

Eko-wariactwo na pełnej

28 grudnia 2023

W dniu 7 grudnia bieżącego roku radni Rady Warszawy przegłosowali uchwałę dotyczącą utworzenia w Warszawie tak zwanej „Strefy Czystego Transportu”. Za tą kontrowersyjną uchwałą zagłosowali radni z koalicji rządzącej stolicą – przedstawiciele Koalicji Obywatelskiej i Lewicy. Przeciw byli radni Prawa i Sprawiedliwości. Akcję protestacyjną związaną z tym aktem zorganizowali lokalni działacze Konfederacji.

Według przyjętego projektu SCT obejmie obszar całego Śródmieścia i fragmenty dzielnic centralnych. Jej granica będzie przebiegać aleją Prymasa Tysiąclecia – od Alej Jerozolimskich do styku z linią kolejową nr 20 w rejonie ul. Czorsztyńskiej, liniami kolejowymi nr 20, 501, 9 i 7, ulicą Wiatraczną, aleją Stanów Zjednoczonych, Mostem Łazienkowskim, aleją Armii Ludowej, dalej ulicą Wawelską ulicą Kopińską od ulicy Wawelskiej do ulicy ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” i wreszcie ulicą ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały”, Alejami Jerozolimskimi od ul. ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” do alei Prymasa Tysiąclecia. Łącznie SCT obejmie obszar 37 km², czyli 7 proc. całej powierzchni stolicy. & procent to wydaje się niewiele, ale chodzi o najbardziej centralny kwartał zamieszkania w stolicy. Ulice graniczne będą znajdowały się poza strefą czystego transportu. Warto dodać, że pierwotnie zaplanowana strefa miała granice znacznie bardziej rozległe, pod naciskiem gwałtowności protestów mieszkańców Warszawy ostatecznie zakres terytorialny SCT w Warszawie został znacząco ograniczony. Nie jest to pierwsza taka inicjatywa w Polsce. Podobne strefy powstaną m.in. we Wrocławiu i w Krakowie. To początek wielkiej eko-batalii, która ma na celu wyeliminowanie z miast prywatnego ruchu samochodowego.

W oficjalnym komunikacie opublikowanym na stronie stołecznego urzędu miejskiego czytamy: „Radni m.st. Warszawy zdecydowali, że od lipca 2024 r. Śródmieście i fragmenty centralnych

dzielnic miasta objęte zostaną Strefą Czystego Transportu. Jej wprowadzenie pozwoli na ograniczenie emisji szkodliwych dla zdrowia tlenków azotu. Dlatego do centrum miasta nie będą mogły już wjechać samochody, szczególnie zanieczyszczające powietrze, przede wszystkim stare diesle. Do końca 2027 r. z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą mieszkańcy strefy oraz opłacający podatek i zameldowani w stolicy”.

Decyzja warszawskich rajców wprawiła w euforię prezydenta miasta Rafała Trzaskowskiego. Od lat jest on znany jako rzecznik i przedstawiciel skrajnego nurtu eko-zamordyzmu. Trzaskowski nie był obecny w dniu głosowania uchwały, bo w tym czasie przebywał na światowym eko-spędzie w Dubaju. Niemniej jednak nie omieszkał wyrazić swojej radości jeszcze tego samego dnia. „Rada przyjęła dziś uchwałę o wprowadzeniu w stolicy Strefy Czystego Transportu. To rozwiązanie zastosowane w setkach miast w całej Europie. Jej celem jest poprawa jakości powietrza, a więc troska o zdrowie nas wszystkich. Pomiary jakości powietrza nie pozostawiają złudzeń. Dlatego musimy działać natychmiast, bo podusimy się w naszych miastach. SCT to stopniowe, rozpisane na lata (a więc dające czas mieszkańcom na dostosowanie się do nich) zmiany, które pomogą naszemu miastu odetchnąć. Ograniczyć zanieczyszczenie powietrza szkodliwymi substancjami, które skutkują całym szeregiem schorzeń. Czy prawo do kopczenia podstarzałymi dieslami jeszcze o kilka lat dłużej ma być ponad prawem do zdrowia, a nawet życia wszystkich mieszkańców 2-milionowej metropolii. Nie wydaje mi się, żeby ktokolwiek przy zdrowych zmysłach odpowiedział na to pytanie twierdząco” – dodaje Rafał Trzaskowski.

Jak widzimy zarówno radni, jak i prezydent, z wyjątkową nachalnością szermują argumentem dotyczącym jakości powietrza i jakoby decydującym wpływem, jaki na to ma ruch samochodowy w Warszawie. Tymczasem teza ta jest po prostu fałszywa. Udowodnili to miejscy aktywiści, którzy działają w ramach Stowarzyszenia „Stop korkom”. Nie uwierzyli oni „baśniom”

kolportowanym przez różnej maści ekologów i tak chętnie podejmowanym przez miejskich włodarzy. Społecznicy zadali sobie trud i opracowali specjalny raport, w którym przedstawili wyniki swoich badań. Żeby sprawdzić faktycznie, jak wielki jest udział samochodów prywatnych – czy też ściślej spalin przez nie emitowanych – w globalnym bilansie zanieczyszczeń powietrza w centralnych dzielnicach Warszawy – gdzie obowiązywać ma reżim SCT – porównali oni skład powietrza w latach 2020-2022. Trzeba pamiętać, że wiosną 2020 roku mieliśmy w Warszawie i całym kraju totalny lockdown związany z tzw. „pandemią COVID-19”, co skutkowało drastycznym ograniczeniem ruchu kołowego w stolicy, który szacowano nawet na 60-70 procent. W związku z tym można było oczekiwać, że poziom „śmiertelnych zanieczyszczeń” wyraźnie i odczuwalnie spadnie. Tymczasem, jak mówi Paweł Skwierawski z inicjatywy „Stopkorkom”, nic takiego nie nastąpiło. „Warszawska strefa czystego transportu została zaprojektowana skandalicznie, bo nic nie uzasadnia aż tak szerokich granic tej strefy. Tym bardziej, że obejmuje ona np. Wisłostradę, która jest drogą przelotową, ale także drogą, którą mieszkańcy poruszają się, by załatwić ważne sprawy, np. w centrum” – mówił w wywiadzie dla Polskiej Agencji Prasowej.

Wnioski, jakie płynęły z analizy danych zawartych w społecznym raporcie, były zaskakujące. „Okazało się, że poziom pyłów uniesionych był identyczny w okresie lockdownu, jak w dwóch latach poprzedzających. Również poziom tlenu węgla był na tym samym poziomie, zaobserwowano jedynie 8-procentowy spadek zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu” – wyjaśnił szef Stowarzyszenia. Przekazał, że stowarzyszenie „Lubię miasto” przeprowadziło badania na podstawie danych GIOŚ dotyczących zanieczyszczenia oraz danych dotyczących mobilności przeprowadzonych przez firmy Google i Apple. Zaznaczył, że porozumienie Stopkorkom przeprowadziło w związku z tym swoje badania, opierając się na danych satelitarnych otrzymanych z agencji kosmicznej NASA. „Analizowaliśmy okres lockdownu, czyli rok 2020 i dwa kolejne lata” – wyjaśnił.

Skwierawski zaznaczył, że sam pomysł strefy czystego transportu niestety opiera się na manipulacji, która niestety jest rozpowszechniana zarówno przez media, jak i samorządowców. Chodzi o tzw. „auta-morderców”. „Funkcjonuje mit o trujących i zabijających samochodach” – wyjaśnił. „Okazało się, że w marcu 2020 roku, czyli na początku lockdownu mieliśmy większe stężenie dwutlenku azotu niż w 2022 roku. W kwietniu było niższe, a w maju znowu wyższe niż w 2021 i 2022 roku. Aby to wyjaśnić, sięgnęliśmy po dane temperaturowe z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Pokazały one, że zarówno w marcu, jak i maju 2020 oraz kwietniu, były rekordowo niskie temperatury w 30-letniej perspektywie obserwacji danych meteorologicznych” – powiedział przedstawiciel Stopkorkom. „Porównaliśmy jeszcze lipiec z październikiem i ewidentnie widać, że im chłodniej i bardziej deszczowo, tym jest większe stężenie dwutlenku azotu nad np. aglomeracją warszawską” – dodał. Jeśli zaś chodzi o całą Europę, to np. w lipcu nad całą Polską jest czysto, a na terenie Europy są tylko cztery plamy pokazujące zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu w powietrzu. Miejsce, gdzie tworzą się te zagadkowe „plamy” też stanowią niespodziankę. „Największe stężenie jest nad rowerowym Amsterdamem, drugie w kolejności to Zagłębie Ruhry, trzecim jest Londyn, który już od kilku lat ma SCT i okolice Mediolanu” – mówił Skwierawski. „Dowodzi to, że zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu nie mają nic wspólnego z ruchem samochodów, szczególnie osobowych. To ważne, bo aktywiści powołują się na badania GUS dotyczące transportu, ale nie zwracają uwagi na to, że dotyczą one całości transportu drogowego, a więc tirów, ciężarówek, ciągników. To są maszyny, które bardzo często nie spełniają norm, szczególnie, że w Polsce park maszynowy jest dosyć wiekowy” – ocenił.

Podkreślił, że symptomatyczne jest to, że badania, na których opierał się m.in warszawski samorząd, „przygotowując uchwałę dotyczącą SCT, były sfinansowane przez jedną z zagadkowych organizacji społecznych”. „To jest organizacja, która

lobbowała za tym, żeby wykreślić autogaz z ustawy, która reguluje m.in. wprowadzanie SCT. Choć w większości w krajach zachodnich autogaz jest uważany za czyste paliwo” – dodał. „To jak poprosić lisa, żeby ustalał relacje i prawa w kurniku” – skomentował. Tajemnicą poliszynela jest fakt, że stowarzyszeniu finansującemu badania zawsze będzie zależeć na sprzedaży aut elektrycznych, napędzanych wodorem i gazem ziemnym, i dziwnym trafem tylko te paliwa znalazły się w ustawie jako te, którymi napędzane pojazdy mogą się poruszać po strefach czystego transportu bezterminowo i bezwarunkowo.

Społecznicy zachęcają mieszkańców do przeprowadzenia samodzielnych badań zanieczyszczenia powietrza. W tej chwili jest to dość proste dzięki ogólnodostępnym danym publikowanym w Internecie. „I cóż widzimy? Wystarczy, że rozpocznie się sezon grzewczy, a w centrum miasta – praktycznie ten teren, który zaproponowano do utworzenia SCT – jest zwykle znacznie czystszy niż dzielnice i gminy okalające Warszawę. Co znowu wskazuje na winowajcę zanieczyszczeń wszelkich – chodzi o piece, którymi ludzie się ogrzewają” – skomentował.

Działacz podkreślał, że w badaniach dotyczących wprowadzenia stref nie zbadano kosztów takich inicjatyw. „Nie dość, że ta strefa została zaprojektowana skandalicznie, bo nic nie uzasadnia aż tak szerokich granic tej strefy. Tym bardziej, że obejmuje ona np. Wiślostradę, która jest drogą przelotową, ale także drogą, którą mieszkańcy poruszają się, by załatwić ważne sprawy w centrum. Więc nawet jeżeli ktoś nie będzie mieszkał w SCT, to i tak nie będzie mógł przejechać przez swoje miasto inaczej niż obwodnicą” – ocenił. „Tak duży obszar zmusza też tych, co prowadzą jakąkolwiek działalność również na rzecz mieszkańców SCT do wydania potwornych pieniędzy na zakup samochodu, który będzie w stanie im służyć przez dłuższy czas, czyli z normą min. Euro 6. Mówimy i o dużych przedsiębiorcach – obsługujących budowy, dostarczających prefabrykaty, poprzez dostawców rzeczy większych typu lodówka, pralka, telewizor, dostawców do sklepów zwykłych produktów, z których korzystamy

na co dzień, kończąc na paniach z kwiatami czy warzywami stojących na bazarze” – powiedział.

Skwierawski podał konkretny przykład starszej osoby, która napisała do działaczy. Sprawa dotyczy wprowadzie strefy płatnego parkowania, ale generalnie zasada jest taka sama. Pani mieszka w granicach SPPN i planowała remont w łazience. Okazało się, że ma problem ze znalezieniem glazurnika. Kilkadziesiąt osób odmówiło jej tego, tłumacząc to opłatami w strefie. „W SCT będzie tak samo. Drobnu rzemieślnicy bardzo często przyjeżdżają samochodami starszej daty, chociażby dlatego, że wożą w nich materiały budowlane czy narzędzia i nie chcą niszczyć nowego auta. Gdy zostaną zmuszeni do kupna nowszego samochodu, będą chcieli sobie to zrekompensować albo będą te usługi wykonywać, np. w Ożarowie, który tej strefy nie wprowadzi” – ocenił. Argument, że jak ktoś nie jeździ samochodem, to problem go nie dotyczy, też jest nietrafny. Prędzej czy później będzie musiał zapłacić dużo więcej za korzystanie z podstawowych usług. „Kolejną sprawą są przeprowadzone konsultacje, którymi podpira się ratusz. Owszem były przeprowadzone, ale była słaba informacja o nich. Przyszło na nie kilkadziesiąt osób. Natomiast podobno wysłano 3 tysiące uwag drogą mailową. Nie zostały one w żaden sposób zweryfikowane, czy np. rzeczywiście są to mieszkańcy Warszawy” – skomentował. „Ciekawostką jest to, że w ustawie, która dopuściła projektowanie stref jest zapis, że gminy mogą wprowadzić SCT, ale nie muszą. Komisja Europejska nie zanegowała tego przepisu, czyli nie jest to tak, że UE na nas wymusza wprowadzenie SCT” – podkreślił.

Czekamy na rozwój wypadków.

Autorstwo: Marek Skalski

Źródło: NCzas.info