

Strefy Czystego Transportu – wyzwanie czy szansa dla polskich miast?

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 21, maj 2025 15:32

Joanna Gryboś-Chechelska

Odśłony: 790

12 maja br. na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie odbyło się seminarium poświęcone Strefom Czystego Transportu i zrównoważonej mobilności miejskiej. Wydarzenie, zorganizowane przez Małopolską Szkołę Administracji Publicznej w ramach Centrum Polityk Publicznych, zgromadziło naukowców, ekspertów, samorządowców i praktyków, którzy wspólnie zastanawiali się, jak pogodzić potrzeby środowiskowe, społeczne i technologiczne we współczesnych miastach.

Spotkanie rozpoczął dr Piotr Kopyciński, dyrektor MSAP UEK, który jasno nakreślił wyzwania, przed jakimi stoją miasta. – *Wszyscy chcemy czystego transportu i powietrza, potrzebujemy zrównoważonej mobilności. Ale nie możemy ignorować kontrowersji i kosztów. Potrzebna jest otwarta debata – zarówno o korzyściach, jak i wątpliwościach* – zaznaczył.

Głos w sprawie kierunku rozwoju Krakowa zabrał także prof. Stanisław Mazur, zastępca prezydenta miasta. Podkreślił, że Kraków jest u progu zakończenia prac nad nową strategią miejską, której istotną część stanowi koncepcja mobilności. – *Strefy Czystego Transportu wymagają odwagi. Potrzebujemy argumentów, które będą przekonujące dla wszystkich stron debaty* – mówił.

Dyskusja szybko przeniosła się na grunt europejski. Prof. Piotr Olszewski z Politechniki Warszawskiej przypomniał, że idea SCT sięga jeszcze dyrektywy unijnej z 2008 roku, a pierwsze strefy wprowadzono już w latach 90. – *W całej UE działa dziś ponad 500 stref. W Polsce – zaledwie jedna. Problemem pozostaje brak jednolitych regulacji – różne kraje przyjmują odmienne zasady, co komplikuje sytuację zwłaszcza kierowcom podróżującym międzynarodowo* – tłumaczył.

Kontynuując wątek legislacyjny, dr Ewa Wolniewicz-Warska, ekspert Związku Powiatów Polskich wskazała, że choć SCT są obecne w polskim prawie od 2018 r., ich wdrażanie obarczone jest licznymi ograniczeniami. – *Przepisy są sztywne i trudne do wyegzekwowania. Bez elektronicznych narzędzi kontrolnych samorzady nie są w stanie skutecznie nadzorować funkcjonowania stref* – oceniła.

Doświadczeniami z szybkiego wdrożenia SCT w Warszawie podzielił się Kamil Aniszewski z Zarządu Dróg Miejskich. – *W pół roku uruchomiliśmy kalkulator emisji, cyfrową naklejkę, system zgłoszeń online i kontrolę z wykorzystaniem kamer. Kluczowe było porozumienie ze strażą miejską i oparcie się na technologii mobilnej* – wyjaśniał.

Z kolei Łukasz Franek, dyrektor ZTP w Krakowie, zwrócił uwagę na alarmujące dane dotyczące jakości powietrza. – *Stacja przy Alei Słowackiego notuje najgorsze wyniki w Polsce – normy są przekroczone dwukrotnie. Dlatego intensyfikujemy prace nad trzecią wersją SCT w Krakowie* – mówił.

W kontekście technologicznych rozwiązań wspierających wdrożenie stref, prof. Tomasz Kamiński ze Stowarzyszenia ITS Polska zauważył, że każde miasto musi dostosować dostępne narzędzia do lokalnych potrzeb. Podobny punkt widzenia przedstawił dr Paweł Gora z Fundacji Quantum AI, który opowiedział o idei SmartCity Lab. – *To przestrzeń do współpracy między nauką, samorządem i biznesem. Takie laboratorium działa już w Chełmie, inspirowane doświadczeniami z Toronto* – zaznaczył.

O przyszłości mobilności jako usługi (MaaS) mówiła dr Agnieszka Łukasiewicz z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. – *Zrównoważona mobilność opiera się na integracji usług, współpracy ponad instytucjami i zaangażowaniu mieszkańców. Nie wystarczy zapytać ich o zdanie – trzeba ich realnie włączyć w proces* – podkreśliła.

Strefy Czystego Transportu – wyzwanie czy szansa dla polskich miast?

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 21, maj 2025 15:32

Joanna Gryboś-Chechelska

Odsłony: 790

Dyskusję technologiczną uzupełnił Tomasz Polichnowski z Politraffic, przywołując nowoczesne rozwiązania C-ITS, gdzie pojazdy same komunikują się z infrastrukturą. – *W Polsce wciąż brakuje standardów, które pozwoliłyby na ich masowe wdrożenie* – zauważył.

W drugiej części spotkania eksperci pochyliли się nad barierami wdrażania zrównoważonej mobilności. Dr Marek Oramus z UEK podkreślił konieczność myślenia o mieście z perspektywy pieszego, a nie kierowcy. – *To powinna być baza dla miejskiej polityki mobilności* – mówił.

Z kolei o nierównościach społecznych mówił dr Filip Schmidt z UAM. – *Pamiętajmy, że zmniejszenie emisji wiąże się z nierównomiernym rozłożeniem kosztów. Mniej zamożni kierowcy częściej posiadają starsze auta, które nie spełniają norm* – wskazywał.

W kwestii regulacji i zachęt głos zabrał ponownie prof. Olszewski. – *Potrzebujemy elastyczności w opłatach parkingowych, jak w Szwecji, gdzie płaci się także w nocy. Konieczne są też programy dopłat do złomowania starych samochodów, jak w Niemczech czy Austrii.*

Prof. Andrzej Szarata, rektor Politechniki Krakowskiej, zwrócił uwagę na inne źródła emisji – *to nie tylko spaliny, ale i pył z hamulców czy opon.* Jego zdaniem większe efekty przyniosłaby walka z wyciętymi katalizatorami czy problemem żółtych tablic rejestracyjnych.

Podsumowując debatę, prof. Tomasz Kamiński podkreślił znaczenie planowania przestrzennego – *to ono w dużej mierze warunkuje mobilność mieszkańców.* A prof. Szarata zamknął spotkanie krótką refleksją: – *Przyszłość miejskiego transportu to autonomia i integracja.*

Dr Piotr Kopyciński dodał na zakończenie: – *Kluczem do akceptacji odważnych decyzji samorządów są spójne przepisy, rozwiązania elektroniczne i edukacja społeczna.*

Podsumowując debatę, prof. Tomasz Kamiński zwrócił uwagę, że to właśnie sposób planowania przestrzeni miejskiej w największym stopniu wpływa na codzienne wybory transportowe mieszkańców. Prof. Andrzej Szarata dodał, że przyszłość mobilności miejskiej to przede wszystkim integracja różnych środków transportu i rozwój autonomicznych rozwiązań. Z kolei dr Piotr Kopyciński podkreślił, że skuteczne wdrażanie nowoczesnych polityk transportowych wymaga spójnego prawa, sprawnych narzędzi technologicznych i dobrze przemyślanej strategii edukacyjnej skierowanej do mieszkańców.