**Zabudowano kliny napowietrzające, a teraz o zły stan powietrza w miastach obwinia się diesle.**

**Spadek natężenia ruchu drogowego w miastach w czasie epidemii nie wpłynął istotnie na jakość powietrza. To mocne uderzenie w tzw. strefy czystego transportu.**

Zanim wybuchła epidemia, jak bumerang wracały projekty dotyczące wyznaczenia tzw. stref czystego transportu. Lobbował za tym m. in. Związek Dealerów Samochodów. Jednak pomiary jakości powietrza prowadzone w ostatnim czasie np. w Warszawie, wcale nie wykazały pozytywnego wpływu ograniczenia ruchu drogowego na występowanie smogu.

Każdy w odpowiednich aplikacjach sprawdzających jakość powietrza może prześledzić stężenie smogu panującego np. w Warszawie w ciągu kilku ostatnich tygodni, czy stężenie tlenku azotu. W aglomeracji łódzkiej w zeszłym tygodniu wskaźniki stężenia tlenku azotu w powietrzu świeciły się na czerwono.

**Przeprowadzone pomiary dały jasną odpowiedź**

Badania jakości powietrza przeprowadzone w Niemczech w Stuttgarcie, wykazały nawet więcej. Po ograniczeniu ruchu, 9 kwietnia stężenie tlenków azotu było nawet 6-krotnie wyższe niż w podczas pomiarów prowadzonych przy normalnym ruchu i wietrznej pogodzie w lutym! Przypominamy, że tlenki azotu, emitowane m.in. przez pojazdy z silnikami diesla uznawane są za substancje rakotwórcze. A jak wiemy diesle emitują te substancje w czasie jazdy.

Dowodzi to jednoznacznie, że zły stan powietrza w miastach nie zależy od natężenia ruchu. Ogromny wpływ na jakość powietrza w miastach ma pogoda, a dokładniej wietrzna pogoda. I tu dochodzimy do sedna.

***Postępująca urbanizacja miast i apetyty deweloperów oraz decyzje urzędników skutecznie zepchnęły na dalszy plan dbałość o zapewnienie odpowiedniego przepływu powietrza w miastach.***

Wyznaczone niegdyś kliny napowietrzające, czyli tereny które nie powinny podlegać zabudowie, zostały zaadoptowane w imię “rozwoju”. Tak się stało z terenami np. na Mokotowie w Warszawie, gdzie kilkanaście lat temu zabudowano teren przy ul. Żwirki i Wigury rozległym osiedlem. To samo dotyczy pozostałych - Korytarz Jerozolimski, Korytarz Kolejowy Zachodni, Bemowski i inne, a liczbę inwestycji przeprowadzonych w obszarach klinów nie sposób wymienić.

***“To nieodpowiedzialne decyzje w sprawie klinów napowietrzających doprowadziły do tego, że Warszawa dosłownie się dusi w okresach jesienno-zimowych, a nie duże natężenie ruchu drogowego.”***

***-*** *mówi Marek Trofimiuk ekspert autobaza.pl*

**Strefy czystego transportu nie rozwiążą problemu smogu**

Najwyższy czas w walce ze smogiem zacząć wyciągać prawidłowe wnioski. Żadne ograniczenia wjazdu pojazdów osobowych do centrum miast i wyznaczanie strefy czystego transportu nie wpłyną istotnie na poprawę jakości powietrza w miastach!

Przestańmy obwiniać diesle o zły stan powietrza, bo w miastach najwięcej smogu generują mieszkańcy ogrzewający domy przy pomocy kominków i starych pieców.

Ponadto energia elektryczna potrzebna do zasilania pojazdów elektrycznych w Polsce pochodzi głównie z węgla! Więc wyznaczanie stref czystego transportu w miastach byłoby szczytem hipokryzji i dyskryminacją osób, których na “ekologiczny” samochód nie stać.

Zastanówmy się lepiej jak udrożnić pozostałości klinów napowietrzających, ewentualnie opracować nowe sposoby na “wietrzenie miast”.