

Polski Alarm Smogowy, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Fundacja Frank Bold, Krakowski Alarm Smogowy, Warszawa Bez Smogu, Dolnośląski Alarm Smogowy i Warszawski Alarm Smogowy zaapelowały do Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie nowelizacji ustawy o elektromobilności w kwestii Stref Czystego Powietrza. Organizacje zwróciły uwagę na poważne błędy w projekcie.

Zdaniem przedstawicieli organizacji zaproponowane rozwiązania zawierają szereg błędów, które w praktyce uniemożliwią stworzenie odpowiednio działających Stref.

Organizacje, które na co dzień zajmują się problemem zanieczyszczenia powietrza, wypunktowały następujące błędy:

1. Wymagania obowiązujące w Strefach Czystego Transportu nie będą dotyczyć samochodów należących do mieszkańców tej strefy.
Jak pokazują badania prowadzone w Krakowie 60% samochodów jeżdżących po mieście to pojazdy należące do mieszkańców. Jeśli ponad 60% aut nie będzie musiało spełniać standardów emisji spalin ustanowionych w SCT, to poprawa jakości powietrza będzie niemożliwa. W Europie istnieje ponad 230 Stref Czystego Transportu - w każdej z nich wymagania mogą dotyczyć także pojazdów mieszkańców stref.
2. Ministerstwo uzależnia możliwość wjazdu do SCT od wieku pojazdu, a nie od ilości zanieczyszczeń jakie on emituje.
Oznacza to, że gdyby dziś ustanowiono SCT w Warszawie, na jej ulice nie mógłby wjechać pojazd benzynowy wyprodukowany w 2004 roku, za to emitujący wielokrotnie więcej pyłów czy tlenków azotu pojazd z silnikiem Diesla wyprodukowany w 2010 roku wjeżdżałby bez problemu. Propozycja Ministerstwa Klimatu wprowadza bowiem takie same obostrzenia dla pojazdów z silnikiem benzynowym i silnikiem typu diesel, mimo że te pierwsze emitują znacznie mniej zanieczyszczeń. Jak pokazują doświadczenia miast takich, jak Paryż, Berlin lub Stuttgart, zapisy dotyczące SCT muszą uwzględniać różnicę między silnikami benzynowymi i silnikami dieslowskimi. Do wielkiego Paryża nadal wpuszcza się pojazdy benzynowe wyprodukowane po 1997 roku. Diesli starszych niż 11 lat w przyszłym roku na ulicach Paryża nie będzie. Również badania prowadzone w Krakowie pokazują, że to starsze diesle są największymi trucicielami. Rozwiązanie proponowane przez Ministerstwo nie pozwala więc, na eliminację najbardziej zanieczyszczających powietrze pojazdów.
3. Zgodnie z propozycją nie będzie możliwe ustanowienie SCT na dużym obszarze.
Należy zezwolić na uchwalenie SCT z mniej restrykcyjnymi wymogami dla pojazdów z silnikiem benzynowym, aby przyzwycząić kierowców do zmian i nakłaniać ich do systematycznej wymiany samochodów na te emitujące mniej zanieczyszczeń. Jedynie strefy obejmujące większe obszary miast mogą przelożyć się na poprawę jakości powietrza. Co za tym idzie, wymagania w takich strefach muszą być realne i możliwe do spełnienia przez większość pojazdów, oprócz tych emitujących skrajnie duże ilości zanieczyszczeń. Takie regulacje pozwoliłyby na systematyczną poprawę jakości powietrza na terenie największych polskich aglomeracji.
4. Lista wyjątków oraz zasad, określających kto może wjechać do Strefy Czystego Transportu bez spełniania wymogów emisyjnych jest tak długa i skomplikowana, że przepisy te będą niemożliwe do wyegzekwowania.
Oprócz wspomnianych pojazdów należących do mieszkańców Strefy Czystego Transportu, wjazd do niej będą miały także samochody należące do mikroprzedsiębiorców (firmy zatrudniające do 10 pracowników) i do małych przedsiębiorców (firmy zatrudniające do 50 osób). Ten zapis

Projekt Stref Czystego Transportu – organizacje pozarządowe zgłaszają szereg uwag

Kategoria: Polityka Zdrowotna

Opublikowano: czwartek, 26, listopad 2020 09:50

Małgorzata Orłowska

Odsłony: 509

wyłącza co najmniej 2 mln pojazdów. Rozwiązanie to oznacza również, że firmowa ciężarówka lub mikrobus mające np. 25 czy 30 lat i emitujące ogromne ilości zanieczyszczeń, będą mogły wjechać tam, gdzie nie będzie mógł pojawić się stosunkowo nowy i emitujący mniej spalin pojazd benzynowy osoby prywatnej.

Strefy Czystego Transportu to wspólny interes wszystkich: mieszkańców, a także odwiedzających miasta. Wprowadzenie SCT przełoży się na poprawę warunków życia wielu ludzi. Jesteśmy gotowi służyć wiedzą i ekspertyzą w procesie prac nad nowymi przepisami, które w realny sposób poprawią obecną ustawę i pozwolą na powstanie skutecznych SCT w Polsce.

Źródło: Polski Alarm Smogowy