

Rozmowa Ewa Karendys z Gazety Wyborczej z Krystyną Szymańska w dniu 9 marca 2018 r.

Temat zlej jakości powietrza w mediach nie istnieje, państwowe molochy wypuszczają ogromne zanieczyszczenia, świadomość o wpływie jakości powietrza na zdrowie jest znikoma. W takich okolicznościach w 1993 roku powstaje Fundacja ARMAAG.

Początki były trudne?

Krystyna Szymańska, dyrektor Fundacji Regionalnego Monitoringu Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej (ARMAAG):

- Grupa osób z Trójmiasta zainteresowała się automatycznymi pomiarami powietrza dzięki kontaktom z niemiecką Bremą. Tam takie badania prowadzono od dawna, tymczasem u nas robiło się to manualnie, czyli stawiało się odkurzacz, pobierało próbkę powietrza, przepuszczało przez roztwór, by potem badać w laboratorium.

Dwa zakłady z Gdańska były wtedy na tzw. liście 80 trucicieli w Polsce: Zakłady Nawozów Fosforowych i Siarkopol. Kształtowały się samorzady, ich władarze mieli liczne kontakty z Zachodem. Widzieli jak właściwie informuje się społeczeństwo w kwestiach ochrony środowiska. Rząd, samorząd i Uniwersytet Gdański zaczęły namawiać zakłady przemysłowe, które emitowały zanieczyszczenia, by „zrzuciły” się na budowę sieci monitoringu jakości powietrza.

Nie pukali się w głowę, nie pytali „a po co”?

Łatwo nie było, ale stosowaliśmy łagodną perswazję. Przekonywaliśmy przedsiębiorstwa, że pracownicy tych zakładów mieszkają w Gdańsku i tym powietrzem oddychają. A jeśli chcemy coś poprawiać musimy przecież wiedzieć, jakie są stężenia w powietrzu. To był też czas, kiedy państwowe zakłady przemysłowe miały pulę pieniędzy na inwestowanie w to, co dziś nazywamy społeczną odpowiedzialnością biznesu, czyli działania na rzecz społeczeństwa. Ale ktoś musiał te wszystkie działania koordynować. Tak powstała ARMAAG – jedyna taka Fundacja samorządowa w Polsce.

Z czasem sytuacja zaczęła się poprawiać. Przedsiębiorstwa inwestowały w nowe technologie, Siarkopol zrezygnował z przeladunku siarki kruszonej, zlikwidowano elektrociepłownię na Ołowiance, a w jej miejscu powstała filharmonia...

Przybyło natomiast samochodów, ale też ludzi w dużych obszarach ubóstwa energetycznego.

Sąsiad pali w piecu czym popadnie dlatego, bo nie ma innego wyjścia?

O ubóstwie energetycznym po raz pierwszy mówiłam w 2004 roku na jednej z konferencji. Ale wtedy zostało to przemilczane. Dopiero później, gdy przyszedł wzrost bezrobocia, jasno było widać, że ludzie nie palą meblami dlatego, że nie mają świadomości, ale dlatego, że nie mają pieniędzy. Do dziś problem dotyczy wielu biednych gmin, czy zdegradowanych obszarów miast.

Jak przez 25 lat zmieniła się świadomość mieszkańców na temat tego, czym oddychamy?

Myślę, że dziś około 15-30 proc. mieszkańców w Trójmieście wie, co to jest emisja zanieczyszczeń i imisja – czyli poziom zanieczyszczenia na wysokości naszego nosa

A wtedy?

Wiedzieli to tylko specjaliści i eksperci. Cześć rzeczy była też ukrywana, bo to było niewygodne.

W Trójmieście jakość powietrza ocenia się jako dobrą. Jednak często padają stwierdzenia, że to głównie zasługa nadmorskiego położenia i dobrego przewietrzania.

Słusznie?

Położenie jest jednym z ważnych czynników. Ale wystarczy spojrzeć jak przez lata ograniczyła się emisja zakładów przemysłowych, poprawiła jakość dróg i płynność ruchu. Ciężarówki wyjechały poza ścisłe centra miast, zlikwidowano pyłące zakłady, w budynkach postawiono na termomodernizację. To przyniosło efekt.

Co mówią dziś dane z pomiarów, gdy zestawimy słupki sprzed 20 lat z tymi z dzisiejszymi?

Jest systematyczna poprawa, szacuję, że o około 40 proc. – jeśli spojrzymy na średniodobowe wartości zanieczyszczeń takich jak pyły, dwutlenek azotu i siarki. Są lokalne miejsca, gdzie nad poprawą nadal trzeba pracować - przede wszystkim tam, gdzie jest stara zabudowa mieszkaniowa.

Aktywiści uważają, że polskie normy są zaniżone. Zrzucają, że stacje pomiarowe są w takich lokalizacjach, że pokazują miejskie tło, nie odwzorowują problemu tam, gdzie emisja jest największa.

Owszem, normy Światowej Organizacji Zdrowia są bardziej restrykcyjne, my mamy normy europejskie. Ale aby zmienić normy trzeba zmienić polskie przepisy. Zdarza się, że państwa odstępują od egzekwowania norm, bo występują jednostkowe sytuacje, gdy klimat płata psikusy. Tak było np. w północnej Szkocji, gdzie wystąpiły opady śniegu i mrozu jakich nie było od lat, ludziom zabrakło węgla, zaczęli palić tym, czego u nas nie ma już od dawna – np. starymi meblami. Poziom toksycznych związków znacznie wzrósł, ale to wyjątkowa sytuacja. Pamiętajmy, że wszystkiego nie da się zadekretować.

A co do lokalizacji stacji – wiele zależy od tego, co chcemy mierzyć. Jeśli miejskie tło, to rzeczywiście stacje lokalizuje się tam, gdzie wartości są uśrednione. Natomiast 2 z 9 naszych stacji są przy zakładach przemysłowych, których emisje monitorują - w gdyńskim porcie i na gdańskich Stogach.

A co z komunikacją? Z jednej strony ciężarówki omijają już ściśle centrum miasta. Ale prawda jest taka, że samochodów z roku na rok przybywa.

Jedyna rada to samochody nisko lub bezemisyjne. Kilka dni temu rząd przyjął normy jakości dla węgla. Kolejnym krokiem powinien być zakaz rejestrowania diesli, które mają powyżej 10 lat. Rozwiązaniem jest też ograniczanie wjazdu do centrum miasta, tak jak jest to np. w miastach niemieckich.

A co z elektromobilnością w komunikacji miejskiej? Miasta coraz częściej stawiają na autobusy elektryczne, hybrydowe, co więcej w planach mają już pojazdy napędzane wodorem. Trójmiasto za tym nadąża?

W Gdańsku nie ma ani autobusów elektrycznych ani na LNG. Autobusy, które jeżdżą po naszych ulicach szkodzą nie tylko powietrzu, ale i pasażerom. Sama jeżdżę często autobusem nr 262, nie wiem czy spełnia chociaż normę Euro2 [chodzi o normy dopuszczalnych emisji spalin w nowych pojazdach, najnowsze to Euro6- red.]. Wystarczy usiąść z tyłu, by poczuć się jak w komorze gazowej. Tymczasem w Gdyni to się udaje – kupuje autobusy na LNG, w plamach się pojazdy elektryczne. W Gdańsku to wciąż duże wyzwanie. Ostatnia strategia Gdańska stawia na autobusy napędzane wodorem.

Jakie są jeszcze wyzwania dla Trójmiasta na najbliższe 25 lat? Co robić, by poprawiać jakość powietrza?

Będę powtarzać, że priorytetem jest publiczna komunikacja. Przez te 25 lat był tylko jeden dzień kiedy mieliśmy kryształowe powietrze. Był to dzień pogrzebu Jana Pawła II. Nigdy nie widziałam czegoś tak spektakularnego, uroczystość ta spowodowała zmianę zachowań ludzi. Większość pozostała w domach lub w kościołach, ograniczono podróże do minimum. Zanieczyszczenia były na poziomie ok. 10 proc. norm. To pokazuje jak nasze działania wpływają na powietrze. W Krakowie było podobnie.

Dziś nie wyeliminujemy ruchu samochodów, dlatego trzeba stosować metodę marchewki. Ode mnie, z południowych dzielnic Gdańska, wielu ludzi dojeżdża do Jasienia, tam zostawiają samochody i przesiadają się na kolej. Ale jeśli na PKM-kę będą musieli czekać pół godziny to wybiorą auto. Zachętą byłby też wspólny bilet, dzięki któremu można oszczędzić czas i pieniądze.

Coś jeszcze?

Trzeba uczyć ludzi nawyków np. tego, by ograniczyć emisje wystarczy wyciągać wtyczkę z kontaktu. Naszą kampanię „Zmień złe nawyki na dobre praktyki” sfinansowaną przez

WFOŚi GW w Gdańsku obejrzało ponad 2 mln ludzi. Trzeba diagnozować dzielnice ubóstwa, ale i te, gdzie są złe warunki przewietrzania. Musimy konsekwentnie stawiać na ekologiczne ogrzewanie: gazowe, elektryczne, czy z odnawialnych źródeł energii: pomp ciepła, czy fotowoltaiki.

Co z mapą zanieczyszczeń? Które gdańskie dzielnice wymagają najwięcej pracy?

Stogi, Przeróbka, Rudniki. Rewitalizacja powinna kończyć się nie na Łąkowej, ale iść w kierunku Rafinerii. Gdybym to ja podejmowała decyzję o rewitalizacji zadbałabym o kolonię na Wincentego Pola, nieopodal Żaka, przy torach kolejowych. Z tych zabytkowych domów można zrobić perełkę. Podejrzewam, że gdyby tam zamieścić czujnik, normy imisji byłyby wielokrotnie podwyższone.

A jakie znaczenie dla jakości powietrza ma zieleń? Czy Gdańsk wystarczająco w nią inwestuje?

Proszę mi pokazać nowe dzielnice, które mają park. Jeśli plan miejscowy wymaga 30 proc. powierzchni biologicznie czynnej, inwestor wlicza w to małe trawniki, ogródki. To nie jest przemyślany rozwój miasta. Garnizon we Wrzeszczu jest bardzo ładnym osiedlem, są sale koncertowe, restauracje, ale terenów zielonych nie ma. A to one – oprócz tego, że mają znaczenie w kontekście jakości powietrza - dają człowiekowi wytchnienie.

W tym roku Fundacja świętuje 25 lat. Co jest jej największym sukcesem?

Dysponujemy pomiarami wykonanymi w tych samych miejscach, przez ten sprzęt, na przestrzeni ponad 20 lat. Gdy przekazujemy informacje, są one zawsze sprawdzone. Fundacja potrzebna jest, by dać odpór „oszołomom”, którzy zarządzają strachem. By opierając się na rzetelnych danych tłumaczyć, że mówienie o smogu w Gdańsku jest nieprawdziwe.

Uczestniczyliśmy również w wielu europejskich projektach.

Medal Karty Trójmiasta

To nagroda specjalna "Gazety Wyborczej". Przyznajemy ją za działania integrujące trójmiejską metropolię. Wyróżnienie mogą otrzymać osoby, firmy i instytucje, które w największym stopniu przyczyniły się do realizacji postulatów naszej Karty Trójmiasta. Redakcja "Wyborczej Trójmiasto" wręczyła ją w tym roku Krystynie Szymańskiej, dyrektor Agencji Regionalnego Monitoringu Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej, obchodzącej w tym roku 25-lecie działalności. „Fundacja zajmuje się jakością powietrza w metropolii od 1993 r., czyli wiele lat wcześniej, niż temat smogu stał się tematem obecnym w mediach. To m.in. dzięki badaniom Fundacji wiemy, czym możemy się chwalić, a gdzie wciąż potrzebujemy poważniejszych działań, by jakość życia w Trójmieście się poprawiała, byśmy oddychali coraz czystszy powietrzem. **ARMAAG** to także świetny przykład współpracy metropolitalnej, bo wśród założycieli Fundacji były miasta: Gdańsk, Sopot, Gdynia i Tczew” – uzasadnił Mikołaj Chrzan, redaktor naczelny "Gazety Wyborczej Trójmiasto".