

Strefa czystej dyskryminacji

24 grudnia 2024

Kilka miesięcy po tym, jak przeprowadziłem się w okolice Krakowa, dowiedziałem się, że władze tego miasta planują objąć niemal cały Kraków (a dokładniej drogi gminne na obszarze niemal całego Krakowa) tzw. strefą czystego transportu, której możliwość (nie obowiązek!) utworzenia przewiduje ustawa o elektromobilności.



Zgodnie z zaprezentowanym projektem, będzie to oznaczało, że od 1 lipca 2025 r. zostaną nałożone ograniczenia na wjazd do miasta dla pojazdów należących do osób spoza Krakowa, w szczególności dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym. Samochód z „dieslem” wyprodukowany przed 2014 rokiem i niespełniający jednocześnie normy emisji spalin przynajmniej Euro 6 będzie miał praktycznie zakaz wjazdu do Krakowa – chyba, że zostanie wniesiona opłata emisyjna w najwyższej dozwolonej ustawą wysokości, tzn. 2,50 zł za godzinę lub 500 zł miesięcznie (ewentualnie 20 zł dziennie). Ale opłatą będzie można się wykryć co najwyżej do 1 lipca 2028 r. – potem zakaz stanie się bezwyjątkowy. Oczywiście dla osób spoza Krakowa – bo mieszkańcy miasta aż do 1 lipca 2030 r. będą mogli poruszać się po nim bez żadnych ograniczeń nawet pojazdami niespełniającymi żadnych norm emisji spalin. A pojazdy z silnikami benzynowymi nawet po tej dacie będą miały ograniczenia znacznie łagodniejsze – norma emisji spalin Euro 4 lub rok produkcji przynajmniej 2005.

Jakby ktoś nie wiedział, to samochód z silnikiem benzynowym spełniający normę Euro 4 w przeciwieństwie do „diesla” nie musi mieć w ogóle filtra cząstek stałych, czyli nie musi spełniać żadnej normy emisji pyłu. Ma również łagodniejszą normę emisji tlenku węgla niż pojazd z silnikiem wysokoprężnym spełniający normę Euro 5 (a nawet Euro 4). Także w przypadku

węglowodorów może emitować ich (pod pewnym warunkiem) więcej niż „diesel” z Euro 5. Jedyne, czego emituje mniej, to tlenki azotu.

Innymi słowy, po „strefie czystego transportu” przez jeszcze wiele lat będą mogły codziennie jeździć setki tysięcy aut nawet ponad dwudziestoletnich i emitujących stosunkowo dużo pyłu, tlenku węgla i węglowodorów. A przez pięć lat – bez ograniczeń również i stare „diesle”, byle należące do mieszkańców Krakowa. Choć akurat mieszkańcy Krakowa mają łatwy dostęp do komunikacji miejskiej i mogą obyć się bez samochodu w większej liczbie przypadków niż ci, którzy dojeżdżają do pracy w Krakowie z np. powiatu krakowskiego.

To właśnie w tych ostatnich najbardziej uderzy „strefa czystego transportu” – jeżeli, tak jak ja, jeżdżą samochodami z silnikami wysokoprężnymi wyprodukowanymi przed 2014 r. i (zwykle w takich przypadkach tak jest) niespełniającymi normy Euro 6 (a od 1 lipca 2030 r. nawet Euro 6dT). Ja wprawdzie nie pracuję w Krakowie i bywam tam przeważnie jedynie w sklepach – ale myślę, że może nawet większość ludności powiatu krakowskiego (liczącego ponad 300 tys. mieszkańców!) pracuje tam i często codziennie dojeżdża samochodem, bo autobusem czy pociągiem jedzie się długo i połączenia nie są bardzo częste.

□

Oni będą zmuszeni kupić nowy samochód, lub znacząco zwiększyć niewygodę dojazdu.

No, ale oni nie wybierają radnych w Krakowie, więc ich głos łatwiej zignorować.

Choć i głos tych, co przyszli na spotkanie konsultacyjne w grudniu był jednoznaczny – nikt nie poparł strefy czystego transportu obejmujące całe miasto.

A z punktu widzenia walki z zanieczyszczeniem środowiska – bezterminowe zezwolenie na „benzyniaki” spełniające normę

zaledwie Euro 4 i pięcioletnie zezwolenie na wszystko, byle należące do mieszkańców Krakowa, moim zdaniem nie poprawi jakoś znacząco czystości powietrza. Na stronie BIP Krakowa nie widzę oceny skutków regulacji pokazujących, w jaki sposób ta czystość ma się poprawić przez wprowadzenie strefy.

Oznacza to, że radni i urzędnicy chcą istotnie utrudnić życie dziesiątkom tysięcy ludzi tylko dlatego, bo coś im się wydaje. A może dlatego, bo myślą, że zyskają głosy młodego pokolenia, dla którego walka z zanieczyszczeniem środowiska jest nośnym tematem. Nieważne, że to walka w dużej mierze pozorna.

Autorstwo: Jacek Sierpiński

Na podstawie: BIP.Krakow.pl, GazetaKrakowska.pl

Źródło: Sierp.Libertarianizm.pl