

Dialog z mieszkańcami w sprawie strefy czystego transportu

Rekomendacje NGO

I. Wprowadzenie:

Choć teoretycznie przepisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych dawały możliwość tworzenia stref czystego transportu (SCT), to w praktyce było to niemal niemożliwe, dopóki 24 grudnia 2021 roku nie weszła w życie nowelizacja tej ustawy wprowadzająca m.in. zmiany w przepisach dotyczących wdrażania i funkcjonowania SCT.

Pierwsza strefa, utworzona w 2019 roku na niewielkim obszarze zabytkowej części Krakowa, była wprowadzona pilotażowo na podstawie wcześniejszych przepisów i obciążona wadami związanymi zarówno z wadliwymi regulacjami (m.in. dopuszczanie tylko pojazdów elektrycznych, wodorowych i napędzanych gazem, których w Krakowie jeszcze nie było), jak i ze sposobem jej wprowadzenia. Była za mała, by spełniać istotną rolę w ograniczaniu zanieczyszczenia powietrza. Ponadto podstawowe kryterium dopuszczenia pojazdów do wjazdu do SCT było zbyt wykluczające, jak na pierwsze podejście do takiego rozwiązania. Później, po zmianach wprowadzonych pod naciskiem protestujących mieszkańców strefa była już z kolei tak osłabiona, że całkowicie nieskuteczna. Ta nieudana próba dostarczyła samorządom cennych doświadczeń, ale też utrwaliła niekorzystny i nieprawidłowy wizerunek stref czystego transportu, jako obszarów wykluczenia transportowego większości mieszkańców, których nie stać na zakup nowych, drogich samochodów.

Podstawową przyczyną było samo podejście przez regulatorów do SCT jako do rozwiązania służącego promocji pojazdów elektrycznych niż do takiego, które ma skutecznie poprawiać jakość powietrza. Zabrakło też szerokich działań informacyjnych i edukacyjnych oraz wcześniejszego otwartego dialogu ze wszystkimi grupami interesariuszy ze strony władz miasta. Przy strefie tak małej większość związanych z nią problemów była tak naprawdę stosunkowo łatwa do rozwiązania, a niewielkie uciążliwości można było złagodzić. Poza złymi przepisami jedną podstawowych przeszkód okazał się brak wiedzy mieszkańców o tym, czy ma być SCT i czemu ma służyć.

Ze względu na krytyczną ocenę pierwszej strefy utrwaloną w społecznej świadomości, tym istotniejsze jest, by po wprowadzeniu nowych przepisów nie popełnić podobnych błędów w procesie tworzenia nowych SCT. W zmienionej formie, ustawa daje lokalnym władzom więcej swobody – mogą kształtować ograniczenia tak, by najpierw obejmować nimi tylko najwyższej emisyjnej pojazdy, a w kolejnych latach stopniowo zaostrzać przepisy. Strefa nie musi też być ograniczona do zabudowy śródmiejskiej, może objąć nawet całe miasto, a objęcie nią większego obszaru zwiększa skuteczność w ograniczaniu emisji zanieczyszczeń. Jednocześnie jednak więcej swobody oznacza większą odpowiedzialność za wprowadzenie SCT we właściwy sposób, czyli tak, by była skuteczna i by została zaakceptowana przez mieszkańców.

Warto, by miasta przewidywały możliwość rewizji i poprawiania zasad funkcjonowania SCT po ich utworzeniu (by taka możliwość rewizji opartej na monitoringu i ocenie skuteczności była przewidziana, najlepiej od razu w uchwale wprowadzającej SCT). Jednak obszerne konsultacje powinny pozwolić na uniknięcie większości błędów, które mogłyby skutkować wzmacnianiem negatywnej oceny całego narzędzia. Zamiast tego sprawne wprowadzenie strefy powinno przyczyniać się do budowy akceptacji dla niej wśród mieszkańców i nie tylko – bowiem pozytywne opinie też mogą być upowszechniane. Mogą zachęcać władze innych miast do wprowadzenia rozwiązania na swoim terenie, a mieszkańców tych miast do łatwiejszego zaakceptowania tych planów.

Jednocześnie polskie samorządy muszą mieć świadomość, że nie ma możliwości utworzenia strefy w sposób całkowicie niekontrowersyjny dla wszystkich mieszkańców. Nawet przy najlepiej prowadzonych działaniach informacyjno-edukacyjnych i konsultacjach przed wprowadzeniem SCT zawsze będą środowiska i głosy przeciwne, protesty, apele o wycofanie się z planów, zmniejszenie obszaru SCT, złagodzenie ograniczeń. Niektóre obawy rozwieje dopiero sprawne wdrożenie i działanie strefy, przyzwyczajanie się mieszkańców do nowych zasad. Jednak doświadczenia innych miast europejskich wskazują, że mimo początkowych sprzeciwów, w dość krótkim czasie większość mieszkańców docenia korzyści z wprowadzenia strefy i poparcie dla niej rośnie.

Zanim rozpoczną dialog z mieszkańcami miejscy urzędnicy sami powinni znać odpowiedzi na pytania: Dlaczego ważny jest sam proces tworzenia stref i budowanie akceptacji społecznej? Dlaczego w tym kontekście ważny jest dialog z mieszkańcami, ich informowanie i prawidłowe przeprowadzenie konsultacji społecznych?

Przede wszystkim konflikty związane z tworzeniem SCT nie pomogą w upowszechnianiu stref. Nie ułatwią też niczego problemy z pierwszymi tworzonymi strefami, np. błędy czy nieprawidłowości w ich funkcjonowaniu lub brak skuteczności w ograniczaniu emisji zanieczyszczeń i zmienianiu wyborów mieszkańców w zakresie mobilności.

Jeśli SCT mają działać dobrze, mieszkańcy powinni być zainteresowani ich sukcesem, widzieć sens przestrzegania zasad, a nawet aktywnie włączać się w zapewnianie ich funkcjonowania (na podobnych zasadach, jak czasem bronią drzew przed wycinką lub walczą z nieprawidłowym parkowaniem).

Opinie, jakie na temat procesu tworzenia SCT wyrazili uczestnicy debaty "Dialog z mieszkańcami miasta - jak budować poparcie dla stref czystego transportu", która odbyła się w marcu 2022 roku – przedstawiciele samorządów i organizacji pozarządowych:

By osiągnąć planowane efekty i ograniczyć konflikty urzędnicy powinni wychodzić z założenia, że SCT są tworzone dla mieszkańców, a w związku z tym powinni oni współuczestniczyć w kształtowaniu zasad funkcjonowania i granic stref. Angażowanie ich od początku procesu ma wymiar edukacyjny, zmniejsza niezadowolenie i łagodzi spory, ponieważ stają się podmiotami zmiany i czują się wysłuchani.

Ważne jest przygotowanie rzetelnych, szeroko uzasadnionych argumentów za tworzeniem SCT, przedstawianie w ramach działań edukacyjnych zalet i korzyści z tego rozwiązania. W narracji nie można stygmatyzować osób posiadających stare auta, ale warto kłaść nacisk na możliwości korzystania z alternatyw. Należy podkreślać, że SCT to część szerszej wizji zrównoważonej miejskiej mobilności, że będą wdrażane w powiązaniu z innymi działaniami, w tym zwiększającymi dostępność i poprawiającymi jakość transportu publicznego oraz infrastruktury pieszej i rowerowej, promującymi aktywną mobilność. Potrzebny jest katalog towarzyszących działań wspierających, służących sprawiedliwości społecznej (jeśli np. SCT będzie „zarabiać” poprzez wprowadzenie opłat za wjazd pojazdem nie spełniającym określonych norm, to środki powinny być przeznaczane nie tylko na samo utrzymanie SCT, ale też na cele wskazane przez mieszkańców związane z rozwojem aktywnej mobilności). Edukacja i zwiększenie świadomości mieszkańców przed rozpoczęciem konsultacji powinny wpłynąć na zmniejszenie liczby tych, którzy wyrażą sprzeciw.

Konieczne jest zaktywizowanie różnych grup mieszkańców, ponieważ w przypadku „kontrowersyjnych” tematów najsilniej samodzielnie aktywizują się przeciwnicy proponowanych zmian. Należy poświęcić uwagę biznesowi działającemu na terenie SCT, w tym zaproponować dodatkowe narzędzia z zakresu zrównoważonej logistyki miejskiej, np. wprowadzić możliwość wykorzystania współdzielonych lub wynajmowanych długoterminowo rowerów cargo, albo

dofinansowanie zakupu takich rowerów na potrzeby wykonywania dostaw ostatniej mili w SCT. Należy też zapewnić o uwzględnieniu potrzeb grup w szczególnej sytuacji, np. osób niepełnosprawnych.

II. Rekomendacje: Jak zapewnić skuteczność SCT? Jakie powinny być podstawowe zasady ich funkcjonowania? Strefy czystego transportu powinny:

- Ograniczać dostęp do wybranego obszaru lub obszarów miasta (albo dla całego miasta) dla najwyższej emisyjnych pojazdów - po takiej strefie będą mogły się poruszać tylko pojazdy spełniające określone normy, dzięki czemu zmniejszy się liczba pojazdów niespełniających norm poruszających się po całym mieście;
- Przyczyniać się do poprawy jakości powietrza w miastach (w tym przede wszystkim do ograniczenia emisji dwutlenku azotu z transportu drogowego, poprawa powinna być znacząca i mierzalna), a w efekcie do poprawy stanu zdrowia mieszkańców;
- Być podobne do stref niskoemisyjnych (Low-emission Zones, w skrócie LEZ) działających w wielu miastach Europy zachodniej), czyli być oparte na normach euro, ze zróżnicowaniem dla silników benzynowych i diesla;
- Obejmować jak największą część miasta i obowiązywać także jej mieszkańców (żeby ich wprowadzenie mogło przynieść jakiś efekt), obszar SCT powinien być wybrany w sposób przemyślany, zostać precyzyjnie określony i oznakowany;
- Być wprowadzane stopniowo - ograniczenia na początku powinny być łagodne (np. eliminacja najstarszych, ponad 20-letnich pojazdów z silnikiem diesla), a następnie stopniowo zaostrzane, zgodnie z wcześniej uzgodnionym z mieszkańcami długoterminowym harmonogramem;
- Zachęcać mieszkańców miasta do wymiany pojazdów na mniej emisyjne lub bezemisyjne, albo do przesiadki na inne, czystsze środki transportu - wprowadzenie strefy musi być powiązane z jednoczesnym planowaniem i wdrażaniem innych rozwiązań ułatwiających korzystanie z komunikacji publicznej oraz aktywnej mobilności (rower, ruch pieszny). To kwestia kluczowa i najlepsza odpowiedź na uwagi mieszkańców typu „rozumiem, że zmiana środka transportu na transport publiczny lub rower jest potrzebna, ale w naszym mieście to praktycznie niemożliwe, ponieważ brakuje dobrych połączeń, autobusy jeżdżą za rzadko, brak bezpiecznej infrastruktury rowerowej itd.” Jednocześnie tworzeniu SCT powinna towarzyszyć szeroka kampania informacyjno-edukacyjna wyjaśniająca dlaczego zmiany są potrzebne i ważne (jakość powietrza, zdrowie, ochrona klimatu, zmniejszenie zależności od paliw kopalnych), przedstawiającą korzyści z wprowadzenia SCT, w tym szczególnie korzyści zdrowotne z ograniczania emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego, zmniejszania natężenia ruchu samochodowego, przeznaczania części przestrzeni wykorzystywanej dotychczas przez samochody na inne społecznie użyteczne cele, w tym głównie na potrzeby rozwoju zieleni miejskiej, infrastruktury pieszej i rowerowej oraz wypoczynku i rozrywki i zabawy. Warto, by informowanie obejmowało „obalanie mitów”, w tym pokazywanie na przykładach, że np.: transportem publicznym da się dojeżdżać do pracy szybciej niż samochodem, transport publiczny może być i często jest tańszy niż korzystanie z własnego auta, rower jest znacznie tańszym środkiem transportu niż samochód, korzystanie z roweru może pozytywnie wpływać na nasze zdrowie i samopoczucie, chłodny zmienny klimat nie musi przeszkadzać w podróżowaniu rowerem itd.

Przydatne byłoby utworzenie platformy wymiany informacji i współpracy między miastami w celu zapewnienia spójności zasad działania SCT, np. w ramach Związku Miast Polskich.

III. Dialog z mieszkańcami

Szeroko rozumiany dialog z mieszkańcami to nie tylko formalne konsultacje projektów dokumentów strategicznych czy uchwał. Co do zasady dla władz miast powinien on być procesem ciągłym. W procesie tworzenia strefy czystego transportu ten dialog powinien w naszej ocenie obejmować następujące elementy:

a) Diagnoza – ocena sytuacji w mieście obejmująca:

- badania zanieczyszczenia powietrza ze źródeł transportowych, a szczególnie stężeń NO₂ na terenie miasta, w tym przy drogach z największym natężeniem ruchu na obszarze planowanej SCT i poza nią (do rozważenia rozmieszczenie sieci stałych czujników NO₂, dzięki czemu możliwe byłoby ocena efektów wprowadzenia SCT),
- analizę układu infrastruktury drogowej, w tym pieszej i rowerowej, organizacji ruchu oraz dostępności transportu publicznego na planowanym terenie strefy i możliwości przesiadania się na transport publiczny poza nim (węzły przesiadkowe, P&R, B&R),
- ewentualnie przeprowadzenie dodatkowych badań opinii mieszkańców (np. ankiet),
- ocenę, które grupy społeczne mogą być potencjalnie najbardziej zainteresowane tworzeniem SCT, a które zdecydowanie przeciwnie, na które grupy społeczne wprowadzenie SCT będzie miało największy wpływ pod względem mobilności miejskiej;

b) Działania informacyjno-edukacyjne otwierające proces i kontynuowane do jego końca, towarzyszące wszystkim etapom prac nad SCT, połączone z monitoringiem reakcji mieszkańców na te działania (tego, które grupy się uaktywnią i jakich argumentów będą używać) i przygotowaniem odpowiedzi na głosy krytyczne;

c) Przedstawienie przez władze miasta 2-3 możliwych wariantów zasad funkcjonowania i zakresu SCT (zalecane jest pytanie mieszkańców, jak powinna działać SCT i jaki obszar obejmować, w jakim tempie wymogi powinny być zastrzane itd. ale nie, czy powinna powstać) oraz zebranie opinii głównych grup interesariuszy na ich temat, udzielenie odpowiedzi na głosy krytyczne, w tym w kwestiach wrażliwych społecznie;

d) Przygotowanie i przedstawienie konkretnego projektu uchwały dot. SCT, z wykorzystaniem opinii zebranych podczas przedstawiania wariantów;

e) Przeprowadzenie formalnych konsultacji (element obligatoryjny, minimalne wymogi określone w ustawie, ale warto wyjść poza nie);

f) Informacja zwrotna - przygotowanie i przedstawienie raportu z konsultacji z pełną informacją, jakie uwagi zgłoszono, czy je uwzględniono, czy nie i dlaczego;

g) Przyjęcie uchwały i kontynuacja działań informacyjno-edukacyjnych, w różnej formie i z różnym natężeniem, większym w pierwszym okresie co najmniej paru miesięcy po wprowadzeniu strefy, a także przed i po każdej zmianie zaplanowanej zmianie zasad funkcjonowania SCT oraz przed i po każdym jej poszerzeniu;

h) Monitoring i weryfikacja w trakcie wdrażania - optymalnie powinny obejmować wspomniany powyżej ciągły monitoring emisji NO₂ na terenie SCT i poza nią, rozpoczęty jeszcze przed wejściem w życie strefy, a także okresową ocenę skuteczności, zbieranie opinii i uwag mieszkańców (w tym dotyczących pojawiających się wcześniej nie przewidzianych problemów, ewentualnie okresowe badania opinii za pomocą ankiet, fokusów lub wywiadów pogłębionych z przedstawicielami wybranych grup społecznych). Na tej podstawie powinna być przeprowadzana okresowa weryfikacja i w razie potrzeby korekta obowiązujących zasad funkcjonowania SCT. Wyniki monitoringu i weryfikacji

powinny być jawne – publikowane w formie corocznych raportów. Przydatne byłoby także upublicznianie na bieżąco danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza (stężeń NO₂).

IV. O czym informować?

Należy starannie przemyśleć, jakie informacje warto przekazywać mieszkańcom w ramach kampanii informacyjnych na różnych etapach tworzenia SCT, w tym jeszcze przed rozpoczęciem zbierania ich opinii na temat różnych wariantów strefy.

Materiały informacyjno-edukacyjne powinny obejmować następujące informacje:

Czym są SCT? - Proste wyjaśnienie: Strefa czystego transportu to wydzielony obszar miasta, na który swobodnie wjeżdżać i po którym poruszać się mogą pojazdy spełniające określone wymogi, najczęściej określone w oparciu o normy emisji spalin. Dla pojazdów, które wymogów nie spełniają wjazd do strefy jest zakazany lub wiąże się z koniecznością poniesienia opłaty. Można dodać odniesienie do definicji wprowadzonej w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych „Art. 39. 1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu obejmującą drogi, których zarządcą jest gmina, do której zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym innych niż: 1) elektryczne; 2) napędzane wodorem; 3) napędzane gazem ziemnym; 4) wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z ust. 4”, <https://dziennikustaw.gov.pl/D2021000226901.pdf>;

Dlaczego są potrzebne? – Strefy czystego transportu to skuteczne narzędzie ograniczające emisję zanieczyszczeń z transportu drogowego. Choć w debacie publicznej dominuje temat emisji zanieczyszczeń z sektora komunalno-bytowego, z instalacji grzewczych, to transport drogowy jest nadal jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza w Polsce. Odpowiada średnio dla całego kraju za ponad 38% emisji tlenków azotu, a także za ok. 10% emisji pyłów zawieszonych (dane Europejskiej Agencji Środowiska za rok 2021). W dużych miastach z systemami ciepłowniczymi transport może być źródłem dominującym. Zanieczyszczenia transportowe powodują wiele negatywnych skutków dla układu oddechowego (udowodniono ich wpływ m.in. na zmniejszenie parametrów czynnościowych płuc, zwiększenie częstości infekcji i chorób alergicznych dróg oddechowych u dzieci), a także układów sercowo-naczyniowego, nerwowego, hormonalnego, immunologicznego oraz dla zdrowia psychicznego. Mogą też zwiększać ryzyko występowania nowotworów. Do grup szczególnie narażonych należą m.in. kobiety w ciąży, osoby z chorobami przewlekłymi i osoby starsze, a także dzieci, ponieważ ich organizmy wciąż się rozwijają i wdychają one więcej powietrza w przeliczeniu na kilogram masy ciała od osób dorosłych. Znaczenie ma również ich niewielki wzrost i wdychanie zanieczyszczeń bliżej źródła ich emisji. Polecane materiały dotyczące wpływu transportu na zdrowie: „Wpływ zanieczyszczeń powietrza z transportu na zdrowie i rozwój dzieci” przygotowany przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki¹, "Transport drogowy i zdrowie - broszura informacyjna" opracowany przez HEAL Polska², „Wpływ na zdrowie i koszty emisji diesli w UE” European Public Health Alliance³, materiały Polskiego Alarmu Smogowego⁴.

¹ https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport_transport_powietrze_zdrowie_dzieci_12052021.pdf

² http://healpolka.pl/wp-content/uploads/2021/12/Transport-drogowy-i-zdrowie_broszura-HEAL.pdf

³ <https://www.pkeom.pl/jak-emisje-z-diesli-wplywaja-na-nasze-zdrowie-i-portfel->

⁴ <https://polskialarmsmogowy.pl/zdrowie/>, <https://polskialarmsmogowy.pl/wp-content/uploads/2021/10/Raport-pomiary-NO2-LUTY-MARZEC-2021-FINAL-OKOK.pdf>

Od czego się zaczęło? - Krótko o historii, np.: Strefy ograniczonej emisji zaczęto wprowadzać w połowie lat 90-ych w Szwecji i dotyczyły one pojazdów ciężarowych. Wiele stref niskoemisyjnych ograniczających dostęp dla samochodów osobowych w oparciu o klasy emisyjności powstało w latach 2008-2010 we Włoszech i w Niemczech. Kolejną większą falę wprowadzania lub zaostrzania istniejących ograniczeń można było zaobserwować po aferze „dieselgate”, a najnowsza wydaje się być powiązana z wzrostem troski o wpływ jakości powietrza na zdrowie w trakcie pandemii. Obecnie strefy działają także w Holandii, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Danii, Francji i innych krajach. Zdecydowana większość to strefy stałe, tj. działające bez przerwy przez cały rok.

Jak działają? – Warto przedstawić przykłady z europejskich miast, z dowodami ich skuteczności, np.: W **Londynie** Low Emission Zone wprowadzono w 2008 roku, a później zasady były kilkakrotnie zaostrzane. Strefa obejmuje większość miasta, a wjazd pojazdem nie spełniającym wymagań wiąże się z opłatą. W 2019 roku dodatkowo wprowadzono strefę ultra niskiej emisji (ang. ULEZ – Ultra Low Emission Zone) w centralnych dzielnicach miasta, przestrzeganie zasad jest skutecznie kontrolowane automatycznie za pomocą systemu kamer (Automatic Number Plate Recognition - ANPR). Oceniono, że po wprowadzeniu ULEZ zanieczyszczenie dwutlenkiem azotu w strefie centralnej miasta zmniejszyło się o 36%, przy czym redukcja NO₂ przypisywana wyłącznie wymogom ULEZ to 29%. Jednocześnie natężenie ruchu w centrum miasta zmniejszyło się o jedynie 9%⁵.

W **Niemczech** wszystkie strefy ochrony środowiska (Umweltzone) funkcjonują na tych samych zasadach – metodą weryfikacji są kontrole policji w oparciu o nalepki informujące o klasie emisyjności pojazdu, o których umieszczenie na przedniej szybie muszą zadbać kierowcy. Obecnie w większości miast do wjazdu upoważnia naklejka zielona (norma Euro 4 lub wyższa dla pojazdów z silnikami diesla). Za wjazd do strefy bez naklejki grozi kara. W **Berlinie**, jak w wielu innych niemieckich miastach, strefę wprowadzono w 2008 roku. Obejmuje ona centrum miasta, granicą jest trasa kolei miejskiej S-Bahn. Zasady funkcjonowania były zaostrzane i na drugim etapie wdrażania osiągnięto zmniejszenie emisji cząstek stałych z silników wysokoprężnych o ponad połowę w stosunku do założonego trendu, natomiast emisja tlenków azotu spadła o około 20 %⁶.

W **Brukseli** strefa niskoemisyjna powstała w 2018 roku i jest wprowadzana zgodnie z wieloletnim harmonogramem, w którym przewidziano jej stopniowe zaostrzanie. Obejmuje całe miasto, tj. wszystkie 19 gmin Regionu Brukselskiego. Pojazdy nie spełniające wymogów mają możliwość wjazdu w bardzo ograniczonym zakresie, tylko 8 dni w roku i po wniesieniu opłaty, przy czym nieuprawniony wjazd jest znacznie droższy. Do kontroli, jak w Londynie, są wykorzystywane kamery. Wymagana jest rejestracja.⁷

V. Zalecane narzędzia informacyjno-edukacyjne

Metod, narzędzi i kanałów dotarcia do różnych grup interesariuszy może być wiele. Podstawą powinna być dedykowana podstrona na stronie urzędu miasta z pełnym zestawem informacji (ABC strefy czystego transportu) oraz odsyłające do niej ogłoszenia w różnych formach – informacji elektronicznej, plakatów, ulotek, naklejek różnych rozmiarów, rozmieszczanych m.in.:

- na przystankach, stacjach i w środkach komunikacji, na parkingach P+R (wyświetlane na ekranach lub zamieszczone na tablicach informacyjnych i powierzchniach reklamowych) i na billboardach przy głównych drogach wjazdowych do miasta;

⁵ <https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/ulez-reduces-polluting-cars-by-13500-every-day>

⁶ <https://www.berlin.de/sen/uvk/en/environment/air/low-emission-zone/>

⁷ <https://www.lez-belgium.be/pl/>

- na osiedlach (dystrybuowanych przez rady osiedlowe, wspólnoty i spółdzielnie mieszkaniowe);
- w urzędach dzielnicowych (np. plakaty na „potykaczach”), a także w domach kultury, placówkach edukacyjnych i pomocowych, na pocztach, w punktach sprzedaży biletów komunikacji miejskiej;
- na biletomatach i na nośnikach reklamowych na rowerach miejskich.

Informacje i zaproszenie do udziału w konsultacjach mogą też być upowszechniane poprzez:

- komunikaty w lokalnych mediach (TV, stacje radiowe, gazety, internetowe portale informacyjne - informacje prasowe, konferencje prasowe, wywiady z urzędnikami i ekspertami) oraz w mediach społecznościowych (np. infografiki);
- punkty informacyjne u urzędzie miejskim, urzędach dzielnicowych, na miejskich wydarzeniach;
- rady seniorów i uniwersytety trzeciego wieku;
- młodzieżową radę miasta, szkoły - rady rodziców, uczelnie - samorządy studenckie;
- kościoły, wspólnoty wyznaniowe;
- izby handlowe i inne organizacje zrzeszające środowiska biznesowe;
- organizacje pozarządowe, ruchy miejskie oraz inne grupy nieformalne.

Podstawy to zróżnicowanie kanałów komunikacji i odpowiednia długość działań informacyjno-edukacyjnych (min. trzy miesiące przed rozpoczęciem każdego kolejnego etapu). Potrzebne jest zachowanie ciągłości informowania także w trakcie działania SCT i aktualizowanie informacji na stronie urzędu na bieżąco, tak by nie było ryzyka wprowadzenia kogokolwiek w błąd.

VI. Zalecane narzędzia konsultacyjne

Korzystne jest zastosowanie połączenia co najmniej kilku różnych narzędzi (3-5) w tym np.: klasyczne ankietowe badania opinii publicznej i geo-ankiety; publiczne spotkania informacyjno-konsultacyjne skierowane do wszystkich mieszkańców, a także do wybranych grup interesariuszy (osób starszych, studentów, rodzin z dziećmi, środowisk biznesowych takich jak taksówkarze, firmy dostawcze i kurierskie, właściciele sklepów i punktów usługowych); kawiarnie obywatelskie; spacerowe badania dla interesariuszy (organizowane także po to, by i urzędnicy i interesariusze zobaczyli, jak wygląda sytuacja z poziomu ulicy); stały punkt konsultacyjny w urzędzie miasta i punkty konsultacyjne podczas miejskich wydarzeń, warsztaty, narada obywatelska (uproszczona forma panelu obywatelskiego), wysłuchanie publiczne.⁸

VII. Odpowiedzi na krytykę i trudne pytania, czyli jak rozmawiać z nieprzekonanymi

Z planów wprowadzenia SCT mogą być niezadowolone różne grupy mieszkańców, z różnych powodów. Najbardziej oczywistą i największą grupą są mieszkańcy przemieszczający się po mieście samochodami, szczególnie właściciele starszych pojazdów, którymi nie będzie można wjechać do strefy. Dla nich kluczowe będą informacje o tym, ile czasu będą mieli od momentu decyzji o utworzeniu SCT do momentu, kiedy wjazd ich pojazdem na teren SCT zostanie ograniczony. Znaczenie będzie miało to, że nie będą musieli koniecznie wymieniać swojego samochodu na nowy drogi pojazd, ale będą mogli wybrać nieco nowszy używany lub benzynowy zamiast diesla. Miasto musi też zapewnić mieszkańców o tym, że będzie stale poprawiać dostępność i jakość transportu publicznego oraz infrastruktury pieszej i rowerowej, oferować możliwość wyboru innych sposobów poruszania się po mieście.

⁸ Z różnego typu narzędziami można zapoznać się np. tutaj: <https://partycypacjaobywatelska.pl/strefa-wiedzy/techniki/>

Niezadowolenie mogą też łagodzić dedykowane programy wsparcia. Na przykład dla właścicieli pojazdów starych (np. powyżej 25 lat), ale nie zabytkowych, przydatna może być oferta dofinansowania biletu okresowego na transport publiczny (na rok, dwa lub trzy lata) po okazaniu dowodów oddania pojazdu do stacji demontażu pojazdów, do recyklingu oraz jego wyrejestrowania. Dla mieszkańców dowożących dzieci do szkół lub przedszkoli może mieć znaczenie dostępność dofinansowania do zakupu fotelików i przyczepek rowerowych a także samych rowerów lub rowerów cargo. Szczególną grupą będą mieszkańcy z niepełnosprawnościami, posługujący się samochodami dostosowanymi do ich potrzeb – w ich przypadku można zastosować zwolnienie z ograniczeń obowiązujących w SCT.

Istotną grupą niezadowolonych mogą też być właściciele i pracownicy firm działających na terenie planowanej strefy czystego transportu (sklepów, punktów usługowych) oraz firm dostarczających na ten teren towary i usługi (dostawczych, kurierskich). Mogą oni obawiać się utraty klientów oraz utrudnień w prowadzeniu działalności. Te obawy także można złagodzić, powołując się na badania dowodzące, że wprowadzenie SCT nie wiąże się ze stratą klientów, a także wprowadzając dedykowane dla nich usługi, np. punkty przeładunkowe poza granicami SCT połączone z hubami współdzielonej mobilności, z możliwością wynajęcia elektrycznych rowerów cargo

Przykłady krytycznych opinii dotyczących stref czystego transportu i odpowiedzi na nie:

Opinia krytyczna: SCT utrudni życie uboższym mieszkańcom, których nie stać na nowsze i droższe samochody, zmusi ich do rezygnacji z samochodu i ograniczy ich mobilność

Odpowiedź: Badania prowadzone w polskich miastach wskazują, że znaczna część najmniej zamożnych mieszkańców miast nie użytkuje samochodu do codziennego poruszania się po mieście z uwagi na wysokie koszty (paliwa). Dla nich istotniejsza będzie poprawa jakości usług i dostępności komunikacji publicznej. Dlatego miasto planuje połączenie wprowadzenia LEZ z działaniami służącymi ułatwieniu mieszkańcom korzystania z innych środków transportu, w tym z transportu publicznego (*wymienione przykładowe planowane działania*). Ponadto, strefa czystego transportu nie oznacza konieczności wymiany samochodu z silnikiem diesla na dużo nowszy i droższy. Wystarczy jego zamiana na porównywalny wiekowo i cenowo samochód z silnikiem benzynowym (*zależnie od wprowadzonych zasad funkcjonowania SCT*).

Można przedstawić dodatkowe planowane formy wsparcia dla najuboższych, rodzin wielodzietnych czy innych grup wrażliwych, np. dodatkowe dofinansowanie do biletów komunikacji publicznej czy korzystania z systemu roweru miejskiego (podobne rozwiązania już funkcjonują), albo do zakupu rowerów dziecięcych.

Opinia krytyczna: SCT utrudni najuboższym dotarcie do szpitala/domu opieki działającego na jej terenie

Odpowiedź: Dostępności do takich placówek będzie poddana odrębnej ocenie i w przypadku stwierdzenia ryzyka wystąpienia utrudnień w dotarciu do nich urząd miasta planuje opracowanie i wprowadzenie dedykowanych rozwiązań (dopasowanych do danej sytuacji). Wśród tych rozwiązań mogą znaleźć się np. specjalna linia autobusowa łącząca dedykowany parking poza strefą czystego transportu z placówkami medycznymi i opiekuńczymi położonymi na jej obszarze, albo kilka krótszych takich linii.

Każdy przypadek wymaga odrębnego rozważenia, niemniej warto, by władze gminy uwzględniły lokalizację takich placówek i ich dostępność na etapie diagnozy sytuacji.

Opinia krytyczna: SCT utrudni klientom dotarcie do sklepów na terenie strefy, co zmniejszy ich dochody

Odpowiedź: Ograniczenie możliwości dojazdu pod sam sklep samochodem nie wiąże się z ryzykiem spadku liczby klientów - to często powtarzany mit. Szerokie badania prowadzone w ramach kampanii Clean Cities wskazują, że jest wręcz odwrotnie. Sklepy, gastronomia i usługi zlokalizowane w strefach notują wyższe obroty, ponieważ są chętniej odwiedzane. W dzielnicach handlowych w Londynie klienci, którzy przyszedli pieszo, wydali więcej w skali miesiąca (215 funtów) niż kierowcy samochodów i pasażerowie (206 funtów). W Berlinie udział kupujących, którzy korzystali z aktywnej mobilności lub transportu publicznego, w całkowitych tygodniowych wydatkach na zakupy wynosił w 2021 roku 91% (ruch pieszy: 61%, transport publiczny: 16,5%, rower: 13,5%)⁹.

Opinia krytyczna: SCT utrudni dostawy towarów do sklepów na terenie strefy

Odpowiedź: Na początkowych etapach funkcjonowania SCT ograniczenia wprowadzone na terenie strefy będą dotyczyły niewielkiej części dostawców. Większość będzie miała dużo czasu na dostosowanie się. Ponadto gmina planuje zapewnienie wsparcia w formie możliwości taniego wynajmu rowerów cargo lub skorzystania z dofinansowania do zakupu takich rowerów. Planowane jest też wyznaczenie we współpracy ze środowiskiem biznesowym (konsultacje) i udostępnienie miejsc przeładunku poza terenem SCT połączonych z hubami współdzielonej mobilności towarowej (np. na miejski rower cargo).

Gmina może przekazywać przedsiębiorcom informacje o możliwości pozyskania dofinansowania na pojazd elektryczny – od ubiegłego roku w ramach programu Mój Elektryk mogą się o nie starać także przedsiębiorcy.

Opinia krytyczna: SCT utrudni mieszkańcom i sprzedawcom korzystanie z lokalnego targowiska

Odpowiedź: Mieszkancki i mieszkańcy korzystający z lokalnych targowisk w większości mieszkają w ich okolicy i znaczna ich część dociera do targowiska pieszo lub na rowerze. Planowana poprawa infrastruktury pieszej i rowerowej oraz rozwój systemu rowerów miejskich jeszcze bardziej to ułatwią. Miasto planuje przeprowadzenie rozmów z właścicielami i/lub dzierżawcami stoisk na lokalnych targowiskach i ocenę, jak wielu z nich będą dotyczyły wprowadzane ograniczenia oraz zaproponowanie im dopasowanych do ich potrzeb rozwiązań.

Gmina może wziąć pod uwagę przedłużenie prawa wjazdu do SCT w uzasadnionych przypadkach o 6 miesięcy lub rok i zapewnić doradztwo dla mikro- i małych przedsiębiorstw, w tym dla właścicieli i/lub dzierżawców stoisk na lokalnych targowiskach odnośnie równoważenia dostaw, pozyskiwania dofinansowania na zrównoważone, bezemisyjne środki transportu (rower cargo, pojazd elektryczny), stworzyć możliwość korzystania z współdzielonych środków transportu.

Opinia krytyczna: Samochody nie są istotnym źródłem zanieczyszczeń

Odpowiedź: Prawdą jest, że w skali kraju najpoważniejszym źródłem zanieczyszczeń są paliwa stałe spalane w domowych instalacjach grzewczych i nad rozwiązaniem tego problemu zarówno państwo,

⁹ <http://www.pkeom.pl/mniej-samochodow-na-drogach-moze-zwiekszyc-swiateczna-sprzedaz>,
<https://fppe.pl/mniej-samochodow-na-drogach-moze-zwiekszyc-swiateczna-sprzedaz/>

jak i samorządy już pracują. Jednak w centrach dużych miast samochody mogą być największym źródłem zanieczyszczeń, a szczególnie bardzo szkodliwego dla zdrowia dwutlenku azotu (*informacje o szkodliwości dla zdrowia w tekście powyżej*). Dlatego emisje z tego źródła także musimy ograniczać, by skutecznie chronić zdrowie wszystkich mieszkańców.

Warto, by miasto przeprowadziło własne badania emisji zanieczyszczeń ze źródeł transportowych, przed wprowadzeniem strefy czystego transportu (przed rozpoczęciem procesu informowania o planach utworzenia SCT i przed konsultacjami), a następnie parę miesięcy po wprowadzeniu strefy i za każdym razem po jej zastrzaniu. Dzięki temu miejscy decydenci będą dysponować danymi pokazującymi rzeczywistą sytuację i będą mogli opierać swoje decyzje na tych danych.

Rekomendacje przygotowano w czterech etapach. Zorganizowano spotkanie robocze organizacji pozarządowych w sprawie przygotowania rekomendacji NGO odnośnie dialogu z mieszkańcami, który powinien być przeprowadzony w związku z tworzeniem strefy czystego transportu (SCT). W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele 10 organizacji (alfabetycznie): Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi, Fundacja FrankBold, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki (PKEOM), Polski Klub Ekologiczny Okręg Pomorski, Polski Alarm Smogowy, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy, Warszawski Alarm Smogowy, WISE-Europa. Na podstawie notatek ze spotkania roboczego przygotowano wstępną wersję rekomendacji. Następnie przedstawiono je przedstawicielom urzędów miast (Wrocławia, Poznania, Łodzi, Warszawy, Bydgoszczy, Gdyni, Białegostoku) podczas debaty online "Dialog z mieszkańcami miasta - jak budować poparcie dla stref czystego transportu", która została zorganizowana w marcu 2022 roku. Podczas spotkania, z udziałem urzędników oraz osób reprezentujących NGO, w tym organizację zajmującą się partycypacją obywateli w procesach decyzyjnych władz lokalnych - Fundację Pole Dialogu, zebrano opinie, uwagi i dodatkowe propozycje odnośnie m.in. narzędzi komunikacji i konsultacji. W oparciu o nie rekomendacje zostały poprawione i uzupełnione.

KONTAKT:

Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

ul. Mazowiecka 11/16, 00-052 Warszawa

e-mail: pkeom.org@gmail.com, tel. +48 22 827 33 70

www.pkeom.pl