Warszawa, 15 kwietnia 2020

Informacja prasowa

**Czy w obliczu pandemii jakość powietrza faktycznie się poprawiła?**

**W ostatnim czasie w mediach pojawiło się wiele informacji o możliwym pozytywnym wpływie koronawirusa na środowisko, a w szczególności spadku emisji zanieczyszczeń do atmosfery i tym samy pośrednio znaczącej poprawie jakości powietrza. Doniesienia te komentuje Krzysztof Skotak, kierownik Ośrodka Ochrony Atmosfery Instytutu Ochrony Środowiska – Państwowego Instytutu Badawczego.**

O jakości powietrza decyduje wiele elementów. Istnieją trzy kategorie źródeł powstawania zanieczyszczeń w atmosferze. Pierwszym z nich jest emisja związana bezpośrednio z działalnością człowieka. W Polsce to głównie emisja w sektorze komunalno-bytowym związana z produkcją ciepła i energii w urządzeniach indywidualnych, emisja z sektora energetyki, transportu, rolnictwa, produkcji przemysłowej i działalności usługowej. Drugim źródłem jest emisja pośrednio związana z działalnością człowieka, czyli tzw. wtórna emisja, obejmująca m.in. porywanie wcześniej wyemitowanych cząstek pyłu z dróg, wysypisk, hałd, emisja z odkrytych pól uprawnych oraz tworzenie się zanieczyszczeń w atmosferze. Trzecią kategorią jest emisja naturalna powodowana m.in. przez aerozol morski, aktywność wulkaniczną, sejsmiczną i geotermiczną, naturalne pożary lasów i torfowisk, emisję aerozolu biologicznego (pyłki roślinne, zarodniki grzybów, fragmenty materiału roślinnego, wirusy i bakterie) oraz przenoszenie zanieczyszczeń z regionów suchych i pustynnych. Wirusy są zaliczane do emisji naturalnych (jak np. wirusy grypy, czy bakterie chorobotwórcze), a ich udział w zanieczyszczeniu powietrza jest pomijalny.

**Koronawirus a jakość powietrza**

Zagrożenie dla zdrowia publicznego, jakim jest koronawirus, wymusza znaczące zmiany w sposobie i intensywności działalności człowieka. Obecnie nie mamy jeszcze dokładnych analiz, ale wprowadzanie zakazów przemieszczania się, organizowania zgromadzeń publicznych oraz nakaz unikania kontaktów z innymi osobami czy powszechna kwarantanna, zdecydowanie wpłynęło na zmianę sposobu funkcjonowania społeczeństwa oraz w sektorach gospodarki o mniejszym stopniu emisyjnym (małe przedsiębiorstwa). Zdecydowanie zmienił się model przemieszczania ludzi w miastach (poza miastami te zmiany są znacznie mniej widoczne). Szacuje się, że liczba pojazdów poruszających się po drogach w miastach spadła zaledwie o 30%. Wynika to z faktu, że wiele osób, które musi się przemieszczać, unika komunikacji publicznej (funkcjonującej znacznie rzadziej niż normalnie) i obecnie porusza się autami prywatnymi, natomiast transport publiczny i spedycyjny zmienił się nieznacznie.

*- Jeśli chodzi o natężenie ruchu na ulicach, sytuacja przypomina do złudzenia okres wakacyjny, więc nie ma się co dziwić, że obserwowane poziomy zanieczyszczeń są analogiczne. Należy zauważyć, że transport spedycyjny nadal funkcjonuje, przy wzroście usług kurierskich, wynikających ze zwiększonej liczby zamówień produktów z dowozem do domu. W przypadku dróg uznawanych za trasy z intensywnym ruchem w miastach, obecna sytuacja powoduje spadek stężeń tlenków azotu, zbliżając się do poziomu tła miejskiego, czyli jest to spadek o około połowę sprzed okresu kwarantanny -* komentuje **Krzysztof Skotak, kierownik Ośrodka Ochrony Atmosfery IOŚ-PIB, realizującego projekt Klimada 2.0 -** *Wynika to też z udziału emisji z transportu w rachunku globalnym. Dla porównania, około 35% tlenków azotu wprowadzanych do atmosfery, pochodzi z transportu, przy podobnym udziale przemysłu i energetyki.*

W przypadku pyłu zawieszonego te zmiany nie są aż tak widoczne. Wynika to z niskiego udziału sektora transportu w kreowaniu jakości powietrza w miastach (transport stanowi niecałe 10% emisji pyłu w Polsce). Potwierdzają to wyniki pomiarów Państwowego Monitoringu Środowiska w ostatnich 2 latach oraz na przełomie lutego i marca tego roku, gdy nie notowano w praktyce sytuacji smogowych zimą (potwierdzając tym samym dominującą rolę tzw. „niskiej emisji” w tworzeniu zanieczyszczeń). Nierzadko wyniki pomiarów na przełomie marca i kwietnia bieżącego roku wskazywały miejscami nadal wysokie stężenia pyłu PM10 przekraczające normatywną wartość dobową w wielu miastach, pomimo widocznego ograniczenia ruchu pojazdów.

**Czy zmiany w konsumpcji wpłynęły na gospodarkę?**

Kwarantanna i ograniczenie wychodzenia z domów mocno wpłynęło na nasz styl konsumpcji. Wychodzimy tylko, kiedy to konieczne. Czy jest to równoznaczne, z tym, że struktura poboru energii uległa zmianie?

*- W porównywalnym okresie zeszłego roku obecnie nie zmieniła się również aktywność energetyki ani przemysłu, który w dużej mierze wykorzystuje gaz jako paliwo. Duże znaczenie w ocenach jakości powietrza w tym roku ma relatywnie wysoka temperatura, która powoduje niższe zapotrzebowanie na ciepło, tym samym wpływając na mniejszą ilość spalanego paliwa do celów grzewczych. Należy zaznaczyć, że wyższe niż przeciętnie tegoroczne temperatury w lutym i marcu oraz przebywanie społeczeństwa w domach, lokalnie mogło spowodować wyższą emisję wynikającą z rekreacyjnego i częstszego uruchomienia kominków, kosztem innych systemów grzewczych, np. pieców gazowych. Taka sytuacja nie ma miejsca, gdy ludzie przebywają w pracy. Tak więc ocena wpływu koronawirusa na jakość powietrza jest wielowątkowa i w wielu przypadkach niejednoznaczna, a autorytatywne stwierdzenia pojawiające się w prasie o znacznej jej poprawie z powodu koronawirusa, jak na razie nie mają większego uzasadnienia –* dodaje **Krzysztof Skotak, kierownik Ośrodka Ochrony Atmosfery IOŚ-PIB, realizującego projekt Klimada 2.0.**

Przy tego typu analizach należy rozważyć wszystkie potencjalne czynniki mogące mieć wpływ na jakość powietrza, w tym również wpływ warunków meteorologicznych i klimatycznych (w tym prędkości i kierunki wiatrów), podjęte wcześniej decyzje mające na celu redukcję emisji (np. wymiana pieców, wprowadzenie norm jakości paliw stałych itd.) czy zmianę zachowań ludzi (dogrzewanie domów źródłami emisyjnymi, przy nadal niskich temperaturach nocą).

**Czy koronawirus faktycznie ma wpływ na jakość powietrza?**

Czy rzeczywiście mniejsze natężenie ruchu na ulicach spowodowało znaczącą poprawę jakości powietrza? Wyniki pomiarów wskazują, że w niewielkim stopniu i mogą to być zmiany krótkotrwałe. Na jakość powietrza kluczowy wpływ mają długofalowe działania mogące przyczynić się do zmian w wielkości oraz strukturze emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Takim przykładem są m.in. rozporządzenia w kwestii zmian sposobu produkcji energii (np. postać miksu energetycznego), wprowadzenie przepisów prawnych dotyczących jakości paliw stałych, wdrożenie w życie uchwał antysmogowych czy finansowanie wymiany pieców na niskoemisyjne lub przepisy ograniczające poruszanie się pojazdów w centrach miast. W takim przypadku o poprawie jakości powietrza decyduje konsekwencja w realizowaniu podjętych decyzji i kontrola ich przestrzegania.