**Aż 42% badanych jest przeciwko Strefom Czystego Transportu. Argumenty za i przeciw komentują eksperci autobaza.pl.**

**Kraków jako pierwszy oficjalnie ogłosił powstanie Strefy Czystego Transportu. Warszawa i Gliwice**

 **są na etapie konsultacji społecznych. Choć przykłady z zachodu pokazują, że takie strefy mają**

 **znaczący, pozytywny wpływ na jakość życia, Polacy wciąż są wobec nich sceptyczni. Problemowi**

 **przyjrzeli się eksperci serwisu autobaza.pl.**

**Czy Strefy Czystego Transportu mają sens?**

Strefa czystego transportu to obszar, do którego nie mogą wjeżdżać samochody z silnikiem spalinowym, niespełniające określonych norm emisji spalin. W Europie Zachodniej obowiązują już od wielu lat i jak dowodzą badania, korzystnie wpływają na jakości powietrza w miastach oraz zdrowie ich mieszkańców.

Szwecja jest pierwszym państwem w Europie, które już w 1996 roku wprowadziło do swojego prawodawstwa możliwość ustanawiania stref niskiej emisji. Obowiązująca w Sztokholmie strefa, która w pierwszym kształcie ograniczyła wjazd wyłącznie pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 t., doprowadziła do zmniejszenia emisji pyłu zawieszonego o około 15-20%, a tlenków azotu o około 5-8%. W 2008 r. podobne strefy wprowadziły stolice Niemiec, Wielkiej Brytanii i Portugalii. Dzięki nim z ulic Berlina zniknęło ok. 70 tys. pojazdów niespełniających norm, a już w 2010 r. emisja cząstek stałych z pojazdów spadła o 50%, a tlenków azotu o około 20%. Podobny skutek przyniosło ograniczenie ruchu w Londynie i Lizbonie, w których badania wykazały znaczną poprawę jakości powietrza.

**Polacy niegotowi na zmiany**

W Polsce takie rozwiązania dopiero są wdrażane. 23 listopada Rada Miasta Krakowa zatwierdziła pierwszą w naszej części Europy Strefę Czystego Transportu (SCT), która swoim zasięgiem obejmie niemal cały Kraków. W pierwszym etapie, który ma zacząć obowiązywać od lipca 2024 r., ograniczenie będzie dotyczyć samochodów benzynowych, które nie spełniają normy Euro 1 (rok produkcji minimum 1992), w przypadku samochodów z silnikiem Diesla – minimum normy Euro 2. Od roku 2026 obostrzenia zostaną podwyższone do normy Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem Diesla.

Natomiast 25 stycznia Prezydent Warszawy, Rafał Trzaskowski potwierdził, że kolejna [Strefa Czystego Transportu](https://www.autobaza.pl/page/news/strefa-czystego-transportu-warszawa-z-sct-od-lipca-2024-roku/) powstanie w przyszłym roku w Stolicy. Z zaprezentowanych szczegółów projektu wynika, że są one bardziej rygorystyczne, niż te ogłoszone w Krakowie. W pierwszym etapie ograniczenie wjazdu do SCT ma dotyczyć pojazdów benzynowych niespełniających normy Euro 2 (starszych niż 27 lat) i pojazdów z silnikiem Diesla niespełniających normy Euro 4 (starszych niż 18 lat). Później, konsekwentnie co dwa lata, zwiększane będą wymagania dotyczące standardów emisji spalin dla aut poruszających się w strefie.

Zmiany w organizacji ruchu wzbudzają jednak dużo skrajnych emocji. Z przeprowadzonego przez nasz serwis autobaza.pl badania wynika, że ponad 40% ankietowanych jest przeciwko wprowadzeniu SCT.

*Strefy czystego transportu w Polsce spotykają się z dużym niezadowoleniem obywateli. Kierowcy przyzwyczajeni do korzystania z prywatnego środka transportu w dowolny sposób, nie godzą się na ograniczenia. Pojawiają się często głosy, że zmiany to wynik nacisków producentów aut elektrycznych, lub po prostu władze miast chcą zmusić mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej.* – komentuje Natalia Sokołowska z serwisu [autobaza.pl](https://www.autobaza.pl).

Co istotne, duża część społeczeństwa nie rozumie, czym są Strefy Czystego Transportu i nie potrafi odpowiedzieć czy i w jakich miastach obowiązują. Często nie wiążą też zanieczyszczenia powietrza z ruchem samochodowym. Ponadto, wg Polskiego Alarmu Smogowego ponad 80% posiadaczy pojazdów spalinowych nie zna normy emisji spalin, jaką spełnia ich samochód.

Pojawiają się również obawy, że ograniczony ruch w centrach miast wpłynie na płynność dostaw do sklepów czy aptek, a także skargi, że utrudni to korzystanie np. z placówek medycznych osobom starszym czy niepełnosprawnym. Warto jednak wiedzieć, że ograniczenia ruchu nie będą dotyczyć m.in. pojazdów osób niepełnosprawnych oraz specjalnie przystosowane do ich przewozu, czy samochodów osób, które ukończyły 70. rok życia, po spełnieniu określonych warunków.

**Druga strona medalu**

Z przeprowadzonego przez nas badania wynika, że na przeciwnym biegunie znajduje się około 25% respondentów, którzy są za wprowadzeniem Stref Czystego Transportu, władze Warszawy natomiast mówią aż o 76% mieszkańców, którzy popierają ten pomysł.

Jako kluczowe zalety ograniczeń ruchu aut spalinowych w miastach entuzjaści podają poprawę jakości powietrza, redukcję nadmiernego hałasu czy potrzebę ogólnych zmian w przestrzeni miejskiej na bardziej przyjazną mieszkańcom.

*Według danych Europejskiej Agencji Środowiska, za 27% emisji gazów cieplarnianych w UE odpowiada transport, z czego niemal 3/4 wynika z transportu drogowego, w związku z czym Parlament Europejski zdecydował, że po 2035 r. na terenie UE nie będzie już możliwy zakup auta spalinowego. Wobec takiej polityki wspólnoty naturalną konsekwencją wydają się takie rozwiązania, które pozwolą kierowcom stopniowo oswajać się z jej wymogami. –* podsumowuje Natalia Sokołowska z serwisu autobaza.pl.

Nie bez znaczenia jest fakt, że wielu producentów samochodów, np. Toyota zakłada strategię neutralności węglowej w perspektywie najbliższych lat, czyli zredukowanie śladu węglowego pojazdów w całym ich cyklu życia, od etapu produkcji, przez użytkowanie i serwis po utylizację. Jednym z elementów tego procesu jest ograniczenie produkcji aut z silnikiem spalinowym na rzecz modeli bezemisyjnych.

*Tendencję widać także na rynku aut używanych. Już ponad 80% aut zarejestrowanych w 2022 r. spełnia minimum normę Euro 4. Choć sukcesywnie spada liczba kupowanych aut z silnikiem Diesla, wciąż są one bardzo popularne, a, zgodnie z założeniami projektu, niebawem nie będziemy mogli wjechać nimi do Krakowa czy centrum Warszawy. Problem nie dotyczy samochodów nowych, które zazwyczaj spełniają najwyższe normy emisji spalin, więc zdaje się, że za kilkanaście lat kierowcy nie będą mieć już takich dylematów. ­–* komentuje Natalia Sokołowska z serwisu autobaza.pl.

*Mimo że Polacy są mocno sceptyczni i nie lubią zmian, Strefy Czystego Transportu sukcesywnie będą w kraju wprowadzane. Polityka UE wyznacza kierunki w redukcji emisji CO2 i nie da się tego uniknąć. Należy więc pamiętać, że kupując używany samochód, warto także sprawdzić, jaką normę emisji spalin spełnia. Takie informacje dostępne są w naszym serwisie autobaza.pl, w którym można wygenerować pełny raport dla interesującego nas modelu, w tym informacje o normie emisji spalin właśnie.* – podpowiada Natalia Sokołowska, ekspert autobaza.pl.