane jakieś zmiany właśnie w kwestii badania Legionelli również w blokach, domach, kamienicach, bo myślę, że tutaj też może być problem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję i teraz zapraszam panią Wioletę Tomczyk.

Posel Wioleta Tomczak (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, pierwsze wystąpienie pani przedstawicielki Ministerstwa Zdrowia, a konkretnie GIS-u, jakoś nie dało mi odpowiedzi na pytanie i tak do końca nie zrozumiałam, dlaczego jest tak dobrze, jeśli jest tak źle. To znaczy w sensie tego, co tam jest napisane, pani na końcu sformułowała, no nie jest tak źle, jest dobrze. Nie do końca więc ufam temu pani spostrzeżeniu.

Mam takie pytanie zarówno do Ministerstwa Zdrowia, jak i do Ministerstwa Klimatu i Środowiska, czy państwo przymierzają się do monitorowania i ewentualnie na tej podstawie wprowadzenia odpowiednich działań w aspekcie zanieczyszczenia światłem, o którym coraz więcej się mówi. To chodzi o zanieczyszczenie takim nienaturalnym światłem w miastach – mamy coraz więcej tego światła nocą, co też powoduje swoje konsekwencje

jak nieplodność, problemy z wydzielaniem melatoniny i skupieniem się – a po drugie, zanieczyszczeniem hałasem, głównie tuningowanych aut, także w miastach. W ogóle mamy hałas przez samochody, ale takie tuningowane auta potrafią nam naprawdę przysporzyć wiele kłopotów. Uważam więc, że odgórne spostrzeżenia dotyczące właśnie konsekwencji tego typu zachowań w miastach mogłyby spowodować, że chociaż na poziomie lokalnym bylibyśmy w stanie zmotywować włodarzy do tego, żeby wprowadzali uchwałami jakieś rozwiązania lub też byśmy mogli się tym zająć centralnie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję. Ja też sobie pozwolę zadać bardzo szybko dwa krótkie pytania. Pierwsze, dotyczy czynników meteorologicznych i ich wpływu na choroby serca. Tutaj pan z Ministerstwa Środowiska i Klimatu powiedział o tym, że jest taki wpływ i jest on obserwowany zarówno jeśli chodzi o gorąco, jak i zimno, że nadliczbowe zgony są, a ja chciałabym zapytać, czy są prowadzone jakieś badania dotyczące tego, w jakiej grupie wiekowej przede wszystkim są te zgony. Czy są na ten temat prowadzone jakieś badania? Czy to głównie dotyczy starszych czy również osób młodych i czy mamy na ten temat jakieś dane statystyczne? Jeśli w tej chwili panie nie mają takich danych, to ja bardzo chętnie otrzymam taką informację na piśmie, bo rozumiem, że można nie mieć w tej chwili takiej informacji.

Druga rzecz dotyczy edukacji, głównie, jeśli chodzi o personel medyczny, bo bardzo wiele teraz się mówi o wpływie czynników meteorologicznych, a szczególnie gorąca, na obywateli i obywatelki, i choroby, które są tym spowodowane. Chciałabym więc zapytać o to, czy są przygotowane jakieś programy edukacyjne kierowane przede wszystkim do pracowników ochrony zdrowia, żeby oni dla odmiany edukowali przyszłych, czy też obecnych pacjentów w kwestii tego, jak się zachowywać podczas fali upałów, co zrobić, żeby nie doszło do zachorowań. To są dwa moje pytania. Teraz oddaję głos panu profesorowi Samolińskiemu.

Członek zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Alergologicznego Bolesław Samoliński:

Dziękuję pani przewodniczącej. Tu jest tak dużo tematów, że strasznie trudno będzie krótko i zwięźle to wszystko przedstawić. Mam parę prostych pytań i głębszą refleksję.

Pierwsze moje pytanie dotyczy liczby stacji pomiarowych w Polsce. To pewnie powinno być kierowane do głównego inspektora ochrony środowiska, ale myślę, że ten monitoring by nam zupełnie zmienił obraz zanieczyszczeń w Polsce.

Jestem pełen podziwu dla tej benedyktyńskiej pracy, którą państwo wykonali. Myślę o Najwyższej Izbie Kontroli. Duże, duże gratulacje. Chapeau bas! Wynika z państwa kontroli, że trochę nie mamy skoordynowanej polityki w tym wypadku w zakresie transportu, ale tak naprawdę to jest szerszy temat i dotyczy w ogóle ochrony środowiska.

Tutaj przed chwilą z kolegą wymieniałem poglądy, pani przewodnicząca. Zawsze się zastanawiam, ile kilogramów węgla w Polsce trzeba spalić, żeby przejechać 100 km elektrycznym autem, ponieważ taki bezpośredni związek istnieje. Mamy 60% energii pochodzącej ze spalania węgla i to jest jedno z większych wyzwań.

Mam taką generalną refleksję jako przedstawiciel zdrowia publicznego. Jestem też alergologiem i występuję tu w roli przedstawiciela Polskiego Towarzystwa Alergologicznego. Otóż analizy amerykańskie pokazują nam, że jeden przedwczesny zgon kosztuje państwo od miliona do 1,5 mln dolarów. Przedwczesnych zgonów z powodu niskiej emisji zanieczyszczenia środowiska mamy 47 tys. Jeżeli by to przemnożyć, to nam wychodzi około 50 mld zł rocznie utraty z tytułu przedwczesnych zgonów. To jest tylko jedna dana, na którą należałoby doliczyć koszty pośrednie, jak chociażby zwolnienia, jak chociażby renty, niezdolność do pracy. Zatem, gdy popatrzymy na to globalnie, to jest to kompletnie nieopłacalne biznesowo utrzymywanie stanu zanieczyszczenia środowiska, jakie mamy w kraju.

Jesteśmy wyróżnieni w Europie pod tym względem. Nie dość, że mamy małą dietność – po Hiszpanii mamy najgorszą dietność w Europie – to w dodatku nie dbamy o tę naszą populację, tak jak trzeba. Będzie z tym wielki dramat, jeśli weźmiemy pod uwagę zmiany demograficzne.

I to jest taka trochę odpowiedź na pytanie pani przewodniczącej, która grupa wiekowa. Zdecydowanie najstarsi ludzie są najbardziej wrażliwi. Oni nie mają tego *capacity*, czyli tej zdolności reagowania na czynniki środowiskowe. To w tej grupie właśnie najwięcej jest chorób związanych ze środkowym układem nerwowym pochodzenia środowiskowego, chorób sercowo-naczyniowych i zgonów przedwczesnych, oczywiście nowotworów itd.

Faktem jest, że w Polsce ten monitoring jest słabo prowadzony zarówno pod względem czynników środowiskowych... Ja wiem, że było 300 stacji, może w tej chwili jest więcej, ale to jest stanowczo za mało na kraj, który ma 312 tys. km².

I mały przykład. O tym często mówi ta krakowska organizacja, która zajmuje się walką ze smogiem, Alarm Smogowy, że w jednej z miejscowości, która w ogóle nie istniała na mapie zanieczyszczeń Polski, nagle postawiono stację i okazało się, że w pierwszej dekadzie się znalazła. Jest to więc jedna z takich...

Mi brakuje... To jest generalna refleksja wobec tych faktów, liczb kosztów, które z tego płyną, oczywiście potężnego obciążenia systemu opieki zdrowotnej, dramatów rodzinnych, dramatów zdrowotnych, które towarzyszą osobom, które mieszkają w tych zanieczyszczonych regionach. Gdy mamy oczywiście dwa aspekty – niską emisję, mamy też problem samochodowy, który państwo tak bardzo dobrze prześledzili – to ja cały czas się zastanawiam, dlaczego my w Polsce nie zbudowaliśmy jakiejś generalnej strategii, która dawałaby know-how tym miejscowościom, które mają...

Jeżeli prezydent Krakowa ma kłopot z dobrą uchwałą, która stwarza zagrożenie, dlatego że ona nie będzie trwała, bo za chwilę sąd administracyjny ją uchyli, no to być może powinny być takie centralne regulacje, które będą mówiły o tym, że każde miasto ma wytworzyć określoną strefę wolną od zanieczyszczeń samochodowych. No oczywiście za tym muszą już jakieś środki. Trzeba to bardzo dokładnie przeliczyć.

Ja zawsze namawiałem wszystkich, żeby zrobić taki rachunek ekonomiczny, który będzie udowadniał, ile my w perspektywie krótko, długoterminowej zyskamy na tym, że włożymy teraz pieniądze w takie prozdrowotne zachowanie. Tego nam ciągle brakuje.

Od lat nie widzę, a zajmujemy się... Akurat mój zespół, Katedra Zdrowia Publicznego i Środowiskowego Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego – krajowy konsultant zdrowia środowiskowego to jest moja współpracownica, w moim zakładzie – przyglądamy się tym problemom od lat i ciągle nam brakuje takiej strategii narodowej, która z jednej strony by nakazywała, z drugiej, dawała narzędzia i prawne, i instytucjonalne do tego, żeby zaczęło się coś w tej sprawie zmieniać.

No i oczywiście ten podstawowy problem, jakim jest odejście od paliw stałych, które są źródłem bardzo dużego zanieczyszczenia. W dalszym ciągu domy jednorodzinne są głównym sprawcą wysokiego stężenia pyłów zawieszonych w powietrzu w wielu regionach Polski. Tak zwane obwarzanki, o których mówimy, wokół Krakowa, wokół Warszawy. W Warszawie nikt nie pali w piecu, ale dookoła Warszawy to już mamy Armagedon.

I ostatnia taka refleksja, która jest ciągiem dalszym odpowiedzi na pytanie pani przewodniczącej. Mianowicie, my nie mamy narzędzia epidemiologicznego do badania związku pomiędzy czynnikami środowiskowymi a skutkami zdrowotnymi, dlatego że i w ICD-10 i w IDC-11 my nie mamy jakby przyporządkowanego hasła, które by mówiło, że ten zgon jest spowodowany emisją długoterminową niską albo krótkoterminową wysoką itd. To nie jest takie proste. My zastanawialiśmy się w tej fundacji HEAL, jak sobie z tym poradzić i to jest jedna z przyczyn tego, że jakby nie widzi się w sprawozdawczości publicznej tego gigantycznego problemu. To tyle z mojej strony.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo serdecznie dziękuję. Teraz pana profesora Zielonkę zapraszam do głosu.

Specjalista chorób płuc i chorób wewnętrznych Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego Tadeusz Zielonka:

Dziękuję bardzo. Bardzo przepraszam, że będę musiał zaraz pójść, bo pacjenci na mnie już czekają, ale naprawdę ogrom spraw tu wyszedł. Chapeau bas wobec opracowania NIK-u, ale zwróćcie państwo uwagę – od razu komentując to – aż się prosi, to obniże-

nie w przypadku lockdownu powinno być zbadane pod kątem skutków zdrowotnych. Ja znam opracowanie brytyjskie, które na tej samej podstawie obniżenia tlenków azotu pokazało, o ile zmniejszyła się liczba wizyt w SOR-ach, o ile się zmniejszyło zużycie leków, zwolnienia z pracy. Te dane były policzone.

Ja uważam, że to, o czym my tu mówimy – bardzo się zgadzam z wypowiedzią pana profesora – że nie ma strategii, ale kto powinien być kołem zamachowym tej strategii. Ten, kto stoi na straży zdrowia, a nie choroby, czyli Ministerstwo Zdrowia powinno tak naprawdę bronić społeczeństwo przed zagrożeniami. Trudno, żeby ten, kto wydobywa węgiel, kto go spala w elektrowni, ten kto jeździ samochodem starej daty bronił zdrowia, które jest niszczone tego rodzaju działaniami. Tak naprawdę na straży zdrowia powinien stać resort zdrowia.

Jeśli państwo posłuchali dzisiejszych wypowiedzi, to widzieliśmy troskę i bardzo dokładne dane liczbowe zgodne z europejskimi danymi po stronie środowiska, po stronie kontroli. Natomiast widzieliśmy bardzo uspakajające dane na temat sytuacji ze strony resortu. Proszę państwa, to jest naprawdę w opozycji do tego, co lansuje w ostatnim raporcie zdrowia Światowa Organizacja Zdrowia.

Proszę państwa, my musimy spojrzeć na to, co się zmieniło w ostatniej dekadzie. Zanieczyszczenia powietrza, i to niestety jest w głowach lekarzy, w starych zaleceniach nie były w pierwszej dekadzie. Wedle nowego raportu z 2021 r. zanieczyszczenie powietrza stało się czwartym czynnikiem zgonów po nadciśnieniu, po nikotynizmie, z którymi walczyliśmy i po otyłości, z którą walczymy, a to jest czwarty czynnik, który nawet świadomości lekarskiej niestety nie dostąpił.

Zgadzam się z tym wątkiem edukacyjnym, ale niestety ja publikowałem prace, które pokazały, że pacjenci chorzy na choroby płuc wiedzą więcej o wpływie zanieczyszczeń na zdrowie niż leczący ich lekarze. To jest opublikowane, że na te same pytania pacjent z telewizji więcej się dowiedział niż lekarz, który nie miał okazji na studiach dowiedzieć się tego, bo to jest niestety wiedza ostatnich dwóch dekad, nie więcej. To powoduje też nasze zaniedbania. Tylko w tym momencie lekarze, resort zdrowia, to są te siły, które powinny stać na czele tego, bo trudno wymagać od ekologów, inżynierów... Ja częściej słyszę o wpływie na zdrowie i o zdrowotnych problemach z ust inżynierów. Jestem zdumiony, bo to naprawdę powinna być cała grupa ośrodków, lekarzy, którzy tego powinni bronić. Resort zdrowia powinien tu grzmieć. Tu powinien grzmieć resort zdrowia, że ministerstwo środowiska za słabo walczy.

Tutaj ja bym oczekiwał właśnie tego, co powiedział pan profesor. To są bardzo ważne rzeczy, że brak strategii, ale kto ją ma tworzyć w całym świecie. Oddolne ruchy NGO-skie? To są ciała tylko doradcze. Resort zdrowia powinien wykonać wielką robotę, umieścić ten temat zgodnie z tym, co mówi Światowa Organizacja Zdrowia – czwarty czynnik ryzyka zgonu.

Proszę państwa, tu padła na przykład kwestia zgonów, ale przecież to jest tylko początek. A zaostrzenia chorób? A wywoływanie chorób cywilizacyjnych związanych ze środowiskiem? Proszę państwa, astma jest jednym z takich przykładów. Co dekadę podwaja się liczba chorych na astmę.

Wywołany tu świętej pamięci profesor Jędrzychowski zrobił badania w Krakowie. Tam 38 dzieci miało astmę lub alergię. Powtórzyła to naście lat potem profesor Czarnobyłska. Ile – 53 czy 4% dostała. Połowa dzieci w Krakowie miała astmę lub alergię. No proszę państwa, to jest epidemia pewnych chorób i my się nie interesujemy, z czego to wynika, w jaki sposób temu przeciwdziałać. To są naprawdę poważne wręcz zaniedbania, trzeba powiedzieć, bo tu mówimy o zgonach.

Ja zgadzam się z tą opinią, że wskaźniki nam się obniżają, ale nie dodano, że w stosunku do innych krajów dystans się zwiększa. Jest to więc część prawdy, bo my z jednej strony je zmniejszyliśmy i nie kwestionuje tego, ale równocześnie oddalamy się od czołówki.

Ja oczekuję na przykład, że w ramach wiedzy... Tu padało, że nie mamy pewnych narzędzi i wiedzy. Proszę państwa, czy my wiemy – i tu oczekiwałbym od resortu zdrowia wręcz badania, które będzie stymulowało – jaki jest wpływ na zdrowie stężenia 1000 ng benzoalfapirenu, który mieszkańcy tego miasta mieli zaoferowany. W żadnym

mieście nie odnotowano tak... Norma to 1 ng. W Warszawie przekraczaliśmy już 1000. WHO mówi, że my nie wiemy, jaki jest wpływ na zdrowie tego, co ma Polska, czyli 5 ng – to jest nasze średnie 4, 5, norma jest do jednego – bo badania, które prowadzono na temat wpływu benzoalfapirenu były w krajach, które mają poniżej jednego. W związku z tym nie oceniano... Tam w porywach jest tyle, ile my mamy średnio, czyli nawet WHO mówi, że nie wiadomo jak tego rodzaju stężenia, jakim my jesteśmy poddawani...

Tu mówiąc o długofalowym, zwróć państwo uwagę, nie padło ani razu „onkologia”, a zarówno benzoalfapiren, jak i pyły zawieszone są w grupie czynników onkogennych pierwszej grupy. I my chcemy zwalczać onkologiczne problemy. Robimy wielkie wydatki na onkologię, ale nie zastanawiamy się przy bardzo drogim leczeniu, w jaki sposób mogliśmy ograniczyć czynniki sprawcze.

Nie zgodzę się – padło tu takie określenie, że te zwyczajki nie powodują tu i teraz, że są odległe i mówiono... To jest absolutnie nieprawdziwe zdanie. Proszę państwa, to padło ze strony środowiska – 6% wzrasta w dniu, kiedy mamy przekroczone normy, ale liczba zachorowań OZW wzrasta znacznie bardziej. Czyli w momencie, kiedy przekraczamy ten poziom i to ten, który będzie obniżony, to nam na sygnale jeżdżą „erki” do szpitali z OZW, a znacznie więcej umiera...

I pan profesor znów powiedział świetną rzecz – nie liczymy kosztów. Gdy mi ktoś mówi, że my nie mamy pieniędzy na jakieś działania, to właśnie pan profesor podał – policzmy koszty, ile my zarobimy na zmniejszeniu liczby hospitalizacji, zwolnień, leków, które wydajemy, wizyt u lekarza.

Proszę państwa, my w ogóle nie liczymy kosztów zanieczyszczeń powietrza związanych ze zdrowiem. Gdy to policzymy to może się okazać, że to jest zysk, a nie strata, bo my ciągle mówimy, że trzeba przeznaczyć pieniądze, a nikt nie mówi, ile my na tym zyskamy. Lockdown, proszę mi wierzyć, to pokazał, bo my nagle zobaczyliśmy, że zamknięto przychodnie i nic się nie działo. Trup nie słał się po ulicach, ale proszę państwa, jeśli państwo zwrócili uwagę, co się działo jesienią, gdy nie zrobiono lockdownu – 20 tys. więcej niż rok do roku. W przypadku lockdownu i COVID-u o 1000 mniej zgonów niż rok do roku. Czyli to, co powiedzieliśmy przed chwilą, ten spadek lockdownowy przyniósł wymierne zdrowotne skutki, mimo że niezamierzone.

Zatem ja bym nie był taki szybki, że się nie odważymy. My powinniśmy się odważyć robić takie działania, które realnie... Bo panowie mają absolutnie rację. Działania, które podejmowano, nie przynosiły spadku stężeń, a tym samym nie przynosiły efektu. Czyli były nieskuteczne w stosunku do stawianego celu.

Muszę kończyć, ale powiem może dwie rzeczy, które chciałbym, żebyśmy z tego zapamiętali. Proszę państwa, WHO w tym ostatnim raporcie mówi dwie niezwykle ważne rzeczy, one muszą wybrzmieć. Mianowicie to, że w momencie, kiedy my wdychamy – bo tu padło, że to do ziemi wpada... Proszę państwa, przede wszystkim my to wdychamy. Zanim to będzie w ziemi, w wodzie, to najpierw my to wdychamy. Jeśli to wdychamy, to zarówno gazy, jak i drobne pyły dostają się do krwi. Gdy dostają się do krwi, to każdy narząd – i to jest wniosek WHO-ski w ostatnim raporcie – jest uszkodzony pod wpływem. Tu nie ma wybrania 3, 4 narządów, jak usłyszeliśmy. Każdy. Nie padł centralny układ nerwowy, o czym słusznie pan profesor powiedział, a my mamy zespoły otępienie, alzheimerowskie z tego powodu. Nie padło, proszę państwa, o niewydolności nerek, że my wydajemy fortunę na hemodializy, a białostockie, polskie badania pokazały...

Ja też byłem zdumiony, że słyszę o przeglądzie literatury. Ja bym chciał wiedzieć, jakie badania robi nasze ministerstwo, by sprawdzić, jakie znaczenie mają tak wysokie zanieczyszczenia w Polsce. Ja nie oczekuję wszędzie, gdzie wcale nie jest źle, ale w BaP, czyli w benzoalfapirenie, jak i w pyłach zawieszonych, jakie to w Polsce ma znaczenie.

Tu powinny być działania na zasadzie wielu wcześniej robionych badań. Granty zamówione. To państwo powinno robić aktywną politykę szukania wszelakich skutków zdrowotnych tego rodzaju stężeń tu, w naszym polskim, a nie śledzenie literatury, gdzie ktoś ma stężenie poniżej jednego, 10 razy mniejsze niż u nas i na tej podstawie mówi, jaki jest skutek dla zdrowia... Interesujemy się tym, co jest u nas. I to usłyszałem zarówno w ministerstwie środowiska, jak i w NIK-u, kiedy mówiliśmy tu u nas, a nie z literatury.

Ministerstwo Zdrowia powinno badać tu, u nas, a nie robić przegląd literatury w krajach o znacznie lepszej sytuacji. To jest naprawdę poważne. To jest czerwone światło dla ministerstwa, które powinno zabrać się do roboty, bo to jest zbyt poważny problem zdrowotny, żebyśmy takie po wierzchu mieli – 7 zgonów na to, czy 10 na to.

Proszę państwa, tu mówimy o bardzo poważnych problemach zdrowotnych. Zgony są tylko wierzchołkiem góry lodowej. Popatrzcie na dzieci. Które z naszych dzieci nie kaszle? No zobaczcie państwo. W ogóle nikt się nie zastanawia, że to jest w wyniku... A co one na to dostają? Antybiotyki. Infekcje, o których nie padło, też są powodowane zanieczyszczeniami powietrza, ale my w ogóle nie mówimy, że te nasze schorowane dzieci to jest wynik tego, czym one oddychają. Ja się zgadzam, że seniorowie, tu pan profesor ma rację, ale ja zawsze podkreślam, że mamy taką kołyskę – najmłodszy i najstarsi najbardziej cierpią. Czyli to są dwie skrajne grupy wiekowe – najmłodsze dziecko, które się nawdycha i najstarsi.

Przepraszam, że tyle czasu zająłem. Przepraszam, że muszę iść, ale mam pacjentów.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękujemy za ten naprawdę bardzo ważny głos, panie profesorze, więc nie ma za co przepraszać. Żalujemy, że już pan musi nas opuścić. Zapraszamy na następne spotkanie.

P.o. wicedyrektor Delegatury NIK w Krakowie Mariusz Gorczyca:

Czy można jedno zdanie?

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Tak, bardzo proszę.

P.o. wicedyrektor Delegatury NIK w Krakowie Mariusz Gorczyca:

Ja bardzo dziękuję za te głosy. Od lat próbujemy doprosić się takich badań. Przypomnę tylko. Polecam raport z 2018 r., gdzie wskazywaliśmy, i jest wniosek skierowany do ministra zdrowia o rozważenie możliwości zainicjowania badań medycznych dotyczących właśnie negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza – cytuję – „z uwagi na znacznie wyższe niż w innych krajach UE poziomy stężenia niektórych substancji w powietrzu, zwłaszcza benzo(a)pirenu i możliwe, bardziej dotkliwe negatywne skutki z tego tytułu”. To jakby wpisuje się w to, co pan profesor mówił.

Jeśli chodzi o koszty i wydatki, które były do dotychczas ponoszone, ten raport też przedstawia pewne szacunki pokazując dysproporcje. I też przypomnę – przepraszam, że to tak wybrzmi, ale kierowaliśmy po tej kontroli bezpośrednio do prezydium Sejmu taki wniosek o rozpatrzenie pewnych problemów dotyczących zanieczyszczenia powietrza, ale na szczeblu krajowym i rozważania takich działań, które powinny ograniczać wykorzystywanie paliw stałych w sektorze komunalno-bytowym, bo to też tutaj padło. To jest nasza największa bolączka i pięta achillesowa, i to nie do końca się udało zrobić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję. Oczywiście panu profesorowi też chciałabym podziękować, bo tylko pana profesora Zielonkę wyróżniałam. Oba te głosy były naprawdę bardzo ważne i bardzo za nie dziękuję. Teraz zapraszam panią Dominikę Muchę.

Wiceprezes Europejskiego Centrum Czystego Powietrza Dominika Mucha:

Dzień dobry. Dominika Mucha, Europejskie Centrum Czystego Powietrza. Trudno trochę mówić po takich wspaniałych przedmówcach. Tutaj bardzo dużo już tych tematów wybrzmiało, szczególnie zdrowotnych.

Ja reprezentuję organizację, która zajmuje się systemowym wspieraniem poprawy jakości powietrza. Przygotowujemy różnego rodzaju analizy, opracowania na podstawie danych dostępnych mówiące o pewnych statystykach. Również kusimy się czasami na jakieś uproszczone analizy epidemiologiczne. Chciałabym powiedzieć o pewnych danych. Tutaj szczególnie pani Wioleta Tomczak zwróciła uwagę – czy jest dobrze, czy jest źle. W zależności od tego, jakie informacje są podawane, to można to oczywiście różnie interpretować, więc chciałabym powiedzieć troszeczkę z tych dwóch stron.

To znaczy, pierwsza taka analiza dosłownie za chwilę wyjdzie do prasy, à propos właśnie wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie i tych skutków pozytywnych. Przeanalizowaliśmy w trzech województwach – mazowieckim, śląskim i małopolskim – jak poprawa w ciągu ostatnich pięciu lat, czyli można powiedzieć, że za poprzedniej kadencji samorządowej, wpłynęła na poprawę zdrowia mieszkańców. No i w tych trzech województwach w ciągu tych pięciu lat uniknęliśmy szacunkowo około 25 tys. przedwczesnych zgonów. My w taki sposób staramy się mówić, to znaczy jak ta jakość powietrza poprawia nasze zdrowie. Może tutaj brakuje tych danych kosztowych, natomiast skupiamy się przede wszystkim na zdrowiu.

To jest jedna rzecz. Czyli ta poprawa jakości powietrza – zarówno związana z działalnością, na przykład poprzez uchwały antysmogowe, również w jakimś stopniu, wiadomo, poprzez zmiany klimatyczne, przybliżyła nas do lepszej jakości powietrza. Natomiast trzeba tutaj przede wszystkim zauważyć, że jesteśmy przynajmniej w połowie drogi. To znaczy, jeśli chodzi o to, co było tutaj wspomniane, à propos nowej dyrektywy, à propos norm, które są zalecane przez Światową Organizację Zdrowia, to jeszcze mamy tak naprawdę dużo do zrobienia.

Też pokusiliśmy się o takie analizy dla całego kraju i szacunkowo wyszło nam, że w tym momencie mniej więcej jesteśmy na takim poziomie, że możemy powiedzieć, iż w stosunku do stężeń pyłu zawieszonego PM_{2,5} około 2 mln naszej populacji żyje w takim czystym powietrzu. Natomiast jeżeli wdrożylibyśmy właśnie te zapisy nowej dyrektywy, jeżelibyśmy przede wszystkim wymienili większość tych kopciuchów, o których tutaj mówimy, no to jesteśmy w stanie dojść do nawet 30 mln osób żyjących w czystym powietrzu. To w zasadzie wydaje się, z jednej strony, optymistyczną wersją, bo mamy coraz mniej czasu. Natomiast nawet w tym tygodniu został odnotowany rekord, jeżeli chodzi o złożone wnioski w programie „Czyste Powietrze”. Jest ponad 8 tys. takich wniosków tygodniowo, no i to właśnie łączy się z tą analizą, że naprawdę jesteśmy na dobrej drodze. Myślę więc, że też od nas taka rekomendacja.

Tutaj było dużo a propos tego, żeby jednak motywować z różnych stron zarówno resort środowiskowy, jak i resort zdrowotny i te nasze wspólne działania systemowe naprawdę mogą spowodować to, że spełnimy te normy, a obywatele będą żyli w czystszym powietrzu. To tak optymistycznie mam nadzieję, ale musimy wziąć się do pracy.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję za ten głos. Mnie ta strategia też bardzo się podoba, czyli niestraszenie, tylko pokazywanie pozytywów. Myślę, że w ogóle my jako społeczeństwo jesteśmy ciągle czymś straszeni, więc pokazanie tego, jakie są pozytywne skutki pewnych działań, może mieć lepsze przełożenie na takie różne pozytywne zadziałania, niż to straszenie tymi różnymi okropnymi rzeczami. Teraz zapraszam do głosu panią Magdalенę Zajęc.

Aktywistka Niezależnego ruchu społecznego Rodzice dla Klimatu Magdalena Zajęc:

Dzień dobry. Magdalena Zajęc, Rodzice dla Klimatu. Ja reprezentuję stronę społeczną. Bardzo mi miło, że możemy tutaj z państwem być, rozmawiać, słuchać i wymieniać się informacjami, ponieważ Rodzice dla Klimatu od długiego czasu pracują nad wszystkimi pomysłami, postulatami, które mogłyby mieszkańców naszego kraju, a zwłaszcza dzieci, odciążyć i sprawić, żebyśmy żyli w kraju czystym i przez to bezpiecznym. Z taką smutną satysfakcją słyszę to, o czym mówią panowie z NIK-u, ponieważ naprawdę ja przed przeczytaniem tego raportu wypisałam sobie całą listę rzeczy, które uważamy, że powinniśmy wdrożyć, powinniśmy o tym mówić, i to wszystko pokrywa się z tym, co panowie mówią.

Na początku chciałabym powiedzieć o sile i istocie edukacji obywateli, mieszkańców Polski, jeśli chodzi o zanieczyszczenia powietrza w naszym kraju, i wpływie na nie transportu. Oczywiście dużo można by mówić też o tym zanieczyszczeniu wynikającym ze spalania paliw kopalnych i ogrzewaniu domów, ale my tutaj jesteśmy skupieni na komunikacji.

Ja bardzo zachęcam ministerstwa do zwrócenia się do Telewizji Polskiej i Radia, żeby stworzyć jakąś wspólną strategię, jakiś plan informowania mieszkańców, takich programów edukacyjnych na temat wpływu tych zanieczyszczeń na zdrowie i życie i dzieci, i starszych osób przede wszystkim. Bez edukacji, mówienia o tym, będą potem takie

bunty, że na przykład gdzieś w jakichś małych miejscowościach albo i większych mieszkańcy nie będą chcieli wprowadzać stref czystego transportu czy wymieniać pieców kopciuchów.

Ta edukacja też jest bardzo ważna na poziomie lekarzy. Ja powiem taką historię osobistą. Ja niestety jestem chora właśnie na astmę i potwierdzam to, co było przed chwilą powiedziane przez profesorów. Niestety, lekarze w gabinetach lekarskich nie mają takiej wiedzy, jaką mają wiedzę ludzie, którzy się leczą. Muszę przyznać, że ta moja wieloletnia choroba pokazała, że nie mam zbyt dużego wyboru w tym, do jakiego lekarza pójde, ponieważ naprawdę niewielu po prostu pyta o konkretne rzeczy i pyta o jakość czy sprawdza jakość powietrza w danym momencie, kiedy przychodzę i w jakiś sposób potrzebuje wspomagania, jeszcze sterydami.

Teraz chciałabym powiedzieć o tym, co było tutaj wspomniane. Normy WHO. My nie mamy w ogóle żadnych... My jesteśmy daleko za tymi normami. WHO postanowiło na podstawie dokładnych badań zmienić je, zaostrzyć. Polska cały czas nie mówi o tym, żeby wprowadzać kolejne takie limity i zaostrzenia. Musimy to zrobić, bo dane są jasne, że rzeczywiście my żyjemy w brudnym środowisku i nawet jeśli chwalimy się, że gdzieś jest czysto, to tak naprawdę, według badań naukowców na świecie, wcale nie żyjemy w czystym środowisku.

My jako Rodzice dla Klimatu i też przedstawicielka Fundacji „Rodzic w mieście” bardzo aktywnie rozmawialiśmy i braliśmy czynny udział w zaimplementowaniu stref czystego transportu w Warszawie. Koleżanki może powiedzą o tym coś więcej, ale uważam, że to jest bardzo ważny temat, który powinien być rozwijany. Tutaj cały czas i zgoda mieszkańców... Ale nie będzie tej zgody, jeśli mieszkańcy nie będą wyedukowani, co się dzieje, jeśli żyjemy w mieście, które jest w całości, że tak powiem, pokryte samochodami, zwłaszcza starymi.

Powiem, że średnia wieku samochodu, który jest importowany do Polski, to jest 13 lat. To jest trzynastoletni samochód. Tak to jest taka średnia, więc to naprawdę nie jest źle i my na to pozwalamy. A denialiści mówią, że Niemcy sobie poradziły z tym problemem. Poradziły sobie, bo po prostu jeżdżą nowszymi samochodami, a te stare tutaj sprowadzamy.

Jeszcze bym chciała powiedzieć o jednej rzeczy – stacjach monitorujących. Może też trzeba zwrócić uwagę na to, że stacje monitorujących w Polsce, jeśli chodzi o tlenki azotu, mamy 138. Dla przykładu podam, że Włochy mają 649, a Niemcy 647 stacji, które badają tlenki azotu. Oczywiście trzeba to skorygować o liczbę mieszkańców, ale naprawdę mamy mało tych stacji i jeśli chodzi o te wyniki, które mówią, że jest przyzwoicie, i w czasie pandemii na przykład mówiły, że jest przyzwoicie, no to tak nie jest. Ich jest mało po prostu i też są ustawione w miejscach takich, że być może tam ten ruch był troszeczkę inny niż w całej części Polski.

Na koniec chciałabym wrócić jeszcze do edukacji, a tak na dobrą sprawę do dezinformacji, bo to jest taki bardzo poważny temat, o którym nie mówimy, a my jako osoby, które uczestniczyły w dyskusjach, debatach nad strefami czystego transportu, miałyśmy do czynienia z dużą grupą osób, które zbijały na tym kapitał polityczny i dużą grupą osób, które najzwyczajniej w świecie były wprowadzane w błąd. Ci rozżłoszceni właściciele starych samochodów, którzy bardzo protestowali, żeby nie wprowadzać stref czystego transportu, naprawdę są w jakiś sposób sterowani przez dosyć małą grupę osób, która – tak jak powiedziałam – zbija na tym kapitał, między innymi polityczny. Temu też bym się przyjrzała, bo te grupy jeżdżą po wszystkich miastach – Krakowie itd., tam, gdzie chcemy strefy czystego transportu wprowadzić. To są te same twarze. Jest nam trudno jako NGO-som, stronie społecznej, robić przeciwwagę, bo my nie będziemy jeździć z naszymi organizacjami po wszystkich miastach. Na to też bym zwróciła uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo pani dziękuję i zapraszam do głosu panią Kamilę Kadzidłowską.

Aktywistka Niezależnego ruchu społecznego Rodzicie dla Klimatu Kamila Kadzidłowska:

Dziękuję bardzo za udzielenie mi głosu. Dziękuję bardzo za zorganizowanie tego posiedzenia i także za wypowiedzi ze strony Ministerstwa Klimatu i Środowiska, jak i raport NIK-u, wypowiedzi profesorów i ekspertów. To wszystko jest absolutnie spójne z tym, czym zajmujemy się jako strona społeczna, szukając wsparcia wśród ekspertów, i próbując tak naprawdę nie od miesięcy, ale od lat dobijać się do świadomości przede wszystkim osób w Ministerstwie Zdrowia.

Jako Rodzice dla Klimatu pisaliśmy wielokrotnie, zwracaliśmy się z zapytaniem, jakie kroki zostały podjęte, żeby chronić obywateli przed skutkami zanieczyszczenia środowiska i też narastających zmian klimatu. Dowiedzieliśmy się, na przykład, że powstał raport, który został po prostu opublikowany na stronie kilka lat temu. I to jest dla nas, z naszego rodzicielskiego punktu widzenia, przerażające, dlatego że w każdym naszym domu, pewnie państwa też, jest ktoś, kto choruje, cierpi, cierpiał albo umarł z powodu właśnie tych czynników środowiskowych albo ich nasilenia.

Nie powiedzieliśmy też tutaj o wpływie zanieczyszczenia środowiska na zdrowie psychiczne, a to już wiemy, drodzy państwo. To też potwierdzają badania ekspertów z Krakowa, jak bardzo zanieczyszczone powietrze upośledza funkcje poznawcze, zwłaszcza dzieci, jak bardzo wpływa na problemy diagnozowane jako ADHD.

My jako rodzice oczywiście to widzimy, natomiast, chcielibyśmy, żeby Ministerstwo Zdrowia otoczyło wszystkich opieką, a nie sprowadzało leczenia pacjentów do wystawiania recept. Mamy takie poczucie, że nawet jeśli takie badania już teraz są realizowane w Polsce, nawet jeżeli w końcu efekty tych badań przebijają się do świadomości ludzi, to niestety, jeżeli za tym nie idą działania Ministerstwa Zdrowia, to po prostu ta wiedza wyparowuje. Pojawia się kolejny news, ta wiedza znika, a my wracamy niestety do niezdrowej codzienności.

Już x czasu temu uruchomiliśmy kampanię „Lepiej zapobiegać niż leczyć”. Tutaj było wspomniane już, nie jeden raport powstał na temat tego, ile moglibyśmy zaoszczędzić, gdybyśmy postawili na poprawę jakości środowiska. Tutaj nie wspominamy o jakości żywienia. To jest potężny problem, więc może nie będę go teraz rozwijać. Natomiast do Ministerstwa Zdrowia zwracamy się z postulatami dotyczącymi poprawy jakości nie tylko powietrza, ale też żywienia dostępnego dla naszych dzieci, choćby w placówkach, w stołówkach szkolnych.

Szanowni państwo, na koniec chciałabym powiedzieć, że zorganizowaliśmy wspólnie z organizacjami pozarządowymi, także prawniczymi, takimi jak na przykład ClientEarth czy Frank Bold, Okrągły Stół dla poprawy jakości powietrza. Być może część z państwa już zna postulaty wypracowane w ramach prac tego stołu, oczywiście po konsultacjach ze środowiskiem medycznym. Tam jest wiele postulatów także dotyczących transportu i one pokrywają się w dużej mierze z tymi wnioskami NIK-u, czyli strategia dotycząca transportu i poprawa transportu publicznego w miastach. Tego naprawdę nie ma, a miasta szykują plany ogólne, miejscowe plany zagospodarowania przestrzeni, zupełnie nie uwzględniając tego, o czym tutaj mówimy, o czym mówią lekarze. To jest absolutnie kluczowe.

Kolejną sprawą, oprócz tej spójnej polityki transportowej, jest właśnie wiedza na temat wytycznych WHO. My ciągle słyszymy w mediach informacje, że jakość powietrza jest dzisiaj zła albo dobra, ale nawet wtedy, kiedy jest dobra, powinniśmy być informowani, że ona jest dobra tam, gdzie są te stacje monitorowania jakości powietrza, których jest, powtórzmy, tylko 300, ponieważ już wiemy, że społeczeństwo jest bardzo uśpione przez to, że zaczęły się pojawiać komunikaty o stanie jakości powietrza w mediach, w telewizji, w radiu. Tylko naprawdę społeczeństwo nie wie, że gdy powietrze na przykład śmierdzi, to nie powinno uspokajać czujności, że ktoś mieszka obok 6-pasmowej trasy samochodowej, bo prawdopodobnie wszystkie choroby jego członków rodziny mają silną korelację właśnie z jakością tego powietrza. Tak więc znowu ta informacja i edukacja.

Jest jeszcze wiele takich punktów konkretnych, które możemy wskazać. Tutaj pani Magda powiedziała o telewizji. Jest konkretny art. 21 ustawy o radiofonii i telewizji. Postulujemy dodanie tam zapisów dotyczących zadań i powinności nadawcy publicznego, które należałoby poszerzyć o edukacji prozdrowotną, w tym obowiązek informowania

i edukowania o przyczynach i skutkach zanieczyszczenia powietrza na podstawie faktów i wiedzy eksperckiej. To naprawdę pomogłoby choćby w konsultacjach w sprawie stref czystego transportu.

Wskazujemy także na potrzebę nowelizacji ustawy o zdrowiu publicznym o zapisy dotyczące identyfikacji i prewencji zagrożeń dla zdrowia powszechnego wynikających właśnie z zanieczyszczeń powietrza. Jest już projekt edukacji zdrowotnej, która ma się pojawić od września. Bardzo zależy nam na tym, aby kwestie jakości powietrza i wpływu na zdrowie dzieci, także psychiczne, tam wybrzmiały, zwłaszcza, że one korelują ze zmianą nawyków i z prewencją chorób cywilizacyjnych. Jeżeli bowiem pomożemy dzieciom docierać do placówek oświatowych samodzielnie lub na rowerach, pomożemy w ten sposób, że zadamy o to, żeby wielkie parkingi, wielkie ulice czy przeorganizować ruch... Przepraszam bardzo, prawdopodobnie pani Agnieszka powie więcej o szkolnych ulicach, ale to jest stara/nowa metoda taka, która pomogłaby poprawić jakość powietrza wokół placówek oświatowych, czyli pomogłaby też dzieciom w nauce. Pomogłaby rodzinom, choćby w kwestii tego, że nie musimy brać zwolnień, kiedy dzieci często chorują. Tak więc skutków byłoby bardzo, bardzo dużo i tych postulatów, takich bardzo konkretnych, jest dużo...

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Najmocniej...

Aktywistka Niezależnego ruchu społecznego Rodzicie dla Klimatu Kamila Kadzidłowska:

Ja wiem, muszę kończyć. Dlatego chciałabym tylko zapytać, czy i gdzie, i komu możemy je przesłać tu do państwa, żeby one padły na podatny grunt i żeby faktycznie ktoś nad nimi się pochylił.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

To myślę, że do ministerstwa albo nawet do ministerstw. A jeśli chodzi o dalszą część, te następne głosy, to naprawdę bardzo proszę o troszkę bardziej zwarte wypowiedzi, bo jeszcze ministerstwa muszą się odnieść, a jest już bardzo późno. Zapraszam teraz panią Agnieszkę.

Prezes zarządu Fundacji „Rodzic w mieście” Agnieszka Krzyżak-Pitura:

Dzień dobry. Agnieszka Krzyżak Pitura, Fundacja „Rodzic w mieście”. Spróbuję krótko.

Tutaj padły kwestie dotyczące kosztów, jakie ponosimy w związku z tymi wszystkimi rzeczami, chorobami, zwolnieniami, hospitalizacjami wynikającymi z jakości powietrza, którym oddychamy. Ja tylko napomknę, że nawet nie jesteśmy blisko przyglądania się kosztom społecznym. Wspomnę tylko o takim, że to ma bezpośredni wpływ na przykład na sytuację kobiet na rynku pracy jako głównych opiekunek dzieci, czyli grupy najbardziej narażonej na skutki oddychania toksycznym powietrzem.

Chciałabym odnieść się tutaj bezpośrednio do raportu NIK-u, wskazując na pewne braki. Zacznę od załącznika, który się nazywa „Analiza stanu prawnego”. Być może to jest oczywiste, być może nie, ja jednak mam wrażenie pracując w tym zakresie, że wielu ludzi o tym nie wie. Chciałabym więc podkreślić, że prawo do oddychania czystym powietrzem jest również podstawowym prawem konstytucyjnym człowieka zapisanym w art. 63 oraz 74, a władzę na każdym szczeblu są zobowiązane do gwarantowania obywatelom tego prawa. Myślę, że od tego powinniśmy zacząć rozmowę. W związku z tym, że muszę krótko, to krótko.

Reprezentując stronę społeczną ja oczekuję od władz podejmowania decyzji na podstawie kierowania się dobrem i zdrowiem publicznym, a nie jakimiś decyzjami partyjnymi czy podejmowanymi pod kątem tego, jak popularne lub niepopularne są decyzje. Tutaj kwestia stref czystego transportu, które pojawiają się w raporcie NIK-u, ale o których też tutaj wspominaliśmy. To jasno pokazuje, że potrzebujemy zdecydowanej zmiany narracji, jeśli chodzi o strefy czystego transportu, o to, jakiego rodzaju narzędziem one są, komu służą, czemu służą i dlaczego musimy je wprowadzać.

Tutaj widzę ogromną rolę również państwa – mam na myśli władze na różnym szczeblu – w tym, aby taką narrację jednak zmienić, bo do tej pory gdziekolwiek nie rozmawiamy, czy to z samorządowcami, czy nawet z przedstawicielami takich instytucji jak

Rzecznik Praw Obywatelskich, to cały czas jest to rozmowa pomiędzy tym, czy mamy prawo do oddychania czystym powietrzem, i tym, czy mamy prawo do poruszania się samochodem jako naszego prawa własności jakoś nabytego. Przy czym to prawo własności nie istnieje, w przeciwieństwie do prawa do oddychania czystym powietrzem.

Chciałabym również zwrócić uwagę na ogromną potrzebę edukacji decydentów, zarówno samorządowców jak i urzędników. O lekarzach tutaj wspomniano, ale także takich grup jak nauczyciele i dyrektorzy placówek. Tutaj bezpośrednio odniosę się do działania, którego w raporcie NIK nie widać, jako jednego z głównych działań, którym miasta się posługują w kwestii ograniczenia zanieczyszczenia powietrza pochodzącego z transportu, dbając przede wszystkim o tę najbardziej narażoną grupę, czyli dzieci, a mianowicie „Szkolnych ulic”, które nie są tutaj w żaden sposób wspomniane.

Powiem krótko, że „Szkolne ulice” to jest taki wachlarz rozwiązań, które wprowadza się przy placówkach edukacyjnych, które mają właśnie niwelować ruch samochodowy i zmniejszać zanieczyszczenia powietrza w zwiększonym stężeniu, w tak zwanym piku komunikacyjnym, który generuje ruch podwożenia dzieci samochodami do szkół. Dzieci wdychają nieraz bezpośrednio z rur wydechowych. Powiem tylko, że „Szkolne ulice” szturmem podbijają Europę. Szacuje się, że obecnie mamy ich około 1,3 tys. W Polsce mamy 6 szkolnych ulic – to tak, żeby podać dla przykładu.

Powiem też o tym, że Londyn wprowadza „Szkolne ulice” od 2020 r., właśnie od czasów pandemii, jako rozwiązanie na zanieczyszczenia powietrza pochodzące z transportu. To są narzędzia, które są zdecydowanie bardziej skuteczne niż na przykład wskazane w raporcie „Tempo 30”, ponieważ nie wystarczy ograniczać prędkości ruchu samochodowego, żeby zmniejszyć zanieczyszczenia. Przykładem może być Warszawa, gdzie statystyki pokazują, że 1/3 ruchu samochodowego generowana jest przez samochody poszukujące miejsca do parkowania, które jeżdżą po prostu w kółko generując spaliny. Zatem zdecydowane działania związane z wyprowadzaniem ruchu samochodowego z miast, oczywiście inwestycja w transport publiczny, co zostało tutaj dobrze zdiagnozowane.

Natomiast chciałabym się też odnieść do kwestii dróg rowerowych wskazanych w raporcie NIK-u jako dobrze realizowanej praktyki. Zwracam uwagę na to, że drogi rowerowe budowane w polskich miastach są budowane nieprawidłowo. One są tworzone w taki sposób, że nie zmieniają struktury użytkowników ruchu rowerowego. To znaczy, budowanie dróg rowerowych, tak jak to robią wszystkie polskie miasta, czyli bez separacji od ruchu pieszego i samochodowego, powoduje, że żadna z grup wrażliwych, w których chcielibyśmy zmienić nawyki transportowe, typu dzieci, seniorzy, kobiety, kobiety z dziećmi, nie przesiądzie się na rower właśnie jako środek transportu, a nie wyłącznie jako rekreację.

Czego potrzebujemy? Potrzebujemy wsparcia samorządów we wdrażaniu stref czystego transportu i „Szkolnych ulic” jako strategicznych programów. Nie jakichś takich, nie wiem, widzimy się czy przeniesionych z Europy ciekawostek. Samorządy rzeczywiście potrzebują przede wszystkim jasnych informacji, że muszą to robić i wsparcia zarówno „wiedzewego”, jak i finansowego, żeby mogły te rozwiązania skutecznie wprowadzać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję. Teraz zapraszam do głosu pana Aleksandra Szałańskiego.

Doradca zarządu Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Aleksander Szałański:

Dzień dobry państwu. Dziękuję, pani przewodnicząca, za możliwość udziału w tym posiedzeniu. Dziękuję też NIK-owi za podjęcie przede wszystkim inicjatywy przygotowania takiego raportu. Ja reprezentuję dzisiaj Fundację Promocji Pojazdów Elektrycznych, Instytut Zielonej Gospodarki. W PPE zajmuję się szeroko rozumianą transformacją w transporcie i tylko w uzupełnieniu tych wszystkich ważnych głosów panów profesorów, pod którymi ja podpisuję się obiema rękoma ze strony społecznej, chciałbym powiedzieć kilka rzeczy.

A propos systemu monitorowania emisji pochodzących z transportu, w Polsce mamy tylko 20 stacji komunikacyjnych. Tak tylko 20 stacji, które skupiają się na emisjach pochodzących z transportu.

To są stacje, które są ulokowane w specyficzny sposób, właśnie w miejscach, gdzie ten transport drogowy jest większy. To znaczy, że w 30 na 37 miast powyżej 100 tys. mieszkańców w Polsce takie stacje istnieją tylko w 17. To znaczy, że na 10 największych miast w Polsce 3 największe polskie miasta nie mają żadnej stacji komunikacyjnej. Ani jednej.

Do tego metodologia mierzenia przede wszystkim dwutlenku azotu czy tlenków azotu, czy jak najbardziej charakterystycznych zanieczyszczeń z transportu, jest bardzo ułomna. To jest też dłuższy temat. Natomiast ja chciałbym dwie rzeczy tutaj powiedzieć.

Pierwsza. Chciałbym zachęcić państwa do zaproszenia na posiedzenie podkomisji przedstawicieli Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami do rozmowy o tej właśnie metodologii, o sposobie obliczania średniorocznych stężeń ONx-ów na podstawie tak rzadkiej siatki stacji monitoringu. Na podstawie tych danych, które są oczywiście bardzo pomocne, bardzo istotne, decyzje podejmują instytucje publiczne, samorządy i na podstawie tych danych samorządy powinny też mieć możliwość mierzenia skuteczności różnych narzędzi, różnych polityk miejskich, w tym też stref czystego transportu.

Dlaczego mówię, że te dane są ułomne? Dlatego, że w przypadku emisji pochodzących z transportu one są istotne punktowo. One są istotne w danym miejscu. One są istotne właśnie na takiej szkolnej ulicy. One są istotne na danym ciągu komunikacyjnym ograniczonym na przykład przez wysokie budynki, przez jakieś pierzeje. I te średnioroczne dane nie pokazują prawdziwego obrazu.

To znaczy, mówiąc już tak zupełnie wprost, to jest trochę tak, jakbyśmy chcieli decydować o wprowadzeniu zakazu palenia pod szkołą, opierając się na danych dotyczących średniorocznego stężenia dymu papierosowego w aglomeracji śląskiej. To nie ma nic ze sobą wspólnego. Gdy ja idę z synkiem do przedszkola, to mnie mniej interesuje średnioroczne stężenie w Warszawie. Bardziej mnie interesuje to, że ja cały czas przechodzę koło ruchliwej ulicy i koło samochodów, które parkują, wyjeżdżają i kręcą się po osiedlu. To jest pierwsza informacja, jakby pierwszy punkcik.

Drugi punkcik. Chciałbym też zachęcić państwa do zaproszenia na posiedzenie Komisji Zdrowia czy państwa podkomisji przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Uważam, że politykom miejskim – bo sam raport dotyczy polityk miejskich – powinny towarzyszyć polityki horyzontalne dotyczące w ogóle ograniczania emisji z transportu drogowego. Chciałbym tu podnieść tylko 2 czy 3 punkciki.

Pierwszy, to jest reforma systemu badań technicznych pojazdów. Zalegamy jako Polska z dyrektywą dotyczącą tego tematu, implementowaniem jej, już 6 lat. W 2018 r. minął termin wprowadzenia tej dyrektywy. Przy okazji jest wiele różnych przepisów, które powinny zostać wprowadzone. Ja powiem tylko o jednym naszym postulacie, czy jednym pomysle powiązania możliwości wydania polisy OC z ważnymi badaniami technicznymi. To znaczy, w tej chwili nie można jeździć bez polisy, a można jeździć bez badań. To znaczy, jest to dużo łatwiejsze.

Te polityki horyzontalne to są też instrumenty, które powinny ograniczać import starych pojazdów do naszego kraju. To już tutaj się pojawiło. Do Polski przyjeżdża każdego roku ponad 800 tys. pojazdów średnio starszych niż 13 lat. Naprawdę nie potrzebujemy każdego roku ponad 800 tys. starych pojazdów.

To prowadzi troszkę do trzeciego punktu. Czyli, panowie z NIK-u mówili dużo o działaniach, które miałyby zachęcać ludzi do zmiany swoich zwyczajów transportowych. To jest oczywiście bardzo ważne i to też powinny czynić miasta, ale myślę, że jest taki moment, w którym powinniśmy się skupić dużo bardziej na instrumentach i działaniach zniechęcających do negatywnych zwyczajów transportowych. To są oczywiście różnego rodzaju instrumenty związane z samym kosztem posiadania i poruszania się w Polsce samochodami szczególnie po miastach, ale nie tylko po miastach. Ja wiem, że problem jest bardzo złożony ze względu na wykluczenie transportowe, szczególnie w obszarach pozamiejskich, ale tutaj skupiamy się na miastach, czy tylko na samych centrach miast i przeróżnego rodzaju opłaty związane z poruszaniem się samochodem, z użytkowaniem samochodu, ze sprowadzaniem samochodów do naszego kraju, są naprawdę bardzo niskie w porównaniu z kosztami posiadania i użytkowania samochodu w wielu krajach Europy Zachodniej.

Konkludując, chciałbym jeszcze raz ponowić ten apel do państwa o wspólne spotkanie z przedstawicielami KOBiZE czy ministerstwa klimatu, aby porozmawiać o tej metodologii. I po drugie, z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, aby porozmawiać właśnie o kwestiach polityk horyzontalnych związanych z opłatami, ale przede wszystkim z tym systemem badań technicznych. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję. Zapraszam pana Marka Wójcika.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Upominałem się o głos, bo od pewnego momentu chciałem państwu powiedzieć, że jest samorząd terytorialny podczas tego spotkania, więc czuję się tak trochę jako oskarżony, który teraz będzie miał mowę obrończą.

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej za głos. Dziękuję za podjęcie tej tematyki, a państwu za te dwa raporty. Ja postaram się tak po żołniersku podnieść kilka kwestii.

Po pierwsze, jeżeli idzie o te raporty, to rzeczywiście trzeba sobie powiedzieć w ten sposób, że nie mamy żadnej metodologii badania. Ja je odbieram jako pionierskie. Tym bardziej, że mówię o tych raportach Ministerstwa Klimatu i Środowiska i Ministerstwa Zdrowia, choć one ze sobą nie są spójne, bo się różnią. Mamy rozbieżne dane w obu tych materiałach. Ale rzeczywiście to są też dane rozbieżne w stosunku do tego, co Eurostat podaje.

Państwo mówicie, że z powodu upałów mamy zgonów 7. Eurostat podaje, że 773 było w 2022 r. Zresztą Eurostat podaje taką ciekawą informację mówiącą o tym, że podwyższenie temperatury o 1° powoduje w Europie od razu 22 tys. zgonów więcej na astmę i inne choroby. Bardzo dobrze, żebyśmy spróbowali – tutaj ktoś z państwa wcześniej mówił – zebrać wiarygodne dane o charakterze horyzontalnym i wtedy okaże się, że my nie będziemy mówili o żadnych tysiącach osób, które są dotknięte negatywnym oddziaływaniem klimatu, zmian klimatycznych czy zanieczyszczeń. Wtedy to będą rzeczywiście ogromne, gigantyczne liczby, bo ja w pełni popieram te głosy, które mówią, że zanieczyszczone powietrze wywołuje różnego rodzaju skutki.

Nie chcę pastwić się nad tymi danymi, ale jeszcze muszę powiedzieć o jednej rzeczy. Ja od lat walczę o to, żeby karty zgonu były inaczej wydawane. Tu są też lekarze na sali. Znajdźcie państwo w karcie zgonu przyczyny wynikające ze zmian klimatycznych, na przykład. Pan profesor kiwa głową. Tak naprawdę jest pytanie, w jaki sposób to analizować, żeby to były dane wiarygodne.

Bardzo dziękuję za ten głos dotyczących edukacji personelu medycznego. Bardzo ważne, żeby personel medyczny także posiadał na ten temat wiedzę. Moim zdaniem, w uczelniach medycznych tego się nie robi.

Teraz szybko przechodzę do kwestii dotyczących transportu. Ja nie podzielam zdania, że polskie miasta są bierno, jeśli chodzi o działania na rzecz zrównoważonego transportu. Odwrotnie. Mógłbym tu powymieniać mnóstwo bardzo ciekawych, skutecznych działań podejmowanych mimo niedostatków finansowych. Nie chcę tu tego wątku rozwijać, bo nie w tym rzecz, ale rzeczywiście nie bardzo za co mamy realizować pewne przedsięwzięcia. Natomiast bezpłatny transport zbiorowy, „parkuj i jedź”, wymiana taboru, stały monitoring, drony, straż miejska, o której tu nie padło ani razu... Ogromna rola straży miejskich. Państwo mówili o tym, że policja prowadzi monitoring, chociażby w przypadku tych kopciuchów, ale to straże miejskie w przywołanym Krakowie i monitoring dronami spowodowały, że to miasto wygląda zupełnie inaczej. Uważam, że to jest pierwsze polskie miasto, które skutecznie zlikwidowało kopciuchy. Trzeba oddać honor Krakowowi z całą pewnością.

Jednak przy tej okazji muszę też powiedzieć – nic nowego – że ten pył nie ma granic administracyjnych. To jest bardzo ważne, żeby spróbować myśleć o działaniach i premiovac w różny sposób działania, które będą dotyczyły obszaru funkcjonalnego, a nie tylko pojedynczych jednostek administracyjnych, bo to niewiele zmieni. To ewidentnie widać na przykładzie chociażby Krakowa.

Mamy kilka przedsięwzięć, które mógłby bez żadnej złotówki zmienić ten świat. Po pierwsze, trzeba byłoby ustalić być może kogoś, kto będzie na końcu, jak w fabryce,

kontrolerem jakości i nie będzie wypuszczał przepisów prawa, które działają w odwrotną stronę niż my tu chcemy. Powiem, o przykładach.

Gospodarka odpadami, tak zwane nieruchomości niezabudowane wyłączone z systemu gminnego i dzisiaj do centrów polskich miast wjeżdżają śmieciarki zabierające odpady komunalne, ale również następne, bo właściciel nieruchomości niezabudowanej ma prawo korzystać z innej firmy. Zatem do centrów miast wyjeżdżają samochody, które ślad węglowy pozostawiają niemały.

Kolejna sprawa. Pamiętam, jak już nieżyjący niestety prezydent Ferenc próbował budować monorail, taką strefę transportu jednoszynowego w mieście. Przepisy nam to zabraniają. A dlaczego? To byłoby ciekawe rozwiązanie – z centrum Rzeszowa na lotnisko. To jest przeszkoda.

Dopłaty do autobusów mili państwo w Polsce mamy, ale niestety one nie obejmują transportu miejskiego. Dogadałem się z gminą zewnętrzną, ale nie mogę dostać wsparcia na transport organizowany przez moje przedsiębiorstwo komunikacyjne do ościennych gmin. Niestety, to jest wyłączone.

Kolejny taki przykład. Nie będę tutaj ich rozwijał, ale może jeszcze powiem o tym, co państwo mówili przy strefach czystego transportu. Ja trzymam kciuki za Kraków. W Europie jest już prawie 500 stref ograniczonego transportu. My mamy w Polsce takie rozwiązanie, te śródmiejskie strefy parkowania. Niestety, obowiązujące tylko w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Mówię niestety, bo chcielibyśmy, aby te strefy były w miastach czy gminach uzdrowiskowych. W gminach, gdzie są ośrodki kultu religijnego – to następna sprawa.

W Sopocie więcej samochodów jest w weekendy niż mieszkańców Sopotu, a Sopot strefy miejskiej zrobić nie może, bo ma 38 tys., już teraz 36 tys. mieszkańców. Tak więc proste zmiany przepisów spowodowałyby, że mielibyśmy inną sytuację.

Może jeszcze o pieniądzach. Wiecie państwo, ja jestem pokorny, ale będę bronił samorządów także z tego powodu, że my bez wsparcia zewnętrznego nie zmienimy tego taboru. Ja muszę liczyć. Dzisiaj kupiony Solaris diesel kosztuje 1,5–1,8 mln. Solaris elektryczny kosztuje 4,6–4,7. Volvo – 6 mln. Samochód na wodór kosztuje 3 razy więcej niż diesel. To są twarde dane. Jeżeli więc ja mam to zrobić, no to muszę otrzymać wsparcie, bo nie jestem w stanie...

W ramach KPO będziemy mogli kupować tramwaje elektryczne, ale prosiliśmy o to, żeby również w tym KPO była infrastruktura, która będzie sprzyjała temu, nie tylko sam sprzęt – otoczenie, przebudowa skrzyżowań, ładowanie. To wszystko musi być w komplecie. Nie udało się nam niestety tego wywalczyć. Ja mam jeszcze długi katalog tych miejsc, gdzie można byłoby zmieniać prawo...

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Panie Marku...

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Skończę ostatnim wątkiem, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, mianowicie tym dotyczącym planowania przestrzeni, bo on też padł. Mili państwo, przestrzeń planuje się na dziesiątki, setki lat i nie jest prawdą, że my tworząc miejscowe plany, nie uwzględniamy tego, chociażby korytarzy powietrznych. Niestety, my działamy na tym, co już mamy. Ja nie zbuduję Warszawy nagle, nie wyburzę iluś budynków tworząc korytarz powietrzny z dnia na dzień. Tego zrobić się nie da.

Polska ma być w 100-procentach objęta obszarami ochrony klimatu, ale znaleźliśmy mechanizm, który będzie rekompensował gminom to, że za chwilę nie będzie można pewnej działalności prowadzić w ochronie klimatu, słusznym celu, ale jakoś tych ludzi trzeba ratować. Zapraszam państwa w Warszawie na Odolany, na ulicę Jana Kazimierza, która jest w tej chwili przebudowywana, ponieważ dla mnie to jest wizytówka tego, co w polskich miastach będzie za kilkanaście lat, już nie kilkadziesiąt. To te ścieżki rowerowe wydzielone, oddzielone od chodników, to ogromna, szeroka przestrzeń między budynkami, ale nie zabudowana dwoma pasami w lewo i prawo...

Prezes zarządu Fundacji „Rodzić w mieście” Agnieszka Krzyżak-Pitura:

Ale szkoła przy głównej ulicy.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

A gdzie można było ją wsadzić? Ale i tak ma tam teren zielony, pas oddzielony...

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Proszę państwa, to już w kuluarach z tą szkołą...

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Jeszcze pana Grzegorza zapraszam z ostatnim głosem.

Ekspert Instytutu Zdrowia i Demokracji Grzegorz Ziemiak:

Dziękuję bardzo. Grzegorz Ziemiak, Instytut Zdrowia i Demokracji. Krótka, bo padały pytania ze strony między innymi pań posłanek, dlaczego jest tak źle. Ja bym chciał powiedzieć, dlaczego jest tak źle, bo to zbadaliśmy jako instytut, dając pewnego rodzaju... Nie tylko jęcza, bo mój znajomy mówi, jeśli chcesz tylko jęczeć to nie jęcz, tylko sadź drzewa, ucz i buduj.

Chcę więc powiedzieć, że badanie, które zrobiliśmy w zeszłym roku, było zrobione dla ośmiu organizacji, NGO-sów, które zajmują się czystym powietrzem czy właściwie jakością powietrza. Wzięło w tym udział 16 parlamentarzystów, w tym członkowie ówczesnej podkomisji stałej do spraw jakości powietrza zeszłej kadencji i częściowo Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa.

Projekt koncentrował się na odpowiedzi na pytania o dojrzałość polityk publicznych w zakresie wdrażania projektów na rzecz podnoszenia jakości powietrza. Po to, żeby móc zidentyfikować cele, niezbędne ścieżki, procesy, trzeba było zdiagnozować te kluczowe problemy polityczne, przeprowadzić analizę źródłowych przyczyn i mapowanie, jak zdolność państwa finalnie ma się do tego, co my chcemy, a czy państwo jest do tego przygotowane.

Proszę państwa, jedną z metod, którą my stosujemy, jest metoda tak zwana PESTEL – konteksty: polityczny, ekonomiczny, społeczny, technologiczny i prawny. W tym kontekście politycznym kluczowe wnioski, które można byłoby streścić w ten sposób, są następujące – brak zainteresowania polityków tematem czystego powietrza czy jakości powietrza, brak liderów politycznych, którzy wyrażą się podjęliby ten temat, brak spójnej narracji i wizji, co jest celem krótko i długoterminowym oraz pozorna doraźność problemu, która się pojawia zwykle na zimę, kiedy mówimy o smogu i o różnych rzeczach z tym związanych.

W aspekcie ekonomicznym, państwo stać na zmianę, ale ma inne priorytety budżetowe. Znacząca skala interwencji przy bardzo dużym rozproszeniu i wysoki koszt transformacji energetycznej, nawet biorąc pod uwagę wszystkie KPO, Feniksy i inne środki pomocowe z Komisji Europejskiej, które do nas napłyną i to nie wiadomo jeszcze dokładnie, kiedy.

Trzeci aspekt, społeczny. Najtańsza metoda ogrzewania jest nadal najbardziej szkodliwa, wpływ polityki na wielu wyborców i środowiska, co generalnie zniechęca do podejmowania zindywidualizowanej komunikacji, i zmiana zawsze budzi niepokój. Trzeba dużo środków i dużo wysiłku, żeby kształcić, przekonywać i dawać wiedzę dotyczącą tego, że woda, gdy widzimy, że jest brudna, to jej nie wypijemy, a że powietrze jest przezroczyste i nie widzimy tego, co w nim w środku jest, to trochę jest to nam obojętne.

Aspekt technologiczny. Brak profesjonalnego wsparcia i spersonalizowanych usług doradczych, brak powszechnej wiedzy na temat nowych technologii, ich zalet i dostępności tej technologii.

I ostatni aspekt, prawny. Brak odwagi legislacyjnej i decyzyjnej, brak narzędzi do egzekwowania norm oraz sprzeczność dla samorządów. I tutaj Marku, w twoją stronę ukłon, bo właśnie straż miejskie – karanie własnych wyborców przez straż miejskie. Prawda? No to generalnie przed wyborami proponuję to samorządowi zrobić, na szczęście za 4 lata. Taki więc mamy obraz tego, niemożności i wielu aspektów, które wiążą się po prostu ze skoordynowaniem wielu rzeczy.

Żeby nie być gołosłownym i szybko podsumować to, dwie godziny temu byłem na posiedzeniu parlamentarnego zespołu do spraw przeciwdziałania uzależnieniom. Generalnie można powiedzieć, że wnioski tutaj są także te same. Potrzebna jest instytucja, która skoordynuje zarówno działania międzyministerialne, międzyresortowe, jak i będzie odpowiadać za narzucanie pewnego rodzaju polityki, jednej spójnej polityki państwa.

Tam rozmawialiśmy o przeciwdziałaniu uzależnieniom, akurat dzisiaj nikotynowym. Jednorazówki, jak państwo wiecie, są takim tematem bardzo istotnym i gorącym cały czas. No trzeba coś z tym zrobić, ale wszyscy się zabierają – te wszystkie instytucje, Ministerstwo Zdrowia... Ministerstwo Finansów jest najbardziej zaawansowane i jedzie do przodu jak walec. Ministerstwo Zdrowia zostało trzy długości z tyłu. Główny Inspektorat Sanitarny też został, bo jeszcze nie ma nowego szefa i nie wiadomo, co tam będzie się działo. Biuro do Spraw Badania Substancji Chemicznych czeka na wytyczne i też stoi z bronią u nogi.

Podobnie mamy tu. To znaczy wszyscy widzimy to, że po prostu te polityki się rozjeżdżają. Każde ministerstwo robi swoją. Resort klimatu i środowiska powinien być wiodący, ale tego nie ma. I myślę, że to jest po prostu clou tego programu, że polityka powinna skupić się w jednym miejscu, postawić tam mocnych ludzi i transmitując to do samorządów, także działać w jedną stronę, a nie wiosłować każdy w swoją. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Dziękuję bardzo. I właśnie ta podkomisja jest po to, żeby te wszystkie środowiska się spotkały, usłyszały swój głos i mam nadzieję, że coś z tego dobrego wyniknie. Teraz zapraszam Ministerstwo Zdrowia, która tutaj niestety chyba najbardziej zostało słownie sponiewierane. Bardzo paniom współczuję, bo okazuje się, że wszystko jest na barkach Ministerstwa Zdrowia. Jako pielęgniarka mogę tylko się „empatyzować” z paniami w tej chwili i zapraszam do zabrania głosu.

Naczelnik wydziału w departamencie MZ Joanna Kujawa:

Dziękuję serdecznie, Pani przewodnicząca, postaramy się najkrócej podsumować i odpowiedzieć na zadane pytania i poruszane wątki. W pierwszej kolejności odpowiemy na część dotyczącą opisaną w naszym materiale informacji dotyczącej Rzeszowa i sytuacji związanej z legionellozą. Pokrótkę wskażę, jeśli chodzi o kwestię hałasu, zanieczyszczenia światłem. Odnośnie do szczegółowych danych związanych z grupami wiekowymi, to czy odnosi się to do danych ministerstwa klimatu czy Ministerstwa Zdrowia. Jeżeli będzie uzasadniona potrzeba w konkretnych danych, to oczywiście jest doślemy. To poprosiłabym ewentualnie o kontakt z nami, bo wtedy przygotujemy szczegółową analizę, która by była potrzebna. Zaznaczam, że my korzystamy z bazy, którą posiadamy na użytek realizacji świadczeń i z realizacji świadczeń i to, co możemy w powinowactwie do ICD-10 uzyskać, to oczywiście prześlemy.

Jeśli chodzi o edukację zdrowotną, to też bym w skrócie podsumowała, że ta edukacja cały czas się odbywa. Ja wiem, że najczęściej w sytuacjach, kiedy jest ku temu potrzeba tu i teraz, bo jeżeli są też działania w środkach masowego przekazu podejmowane z uwagi na podwyższanie norm jakości powietrza w sensie niespełniania tych norm, czy jeżeli chodzi o komunikaty do szkół, przedszkoli w tym zakresie, są pomiarowe urządzenia zainstalowane w większości przedszkoli i szkół, to się dzieje. To już jest taki etap, kiedy na świadomość zaczynamy wpływać poprzez personel pracujący w żłobkach, przedszkolach, szkołach. Personel medyczny też.

Oczywiście zdajemy sobie sprawę z tego, że personel medyczny w momencie, kiedy leczy pacjentów z grup ryzyka, z grup z chorobami przewlekłymi, ma również tę wiedzę i jest na bieżąco. Pacjenci się edukują dlatego, że tego potrzebują. Oni mają też pewien potencjał i potrzebę, bo szukają powodu swojego stanu zdrowia i nie tylko opierają swoją wiedzę na tym, co dostaną od lekarza, ale pogłębiają ją. To nas bardzo cieszy i to widzimy w różnych środowiskach. Dzięki temu też, tak jak tutaj organizacje działające na rzecz klimatu, edukują i pokazują słabe punkty.

Mamy również odbiór społeczny. Staramy się w jakiś sposób wchodzić w każde akcje dotyczące promowania tej wiedzy. Obejmować nie tylko honorowym patronatem, ale aktywnie działać. W powiązaniu z Ministerstwem Klimatu i Środowiska,

z samorządami również. To się dzieje na każdym etapie, niezależnie od tego, czy jest to instytut naukowy, czy jest to Główny Inspektorat Sanitarny, czy to jest bezpośrednio Ministerstwo Zdrowia.

Odnosnie do kwestii szkoleń lekarzy, jest to bardzo trudny obszar, bo wypracowanie stricte w ramach programowych kompleksowej informacji wymaga przepracowania. Natomiast informacje doraźne jak najbardziej mogą powstać i mogą być skierowane poprzez Narodowy Fundusz Zdrowia, chociażby do podmiotów. Mogą być w ramach zaleceń opublikowane na naszej stronie.

Przedłożę mojemu kierownictwu taki plan działania i możliwości wypracowania dokumentów do akceptacji. Tak więc ten wątek zakończyłabym na tym etapie.

Jeśli chodzi o kwestie działań podejmowanych, ja chciałam tylko przypomnieć, że po stronie Ministerstwa Zdrowia jest powołany w ramach Rady ds. Zdrowia Publicznego zespół roboczy do spraw wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie i on aktywnie działa. Tutaj przedstawiciele tego zespołu również są. Informują i są z nami w stałym kontakcie. Raport, który został przez nich wypracowany w 2023 r. podsumowujący wpływ zanieczyszczeń środowiska i taka analiza kompleksowa tego, gdzie i jakie przekroczenia pyłów zawieszonych w powietrzu mają wpływ na zdrowie, został przekazany Ministerstwu Klimatu i Środowiska. Jest również na naszej stronie Ministerstwa Zdrowia. Działania z naszej strony jako resortu są podejmowane.

Jeśli chodzi o wypracowanie po stronie Ministerstwa Zdrowia wejścia w zakres edukacji, ale też połączenia sił na rzecz przeciwdziałania aktualnej sytuacji, może z mojego wystąpienia wybrzmiało, że jest bardzo dobrze. Nie. Chciałam tylko wskazać, że pewne czynniki, czy nawet wskaźniki, które są analizowane, są nam znane i są zawsze zestawiane i porównywane z krajami Unii Europejskiej i nie tylko. My patrzymy na naszą sytuację tam, gdzie nie mamy badań, gdzie nie mamy analiz, aczkolwiek coraz więcej jest takich materiałów do wglądu, do oceny i do podjęcia działań. To jest zawsze w perspektywie poziomu wyżej, bo to Komisja Europejska w tym przypadku reguluje zakresy i wskazuje na normy. Tak samo WHO, a wiemy, że WHO tutaj restrykcyjnie działa i takie też są działania Komisji Europejskiej pod kątem wdrożenia nowej dyrektywy, która łączy moment będzie już nas obligować do podjęcia bardzo restrykcyjnych działań. Mamy tego świadomość.

Jeśli więc chodzi o ustalenia ze strony Ministerstwa Zdrowia, to został wyznaczony termin posiedzenia Rady do Spraw Zdrowia Publicznego poświęcone przede wszystkim temu tematowi. Na 19 czerwca do osób zainteresowanych i wszystkich resortów zostanie przekazana informacja o terminie spotkania. Zostaną przekazane wypracowane materiały, na podstawie których będzie podsumowana wiedza z zakresu zanieczyszczeń w ujęciu obowiązujących norm jakości powietrza, skutków narażenia na zanieczyszczenia i działania w zakresie dyrektywy do spraw jakości powietrza w kontekście wymagań, jakie będą na nas jako kraju ciążyły od 2005 r. praktycznie i w horyzoncie czasowym do 2030 r. Mamy nadzieję, że Rada do Spraw Zdrowia Publicznego przyjmie dokumenty, które otrzyma i będą te materiały podstawą do działań Rady Ministrów.

Chyba wyczerpałam temat... Przepraszam, jeszcze chciałabym dodać odnośnie do zanieczyszczenia hałasem. Mamy rozporządzenie ministra klimatu i środowiska. Tutaj normy hałasu są ustalone. Kwestię obniżania tych norm skierowałabym raczej do resortu wiodącego. Ministerstwo Zdrowia zawsze w opinii stara się wesprzeć wszelkie tego typu działania, zmierzające do ograniczenia wpływu na zdrowie czynników zewnętrznych, w tym przede wszystkim środowiskowych i klimatycznych.

Poza tym, jeśli chodzi o kwestię zanieczyszczenia środowiska światłem, bo takie pytanie też się pojawiło, to bym chciała wskazać na kluczowy wątek. W tym roku, dokładnie 12 marca w Brnie, było spotkanie ministrów środowiska poświęcone właśnie temu zagadnieniu. Generalnie temat jest rozwojowy, w kontekście uregulowania również, bo na chwilę obecną Komisja Europejska nie otrzymała wniosku dotyczącego uregulowania zanieczyszczenia światłem w kontekście przepisów. Dlatego zagadnienia mogą być badane, monitorowane w kontekście wpływu na zwierzęta, na ludzi, nie tylko jednostki chorobowe, ale generalnie holistycznie. Ministerstwo Zdrowia nie podjęło analiz, nie prowadzi badań w tym kierunku. Nie prowadzi też badań – taki jak profesor Zieliński

wskazał – wpływu na jednostki chorobowe, które ze względu na czynniki miałyby bezpośrednie przełożenie na redukcję na przykład przypadków hospitalizacji, czy też wpływu na ograniczenie na przykład astmy u dzieci, zwłaszcza w tym młodym wieku.

To z mojej strony na chwilę obecna tyle. Poproszę panią dyrektora Agnieszkę Strzemieczną o wyjaśnienie pierwszego punktu.

Zastępca dyrektora Departamentu Higieny Środowiska w Głównym Inspektoracie Sanitarnym Agnieszka Strzemieczna:

Dzień dobry państwu. Agnieszka Strzemieczna, zastępca dyrektora Departamentu Higieny Środowiska, Główny Inspektorat Sanitarny.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, w kontekście legionellozy i Rzeszowa były prowadzone działania związane z wywiadami epidemiologicznymi, z wykonywaniem badań jakości wody. Legionella to jest bakteria, której namnażanie się umożliwiają takie przesłanki, jak biofilm, też temperatura i jakość wody. Na podstawie tych badań, które były przeprowadzone, tych wywiadów epidemiologicznych, nie udało się ustalić ani wspólnego miejsca przebywania tych osób, które zachorowały ani jakichś innych czynników, które by miały wpływ, czy wykluczone były działania, tak jak było wcześniej w Niemczech w przypadku wież chłodniczych. To zostało wykluczone. W wyniku tych badań też nie wskazano, żeby te osoby gdzieś przebywały wspólnie, żeby przebywały w jednym miejscu – jakiś wyjazd, czy jakieś placówki medyczne. Przyczyn nie udało się ustalić. Głównie osoby, które zachorowały, to były osoby starsze. To jest grupa ryzyka narażenia na Legionellę.

Legionella rozwija się najbardziej w temperaturze 20–45°C. Badania wody wykazywały, że w tym okresie, kiedy była właśnie ta epidemia, woda zimna w wodociągach miała podwyższoną temperaturę powyżej 20°. Z kolei woda ciepła miała temperaturę poniżej 45°.

Tak jak już było wspomniane tutaj przez przedmówczynię, badanie Legionelli w Polsce obowiązuje od 2008 r. Są już regulacje, które wskazują podmioty najbardziej narażone na kwestie związane z możliwością zachorowania – podmioty lecznicze czy placówki, gdzie jest aerozol wodno-powietrzny.

Główny Inspektorat Sanitarny od lat już prowadzi działania związane z legionellozą. To było wypracowanie informacji dotyczących legionellozy, na przykład, jakie działania należy podjąć po zastoju budynków – co było też istotne w przypadku COVID-u – co zrobić, żeby zapobiegać występowaniu legionellozy w sieci wodociągowej.

Ostatnio, 29 lutego tego roku, była przekazana do wojewodów informacja przez Głównego Inspektora Sanitarnego, żeby w związku ze zbliżającym się sezonem letnim i tymi sytuacjami, przekazane były te wszystkie materiały i żeby uczulić szczególnie takie podmioty jak podmioty ochrony zdrowia, czy tam, gdzie jest wytwarzany aerozol wodno-powietrzny, na te działania związane z przeglądem wentylacji, czy z przeglądem klimatyzacji, czy z właściwym użytkowaniem sieci wodociągowej. Zabezpieczenie, żeby woda ciepła miała taką temperaturę, która pozwala, że tak powiem, na utylizację tych bakterii, powyżej 50°.

Jeżeli chodzi o pytanie o działania na przyszłość, teraz prowadzone są prace – wiodącym resortem jest Ministerstwo Infrastruktury – w zakresie wdrożenia dyrektywy 2020/2184 w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi, która wprowadza oceny ryzyka w wewnętrznych systemach wodociągowych. W tej sytuacji poruszono też kwestię bloków – każdy budynek będzie musiał mieć przeprowadzoną ocenę ryzyka. Jeżeli z tej oceny ryzyka wyjdzie konieczność wykonywania badań w zakresie Legionelli, takie badanie będą musiały być wykonywane.

Dyrektywa też wprowadza obiekty priorytetowe. Jest wskazywane, że w tych obiektach priorytetowych badania Legionelli będą musiały być realizowane. Tam jest też ołów, ale mówimy tutaj o kwestii Legionelli. Wśród tych obiektów priorytetowych będą najprawdopodobniej takie podmioty – jest to projektowane – które są wskazane w obecnym rozporządzeniu ministra zdrowia z 2017 r. To są podmioty lecznicze, szczególnie w budynku użyteczności publicznej, gdzie jest wytwarzany aerozol wodno-powietrzny.

To, jeżeli chodzi o kwestie związane z Legionellą i z Rzeszowem, z działaniami na przyszłość. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję. Teraz zapraszam ministerstwo środowiska.

Zastępca dyrektora departamentu w MKiŚ Piotr Łyczko:

Odniosę się do trzech obszarów, które zostały tutaj poruszone w bezpośrednim nawiązaniu do zadań Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Pierwszy obszar związany jest ze stacjami pomiarowymi jakości powietrza.

Jeżeli chodzi zarówno o wymagania w zakresie liczby tych stacji, jak i ich lokalizacji, to są to wymagania wynikające z dyrektywy unijnej w sprawie czystego powietrza dla Europy. Te 280 stacji, które funkcjonują w Polsce, są zgodne z tymi wymaganiami, które właśnie z tych przepisów wynikają. Natomiast też trzeba podkreślić, że ocena jakości powietrza odbywa się nie tylko na podstawie wyników ze stacji pomiarowych. Jest ona wspomagana przez metodę modelowania matematycznego, która również wskazuje na te obszary przekroczeń wartości dopuszczalnych. Dla tych obszarów też powinny być opracowywane programy ochrony powietrza i działania naprawcze, żeby te przekroczenia wyeliminować.

Dodatkowo, poza monitoringiem jakości powietrza, na stronie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska są dostępne dane o prognozach zanieczyszczeń powietrza na poszczególne dni. Natomiast warto powiedzieć o tym, że przy okazji tej nowej dyrektywy w sprawie jakości powietrza będzie prowadzona analiza pod kątem ewentualnych potrzeb w zakresie dostosowania monitoringu jakości powietrza do wymagań właśnie tych przepisów. Jeżeli byłoby z państwa strony jeszcze szczegółowe pytania, zagadnienia związane z monitorowaniem jakości powietrza, to mamy tutaj dzisiaj eksperta, panią dyrektora z Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, więc będzie możliwość rozszerzenia tego tematu.

Drugi obszar, do którego chciałbym się odnieść, to jest kwestia oddziaływania hałasowego. W uzupełnieniu tego, co zostało powiedziane przez Ministerstwo Zdrowia, zgodnie z wymaganiami unijnymi, w przypadku aglomeracji powyżej 100 tys. mieszkańców, ale również dróg oraz lotnisk, opracowywane są dla nich tak zwane mapy hałasowe. W tych mapach hałasowych jest analizowane oddziaływanie hałasu z poszczególnych źródeł. Na podstawie tych map hałasu, które są przygotowywane przez miasta czy zarządców dróg, urzędy marszałkowskie przygotowują tak zwane programy ochrony środowiska przed hałasem. To są dokumenty, które mają też za zadanie wskazać działania naprawcze, takie działania, które doprowadzą do osiągnięcia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Trzeci obszar, o którym tutaj była dyskusja, to jest obszar niskiej emisji, ograniczenia stosowania paliw stałych. Tutaj należy wskazać, że rzeczywiście 14 na 16 województw w Polsce ma przyjęte przepisy, tak zwane uchwały antysmogowe, które ograniczają stosowanie kotłów czy paliw o wysokiej emisji. Te dwa województwa, które tych przepisów jeszcze nie mają, czyli warmińsko-mazurskie i podlaskie, to są akurat województwa o lepszej jakości powietrza w stosunku do pozostałych województw, więc ta potrzeba tych przepisów nie wynikała właśnie z programu ochrony powietrza czy tych przekroczeń.

Co ważne, w przypadku tych uchwał antysmogowych, one nie tylko dla tych 14 województw są przyjęte, ale w przypadku 8 województw już weszły w życie przepisy związane z koniecznością wymiany kotłów pozaklasowych. W przypadku 4 dodatkowych województw te przepisy wejdą jeszcze w tym roku, do końca tego roku, w różnych terminach. Tak więc ta sytuacja związana z tymi uchwałami pokazuje, że te przepisy jakby stopniowo są przygotowane i wdrażane.

Natomiast są również przepisy i są jakby możliwości, żeby te wymagania uchwał poddawać kontroli. Tutaj kompetencje w zakresie kontroli posiadają urzędy gminy i mogą to robić przy pomocy straży gminnych czy też pracowników gminnych. W planach resortu jest przygotowanie poradnika dobrych praktyk prowadzenia tych działań kontrolnych, aby ułatwić samorządom, szczególnie tym mniejszym, które tych doświadczeń w zakresie prowadzenia kontroli nie posiadają, przybliżyć im, jak takie działania mogą być prowadzone.

W dokumentach strategicznych, które już są przyjęte w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, mamy wyznaczony cel odejścia w ogóle od stosowania węgla. W przypadku miast jest wskazany rok 2030, w przypadku obszarów wiejskich rok 2040. Są to daty, które pojawiają się w polityce energetycznej państwa do 2040 r. oraz ostatnio w aktualizacji Krajowego Planu dla Energii i Klimatu. Jest to więc z pewnością kierunek, w którym będą również przygotowywane rozwiązania prawne, zwłaszcza jeżeli wdrożenie tej nowej dyrektywy w sprawie jakości powietrza będzie wymagało zwiększonych działań po stronie samorządów i przyspieszonego odejścia od stosowania paliw stałych czy szczególnie węgla. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo serdecznie dziękuję. Czy pani dyrektor chciałaby coś jeszcze dodać, bo skoro już tutaj pan wywołał, to...?

Zastępca dyrektora Departamentu Monitoringu Środowiska w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska Barbara Toczko:

Ja chciałabym tylko dodać to, że jesteśmy teraz praktycznie w przeddzień opublikowania wyników oceny jakości powietrza za rok 2023. Według tej oceny tak naprawdę, oprócz roku 2021, w ostatnich 5 latach jest bardzo wyraźny spadek stężeń zanieczyszczeń, zwłaszcza pod kątem pyłów PM_{10} , $PM_{2,5}$ i benzoalfapirenu, i samorządy, ale też i warunki atmosferyczne... Tak jak tutaj wcześniej pan dyrektor powiedział, to jest ogromny wysiłek samorządów i sprzyjające warunki meteorologiczne. Ta poprawa jest bardzo istotna. Są już takie województwa, w których, w ocenie za rok 2023, nie zanotowaliśmy strefy z przekroczeniem benzoalfapirenu. Jest to w ogóle pierwsza taka ocena od początku, od kiedy w ogóle te oceny są przygotowywane.

Natomiast w odniesieniu do tlenków azotu, w ocenie za rok 2023 tej poprawy nie będzie widać w odniesieniu do głównych miast, takich jak Warszawa, Kraków, Katowice czy Wrocław. Te strefy w ocenie za 2023 rok dalej będą miały przekroczenia i ta sytuacja jest bardzo podobna.

Chciałabym jeszcze tylko jedną rzecz powiedzieć, bo my rzeczywiście dwutlenek azotu monitorujemy metodami referencyjnymi, czyli takimi bardzo dokładnymi, na różnego typu stacjach. Na stacjach tak zwanego tła miejskiego, które są oddalone od bezpośredniego źródła, czyli są na przykład usytuowane na osiedlach mieszkaniowych, gdzie jest bardzo duża gęstość zaludnienia, te stężenia są relatywnie niskie. One w większości przypadków są niższe od tych, o których mówi nowa dyrektywa, czyli $20 \mu g/m^3$. Natomiast im bliżej będziemy ulic, im będą one bardziej ruchliwe, tym stężenia dwutlenku azotu będą większe, i one są większe.

W innych miastach, w których monitorujemy, przekroczeń nie ma i na stacjach komunikacyjnych te stężenia wahają się od 20 do 30 kilku $\mu g/m^3$. To zależy od miasta. Tak więc, o ile przy pyłach PM_{10} i benzoalfapirenie, pyłach $PM_{2,5}$ mam dobre informacje, o tyle tlenki azotu pozostają na podobnym poziomie od lat. Gdzieś tam są trendy malejące, ale one nie są tak wyraźne jak przy wcześniej wspomnianych zanieczyszczeniach. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo dziękuję. To ciekawa informacja, bo aut raczej przybywa niż ubywa. Czyli być może jakość tych pojazdów jest lepsza. No nie wiem, jakie wysunąć wnioski z tego, ale chyba tak by to wyglądało, no bo nie jeździ ich mniej. Chyba że jednak ta część osób, które jeżdżą rowerami, do których ja należę osobiście, co tutaj zalecam, bardzo polecam... Może to jednak daje jakieś odniesienie na te stężenia tlenków azotu i to zanieczyszczenie, bo to głównie duże miasta. Gdy obserwuje się duże miasta, to jednak tych rowerzystów i rowerzystek jest bardzo dużo, więc może jednak trochę pomagamy, gdy na tych dwóch kołach jeździmy. Nie wiem. Czy panowie z NIK-u też chcieliby jeszcze zabrać głos?

P.o. wicedyrektor Delegatury NIK w Krakowie Mariusz Gorczyca:

Żeby nie przedłużać, bardzo dziękujemy, bo ja osobiście już kilka razy miałem okazję koordynować kontrole związane z ochroną powietrza i ochroną środowiska, i naprawdę

te głosy są dla nas ultraciekawe. Myślę, że jest ogromna wiedza, no tylko trzymamy kciuki za wykorzystanie tego w ministerstwach, bo są jeszcze pewne problemy niezadowolone. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Wicha (Lewica):

Ja też bardzo dziękuję i oczywiście też trzymam kciuki. Mam nadzieję, że to, że się tutaj spotykamy, jednak pomoże, bo słyszymy różne rzeczy, których byśmy normalnie nie usłyszeli, gdybyśmy się tutaj nie spotkali. Po to są takie spotkania i takie zespoły, żeby takie rzeczy móc sobie na roboczo przegadać. Po to jest takie spotkanie.

Proszę państwa, już oficjalnie zamykam nasze dzisiejsze posiedzenie. Bardzo państwu dziękuję za spotkanie. Zapraszam na następne spotkania.

Zamykam posiedzenie. Bardzo dziękuję.