

Metropolia inicjuje dyskusję na temat Stref Czystego Transportu

Gliwice zostały sygnatariuszem listu intencyjnego pomiędzy Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią (GZM), Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych (PSPA) oraz Międzynarodową Radą ds. Czystego Transportu (ICCT). Stanowi to kontynuację prac nad wdrożeniem kolejnej Strefy Czystego Transportu (SCT) w Polsce.

W dniu 12 stycznia 2023 r. w Katowicach, w siedzibie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii miała miejsce konferencja, której celem były działania na rzecz popularyzacji Stref Czystego Transportu. Wśród zgromadzonych gości nie zabrakło m.in. przedstawicieli miast, gdzie prace nad SCT już się toczą. Mowa m.in. o Krakowie, który wdrożył pierwszą Strefę w Polsce czy Wrocławiu, który w 2022 r. rozpoczął przygotowania do wprowadzenia obszaru niskoemisyjnego. Przedstawiciele PSPA zaprezentowali propozycję działań w tym zakresie, poczynając od weryfikacji czy na terenie gminy zanieczyszczenia z transportu drogowego negatywnie oddziałują na zdrowie ludzi i środowisko, poprzez analizę obszaru potencjalnej Strefy, określenie kategorii pojazdów upoważnionych do wjazdu, realizację kampanii informacyjno-edukacyjnej, ustanowienie SCT po ewaluację jej funkcjonowania.

– *Strefy Czystego Transportu to w Polsce nowy instrument, a ich wdrożenie wymaga wypracowania kompromisu pomiędzy ograniczeniem ruchu pojazdów a spodziewanym obniżeniem emisji spalin. Fundamentem do tworzenia Stref są oczywiście analizy i badania, umożliwiające zgromadzenie niezbędnych informacji na temat floty pojazdów poruszających się po mieście i*

*generowanych przez nie zanieczyszczeń. Dane zawarte w systemie CEPiK nie zawsze pozwalają na rzetelne ustalenie tych wartości. Dlatego wdrażanie SCT powinno się rozpocząć od przeprowadzania w warunkach rzeczywistych badania emisji spalin z transportu drogowego i weryfikacji, w jakim stopniu te emisje wpływają na jakość powietrza – wskazuje **Maciej Mazur, dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA).***

Kolejne miasto rozpoczyna prace nad SCT

Podczas konferencji miało miejsce uroczyste podpisanie listu intencyjnego. Jego sygnatariuszami są miasto Gliwice, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych oraz Międzynarodowa Rada ds. Czystego Transportu.

*– Podpisane dziś porozumienie to kolejny etap współpracy z miastem Gliwice w zakresie stref czystego transportu, który pozwoli nas lepiej przygotować do wdrażania tych stref w całej Metropolii. W ubiegłym roku rozpoczęliśmy również trójstronną współpracę z Fundacją Promocji Pojazdów Elektrycznych, która przeprowadziła już wstępne badania focusowe pytając mieszkańców Gliwic o potencjalną możliwość ustanowienia strefy niskoemisyjnej w mieście. Wyniki badania są obiecujące dla władarzy miasta. – mówi **Blanka Romanowska, dyrektorka Departamentu Infrastruktury i Środowiska w GZM.***

Zgromadzeni podkreślali rolę Gliwic, które jako pierwsze z obszaru GZM, rozpoczęło przygotowania do analizy floty pojazdów poruszającej się po mieście. Od ich wyników będą zależeć dalsze prace nad wdrożeniem Strefy Czystego Transportu.

– Nieustannie podejmujemy kolejne działania ku temu, aby Gliwice były miastem jeszcze bardziej przyjaznym mieszkańcom. Daje na to szansę podpisana w Katowicach umowa o współpracy, zawarta między Miastem Gliwice, Górnośląsko-Zagłębiowską

*Metropolią, Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych i Międzynarodową Radą ds. Czystego Transportu. Dokument ten jest dużym krokiem naprzód w kierunku poprawy jakości powietrza w naszym mieście. Szczegóły przedsięwzięcia będą znane dopiero po przeprowadzonych analizach, a także konsultacjach z mieszkańcami Gliwic. Jedno jest pewne, propozycja obszaru Strefy Czystego Transportu będzie skrojona na miarę i potrzeby naszego miasta. Dodać należy, że Gliwice będą pionierem na Śląsku, zmierzając tym samym ku lepszej przyszłości – komentuje **Mariusz Śpiewok, zastępca prezydenta Miasta Gliwice.***

Europa jest przykładem

W części warsztatowej konferencji nie zabrakło dyskusji na temat europejskich przykładów oraz planowanych działań w poszczególnych miastach. Doświadczenia w tym zakresie zostały zebrane podczas zorganizowanego przez PSPA wyjazdu Zero Race – LEZ edition. Jego celem było zapoznanie polskich samorządowców z założeniami, które przyjęto przy konstruowaniu już działających na terenie Europy Stref Czystego Transportu, lokalnymi uwarunkowaniami, procesem wdrożeniowym i ewaluacją projektów.

*– Mamy już know-how jak przygotowywać takie strefy, śledzimy, w jaki sposób wprowadzają je różne miasta w Europie, a także cały czas obserwowaliśmy poczynania Krakowa, który utworzył taką strefę jako pierwszy w Polsce. Korzystając z tych doświadczeń i szerokiej siatki współpracy, chcemy doradzać naszym gminom, jak sprawnie to przeprowadzić u siebie i jakie działania przygotowawcze powinny poprzedzać uchwalanie stref czystego transportu – dodaje **Blanka Romanowska z GZM.***

Coraz więcej Stref

W Europie funkcjonuje już ponad 300 stref czystego transportu, a w najbliższych latach powstanie kilkaset kolejnych. Strefy są odpowiedzią na problem zanieczyszczenia powietrza w miastach, spowodowany w znacznie mierze przez sektor

transportu drogowego oparty na paliwach kopalnych. Z analiz Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) wynika, że w skali kraju samochody odpowiadają za ok. 10% przekroczeń dopuszczalnego poziomu zanieczyszczeń, jednak w centrach dużych metropolii te wartości są wielokrotnie większe i mogą osiągać nawet 80%. Sprawia to, że w ponad 70% polskich miast normy jakości powietrza są regularnie przekraczane, co z kolei przyczynia się do powstawania smogu. Ten stan rzeczy ma wpływ na nasze zdrowie i życie. Na podstawie danych Światowej Organizacji Zdrowia aż 33 z 50 najbardziej zanieczyszczonych miast w UE znajduje się w Polsce. Według Europejskiej Agencji Środowiska (EEA), w Polsce z powodu smogu co roku umiera przedwcześnie nawet ok. 46,3 tys. osób.

– W ostatnich tygodniach temat Stref Czystego Transportu pojawiał się w mediach bardzo często za sprawą decyzji krakowskich radnych, którzy 23 listopada 2022 r. podjęli decyzję o utworzeniu SCT. To zagadnienie w najbliższym czasie stanie się jeszcze istotniejsze, zwłaszcza w perspektywie wdrożenia Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Zakłada on bowiem obligatoryjną implementację SCT w miastach posiadających powyżej 100 tys. mieszkańców, gdzie przekraczane są emisje NO_x . Uważamy jednak, że nałożone na miasta terminy implementacji SCT (zarówno 9 jak i 6 miesięcy), są wysoce niewystarczające dla wykonania wysokiej jakości badań, raportów, konsultacji i projektów uchwał. W związku z tym, aby zapewnić możliwość optymalnego wprowadzania obszarów nieskoemisyjnych, miasta muszą rozpoczynać działania na rzecz SCT już teraz – mówi **Klaudia Zagorzycka, NewMobility Expert Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA).**







