


W MIASTACH NIEPRĘDKO POWSTANĄ STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Strefy czystego transportu nieprędko zagospodzą nad Wisłą mimo fatalnego stanu powietrza nad Polską. Pierwsza ustawa o elektromobilności okazała się pod tym względem nieudana, prezentowane na początku obecnego roku projekty nowelizacji spotkały się z aprobatą samorządowców i organizacji walczących z zanieczyszczeniem powietrza, jednak z najnowszej wersji projektu zniknęły. Zapisy utrudniają też, zamiast ułatwiać, dostęp do punktów ładowania samochodów elektrycznych.

– Uczestniczyliśmy przy sporządzaniu nowego projektu ustawy o elektromobilności w zakresie stref czystego transportu. Uważamy, że zmiany, które tam zostały zaproponowane, mają sens, one pozwalają samorządom na objęcie całych miast takimi strefami – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Bartosz Piłat, koordynator projektów transportowych, Polski Alarm Smogowy. – Ze wszystkich badań wynika, że duża strefa o łagodnych wymaganiach daje dużo lepsze efekty niż mała, np. w centrum, w śródmieściu jakiegoś miasta, ale o surowych wymaganiach. To jasno widać po Paryżu czy Brukseli, gdzie właśnie takie bardzo łagodne wymagania, które pozwalają np. na wjazd 23-letniego samochodu z silnikiem benzynowym, bo te benzynowe silniki są mniej szkodliwe, ale już nie 14-letniego samochodu z silnikiem Diesla. Takich wymagań oczekivalibyśmy na start w Polsce.



**NAJNOWSZA KSIĄŻKA
KUBY WIECHA**

Czy Prawica może być Zielona?

Defence **24**
WYDAWNICTWO

Sklep.Defence **24**

Reklama

W lipcu na stronach Rządowego Centrum Legislacji pojawił się kolejny projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. Niespodziewanie

nie znalazły się w nim przewidywane w poprzednich wersjach (ostatnia ukazała się w kwietniu) zapisy o strefach czystego transportu, które miały dać samorządom możliwość wprowadzania szerokich zakresowo stref o umiarkowanych wymaganiach. Pojawił się za to obowiązek przeprowadzenia ekspertyzy dotyczącej możliwości przyłączenia punktu ładowania aut elektrycznych oraz bezpieczeństwa jego użytkowania, choć wcześniej miała być ona fakultatywna. To utrudni korzystanie z alternatywnych środków transportu, zamiast ułatwić i do niego zachęcać.

– Rząd obiecał, m.in. wpisując do Krajowego Planu Odbudowy, że jesienią tego roku ta ustawa zostanie przyjęta, jak będzie, nie wiem. Dopóki nie zobaczę głosowania, nie uwierzę. Natomiast pierwsza strefa tego rodzaju, jaka w ogóle może powstać w Polsce, ma szansę wejść w życie być może 1 stycznia 2023 roku, być może w połowie 2022 roku – mówił przed publikacją najnowszej wersji projektu ustawy o elektromobilności Bartosz Piłat. – To strefa, która prawdopodobnie powstanie w Krakowie, mieście, które już próbowało, które sprawdziło, jak te przepisy, które mamy, są niedoskonałe, i które niejako jest zobowiązane przez Sejmik Województwa Małopolskiego do wprowadzenia tego rodzaju rozwiązań. Więc spodziewam się, że to będzie pierwsza taka strefa, natomiast pozostałe miasta będą prawdopodobnie potrzebowały dwóch lat, osiemnastu miesięcy na wdrożenie takiej strefy.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych obowiązuje od 2018 roku, jednak szybko okazało się, że nie spełnia oczekiwań samorządów i nie zachęca ich do tworzenia stref czystego transportu. Po wejściu nowego prawa w życie powstała tylko jedna taka strefa, w Krakowie, też zresztą pilotażowo, na trzy miesiące. Dlatego w projekcie nowelizacji pojawiły się zmiany mające zachęcać samorządy do tworzenia takich stref. Zamiast śródmiejskich enklaw dopuszczających wjazd wyłącznie samochodów elektrycznych zapisy dopuszczały auta benzynowe, które, nawet starsze, emitują mniej najbardziej szkodliwych tlenków azotu niż nawet o dekadę młodsze diesle. A jednak te korzystne z punktu widzenia ochrony środowiska i realne z punktu widzenia motoryzacyjnej praktyki pomysły trafiły do kosza. Ministerstwo Klimatu i Środowiska tłumaczy, że znajdą się one w innej ustawie.

– W Krakowie, który to sprawdził, wiadomo, że około 8 proc. najstarszych diesli odpowiada za mniej więcej 25 proc. wszystkich zanieczyszczeń, w tym tlenków azotu. Czyli mała grupa odpowiada za gigantyczną ilość zanieczyszczeń. Tak zidentyfikowane samochody można wpisać do strefy czystego transportu i starać się je systematycznie eliminować z ulic – wyjaśnia ekspert Polskiego Alarmu Smogowego. – System powinien być jasny: jeżeli jadę do Krakowa, Warszawy czy Wrocławia, powinienem na znaku rozpoznawać, jakie mam wymagania. Mam naklejkę na szybie o kolorze żółtym, zielonym, niebieskim, system jest dowolny i kierowca powinien wiedzieć, że ten znak oznacza, że może wjechać z taką nalepką albo z inną nalepką. To nie może być tak jak dziś, że strefa czystego transportu może być inna w każdym mieście i tak naprawdę, żeby do niej wjechać, trzeba przeczytać uchwałę podjętą przez radę gminy w takim mieście.