

Ostatnie przygotowania do strefy czystego transportu w stolicy

26 czerwca 2024

1 lipca w Warszawie zacznie działać pierwsza w Polsce i w naszej części Europy strefa czystego transportu. Obejmie 37 km kw., czyli w sumie ok. 7 proc. powierzchni stolicy – to teren Śródmieścia, części Woli, Pragi Północ i Pragi Południe, do którego nie będą mogły wjeżdżać najstarsze auta, niespełniające konkretnych wymogów. „Obostrzenia, które wprowadzimy 1 lipca, spowodują, że stężenie tlenków azotu, spadnie mniej więcej o 20 proc., a cząstek stałych – o 11 proc.” – zapowiada Jakub Dybański, rzecznik Zarządu Dróg Miejskich.



„Trwa wieszanie znaków – to jest kilkadziesiąt znaków, które będą informowały kierowców, że wjeżdżają w obszar strefy. Wydajemy tym mieszkańcom czy kierowcom, którym przysługuje wyłączenie spod obostrzeń, specjalne uprawnienia do tego, żeby do niej wjechać. Właściwie więc czekamy na jej uruchomienie” – mówi agencji Newseria Jakub Dybański.

Wymogi SCT dotyczą w pierwszym etapie, startującym 1 lipca br., aut benzynowych starszych niż 1997 rok i aut z silnikiem Diesla sprzed 2005 roku. ZDM szacuje, że stanowią one nie więcej niż 3 proc. samochodów w Warszawie. Z tego połowa to auta mieszkańców stolicy, czyli podlegające wyłączeniom – do tego właśnie kierowcom potrzebne są nalepki wydawane przez ZDM. Można o nie wnioskować stacjonarnie, w specjalnym punkcie informacyjnym lub przez internet. „Te trzy główne grupy kierowców, którzy mogą się starać o możliwość wjazdu do strefy czystego transportu, to są mieszkańcy Warszawy, którzy płacą

tutaj podatki, seniorzy, którzy mają skończone 70 lat, i osoby niepełnosprawne, które posługują się kartą parkingową. Takie osoby zwracają się do Zarządu Dróg Miejskich z wnioskiem o wyłączenie spod obostrzeń strefy czystego transportu i jeżeli ono im przysługuje, to trafiają do baz danych, z których potem podczas kontroli będzie korzystała policja albo straż miejska” – wyjaśnia rzecznik ZDM.

Wymóg posiadania takiej nalepki dotyczy więc realnie ok. 1,5 proc. pojazdów. Nie ma kary za brak nalepki. Mandat (w wysokości 500 zł) grozi za wjazd do SCT pojazdu, który nie spełnia norm oraz nie kwalifikuje się do wyłączenia z nich. Policjanci i strażnicy miejscy będą mogli zatrzymać kierowcę i skontrolować, czy jego auto ma prawo wjechać do strefy. „Ponadto Zarząd Dróg Miejskich wyposażył straż miejską w mobilny punkt kontroli – to jest taka specjalna kamera na pałąku skanująca tablice rejestracyjne samochodów, które są mniej więcej 200–300 m przed nią. Automatycznie strażnicy miejscy na laptopie w radiowozie mają podgląd na tablice rejestracyjne aut, które wjeżdżają do strefy czystego transportu, i widzą, który samochód może, a który nie może tego zrobić” – wyjaśnia Jakub Dybański.

Następnie strażnicy miejscy będą zatrzymywać tylko wytypowane przez kamerę auta. ZDM podkreśla, że to jedyny taki nowoczesny system kontroli, który w przyszłości ma być rozbudowywany. „Kilka tygodni temu przeprowadzaliśmy testy tego mobilnego punktu kontroli w Alejach Jerozolimskich i wyszło w nich, że mniej więcej co 7–8 min trafia się auto, które tych wymogów strefy czystego transportu nie spełnia” – mówi rzecznik ZDM.

Warszawska SCT, choć obejmie stosunkowo niewielki odsetek aut, ma przynieść wymierne korzyści dla środowiska. Badania ratusza wskazują, że emisje tlenków azotu spadną o 11 proc., a pyłów zawieszonych o 20 proc. „Radnym zależało na tym, żeby zasady dotyczące strefy czystego transportu były jak najbardziej jasne, zrozumiałe i proste, a określenie wieku auta i norm spalania, które to auto spełnia i która z tym wiekiem jest

związana, to jest jeden z najprostszych sposobów oddzielenia tych najstarszych i najbardziej trujących aut od tych, które teraz mogą po mieście jeździć” – mówi Jakub Dybalski. „Co dwa lata te obostrzenia związane ze SCT w Warszawie będą zaostrzane. Kolejno w 2026, 2028, 2030 i 2032 roku. Czyli co dwa lata kolejne samochody z tych najstarszych już do strefy czystego transportu nie wjadą, co będzie miało coraz lepsze efekty dla jakości powietrza. Oczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, żeby za dwa, trzy czy cztery lata warszawscy radni podjęli decyzję, że ta strefa powinna zostać poszerzona”.

Na razie SCT zajmie ok. 7 proc. powierzchni Warszawy, czyli 37 km kw. „To jest obszar ścisłego centrum miasta, ograniczonego mniej więcej obwodnicą śródmiejską, czyli na południe od linii mostu Gdańskiego, na północ od linii mostu Łazienkowskiego, na wschód od Prymasa Tysiąclecia i na zachód mniej więcej od ronda Wiatraczna” – dodaje ekspert.

Jak podkreśla, Warszawa będzie poligonem doświadczalnym dla innych miast zainteresowanych wprowadzeniem stref czystego transportu. Realnie największe szanse są na to w dużych miastach, szczególnie w Krakowie i we Wrocławiu. Jak wynika z badania Research Collective „Strefy czystego transportu. Czy chcemy oddychać świeżym powietrzem w miastach?”, tam też poparcie dla takiego rozwiązania jest największe – opowiada się za nim odpowiednio 51 proc. i 60 proc. mieszkańców. W Warszawie poparcie sięga 56 proc. W próbie ogólnopolskiej 48 proc. respondentów jest za powstaniem takiej strefy w ich mieście lub najbliższym, które odwiedzają. 36 proc. jest przeciwnych, a 16 proc. nie ma zdania.

Źródło: [Newseria.pl](https://www.newseria.pl)