

**RAPORT Z BADANIA JAKOŚCIOWEGO**  
W RAMACH PROJEKTU  
„LABORATORIUM STREF CZYSTEGO TRANSPORTU”

**MOTYWACJE I BARIERY**  
**DLA USTANAWIANIA**  
**STREF CZYSTEGO TRANSPORTU**  
**W POLSKICH MIASTACH**

N = 32 IDI



**WRZESIEŃ 2023**

ARC RYNEK I OPINIA

Badanie jakościowe pt. „*Motywacje i bariery dla ustanawiania Stref Czystego Transportu w polskich miastach*” (N = 32 IDI, czerwiec – lipiec 2023 r.), o którym mowa w niniejszym raporcie przeprowadziła agencja badawcza ARC Rynek i Opinia sp. z .o.o. w ramach projektu „*Laboratorium Stref Czystego Transportu*” realizowanego przez Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy wraz z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych i Norweskim Stowarzyszeniem Pojazdów Elektrycznych Norsk Elbilforening. Projekt ten jest predefiniowany w ramach Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2014-2021 i Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2014-2021 w ramach Programu Środowisko, Energia i Zmiany Klimatu, na podstawie umowy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska. Budżet projektu wynosi 1 542 318,77 zł. Wspólnie działamy na rzecz Europy zielonej, konkurencyjnej i sprzyjającej integracji społecznej.

## SPIS TREŚCI

1. WYKAZ SKRÓTÓW I NAZW .....	4
2. STRESZCZENIE .....	5
3. WPROWADZENIE .....	5
4. METODOLOGIA .....	6
5. WYNIKI SZCZEGÓŁOWE .....	7
5.1. Wiedza na temat SCT, postawy i oczekiwania badanych .....	7
5.2. Motywacje dla ustanawiania stref czystego transportu w polskich miastach .....	8
5.3. Bariery dla ustanawiania stref czystego transportu w polskich miastach oraz sugerowane środki zaradcze .....	12
5.4. Z jakim wyprzedzeniem informować o SCT .....	19
5.5. Specyfika poszczególnych miast .....	20
5.6. Dobre praktyki .....	25
6. WNIOSKI .....	26

## 1. WYKAZ SKRÓTÓW I NAZW

- IDI – indywidualny wywiad pogłębiony (ang. *Individual In-Depth Interview*)
- SCT – Strefa Czystego Transportu
- SPP – Strefa Płatnego Parkowania
- NGO – organizacja pozarządowa (ang. *Non-Governmental Organisation*)
- UE – Unia Europejska
- „Laboratorium Stref Czystego Transportu” – projekt predefiniowany w ramach Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2014-2021 i Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2014-2021 w ramach Programu „Środowisko, Energia i Zmiany Klimatu”

## 2. STRESZCZENIE

Niepełna i fragmentaryczna wiedza o strefach czystego transportu, spore obawy przed nimi oraz z drugiej strony duże, wręcz przeszacowane oczekiwania wobec rezultatów ich wprowadzenia – to najważniejsze i najbardziej dające do myślenia spostrzeżenia z przeprowadzonego badania. Zwłaszcza ten ostatni wniosek jest niepokojący, ponieważ w sytuacji, w której te oczekiwania nie zostaną zaspokojone, pojawi się głębokie rozczarowanie. Taki scenariusz jest prawdopodobny, ponieważ SCT – zgodnie z uzyskanymi wypowiedziami – miałyby spowodować zmniejszenie ruchu samochodowego czy też zwiększenie miejsca dla zieleni i pieszych, a więc efekty, do osiągnięcia których SCT nie służą. Większość badanych poza tym trafnie identyfikuje SCT jako sposób na poprawę jakości powietrza. Widać jednocześnie, że na akceptację kosztów związanych ze zmianami silny wpływ ma poziom życia – z badania wynika, że dobrze prosperujący przedsiębiorcy i zamożniejsi mieszkańcy miast chętniej zaakceptują SCT. Ci, których na wymianę samochodu nie stać, będą mieć więcej oporów i obaw dotyczących możliwości korzystania z własnych samochodów, co przełoży się na opór wobec wprowadzenia SCT.

W badaniu wskazywano pozytywne przykłady zagranicznych miast, w których funkcjonują SCT – można jednak odnieść wrażenie, że rozmówcy nie dostrzegali faktu, iż miasta te zawdzięczają swoją obecną korzystną sytuację wieloletnim i wielopłaszczyznowym działaniom, których SCT były jednymi z wielu składowych.

Analiza wywiadów wykazała tym samym pilną potrzebę działań edukacyjnych, propagujących i wyjaśniających ideę SCT – zarówno w skali miast (samorządy), jak i całego kraju (administracja centralna) – i to zanim dojdzie do ich wprowadzania. Istotne jest też, aby znane były ogólne zasady, podstawy i przyczyny tworzenia tych stref, co najmniej częściowo wspólne dla wszystkich miast w Polsce. Wydaje się też celowe przeanalizowanie sygnalizowanych przez badanych oczekiwań wobec kształtu polskich miast i wykorzystanie w strategiach ich rozwoju.

## 3. WPROWADZENIE

Do badania zaproszono przedstawicieli różnych grup społecznych z ośmiu miast. Z każdego miasta zaproszono przedstawicieli trzech grup: administracji samorządowej, liderów lokalnych społeczności oraz przedstawicieli biznesu działającego w tych miastach.

Wywiady przeprowadzone z badanymi dotyczyły ich stanu wiedzy na temat SCT jako takich, perspektyw SCT w danym mieście oraz motywacji i barier dla takiej zmiany.

### **Wywiady objęły następujące zagadnienia:**

- Spontaniczna wiedza badanych na temat idei stref czystego transportu,
- czynniki motywujące do wprowadzenia SCT:
  - spontanicznie wskazywane korzyści dla miasta i w szerszej skali,
  - plusy dla mieszkańców miasta i dla mieszkańców samej strefy w codziennym funkcjonowaniu,
  - zalety dla polityki transportowej miasta,
  - korzyści ekonomiczne – oszczędności i zyski,
  - korzyści wizerunkowe,
  - inne korzyści,

- bariery i argumenty przeciw wprowadzeniu SCT:
  - spontanicznie wskazywane bariery dla miasta i w szerszej skali,
  - utrudnienia dla mieszkańców miasta i dla mieszkańców samej strefy w codziennym funkcjonowaniu,
  - problemy dla polityki transportowej miasta,
  - koszty i straty finansowe,
  - wpływ na wizerunek miasta i jego władz,
  - inne przeszkody,
- możliwości i sposoby zmniejszenia barier dla tworzenia SCT,
- motywacje i bariery specyficzne dla poszczególnych miast.

### **Raport podsumowuje opinie i postawy badanych dotyczące stref czystego transportu.**

Jego układ jest następujący:

- rozdział czwarty przybliży przyjętą w badaniu metodologię,
- rozdział piąty odnosi się do subiektywnych spostrzeżeń osób biorących udział w wywiadach (przedstawicieli samorządów, biznesu i lokalnych społeczności):
  - w kolejnych podrozdziałach opisano najpierw elementy wspólne, wymieniane przez wszystkich badanych niezależnie od badanej grupy respondentów czy miasta,
  - w dalszej części każdego podrozdziału przedstawiono argumenty i motywacje z punktu widzenia trzech badanych grup (administracji, liderów lokalnych społeczności, przedsiębiorców),
  - w ostatnim podrozdziale przedstawiono czynniki lokalne, specyficzne dla każdego z miast z perspektywy respondentów,
- rozdział szósty zawiera autorskie wnioski płynące z badania.

## **4. METODOLOGIA**

Badanie zrealizowano metodą jakościową, z wykorzystaniem techniki indywidualnych wywiadów pogłębionych, przeprowadzonych telefonicznie. Łącznie przeprowadzono 32 wywiady. W każdym spotkaniu wziął udział jeden respondent. Czas trwania jednego wywiadu wyniósł od 60 do 90 minut. Wszystkim respondentom przed wywiadem przedstawiono krótki opis SCT i krajowych zasad ich wprowadzania. Wywiady przeprowadzili doświadczeni moderatorzy ARC Rynek i Opinia w czerwcu i lipcu 2023 roku. Wywiady były nagrywane i transkrybowane. Wyniki podsumowano w niniejszym raporcie.

Do badania zaproszono respondentów z ośmiu miast:

- Katowice,
- Lublin,
- Łódź,
- Poznań,
- Rzeszów,
- Sopot,
- Toruń,
- Warszawa.

Doboru miast do badania dokonano w oparciu o możliwości czasowe i budżetowe dostępne w ramach projektu oraz uwzględniając aktualny stan działań lub planowanych przez miasta działań wdrożenia SCT, jak też ich wielkość oraz lokalizację – tak, aby próba badawcza możliwie w pełni oddawała specyfikę krajowej sytuacji w tym kontekście.

Z każdego miasta do badania zaproszono po cztery osoby. Byli to reprezentanci trzech poniższych grup (w każdym badanym mieście musiała być reprezentowana każda grupa):

- Administracja samorządowa (urząd miasta);
- Liderzy lokalnych społeczności lub organizacji pozarządowych zaangażowani w sprawy miasta;
- Przedsiębiorcy (prowadzący biznes w danym mieście).

## 5. WYNIKI SZCZEGÓŁOWE

### 5.1. Wiedza na temat SCT, postawy i oczekiwania badanych

Samo pojęcie strefy czystego transportu nie było obce respondentom. Największe zainteresowanie tym tematem deklarowali społecznicy zaangażowani w sprawy środowiska oraz przedstawiciele administracji samorządowej, ze względu na fakt zajmowania się tą tematyką w swojej działalności czy pracy. Jeśli chodzi o przedsiębiorców, to zwykle interesowali się tą sprawą o tyle, o ile osobiście ich dotyczyła ze względu na reprezentowaną branżę i lokalizację przedsiębiorstwa. We wszystkich trzech grupach znalazły się osoby, które podróżując po Europie miały okazję zobaczyć takie i podobne rozwiązania np. w Niemczech, Holandii, Wielkiej Brytanii, Belgii czy Norwegii.

Badani mieli świadomość istotnej roli czystego powietrza dla dobrostanu i zdrowia mieszkańców miasta, jednak nierzadko zwracano uwagę na fakt, że w polskich miastach transport samochodowy nie jest ani jedynym, ani największym źródłem zanieczyszczeń. Ich zdaniem znacznie większy wpływ na zapylenie i zanieczyszczenie powietrza mają tradycyjne nieekologiczne piece, energetyka czy przemysł. Niektórzy respondenci zwracali uwagę na fakt, że w skali globalnej ani Polska, ani nawet Europa nie emitują tylu zanieczyszczeń co kraje Azji (a szczególnie Chiny).

W swoich deklaracjach badani byli zgodni co do tego, że ekologia, zanieczyszczenie gleby, wód i atmosfery, antropogeniczna zmiana klimatu to ważne problemy i zagadnienia nie tylko dla obecnych, ale także dla przyszłych pokoleń. Jednak na drodze do poprawy sytuacji stoi wiele przeszkód, zarówno mentalnych (niechęć do zmiany trybu życia i przyzwyczajzeń) jak i praktycznych (np. wysokie ceny samochodów elektrycznych, słabo rozwinięty transport publiczny).

Jeśli chodzi o strefy czystego transportu w miejscu zamieszkania czy pracy, badani przedstawili wiele argumentów świadczących o tym, że temat wprowadzenia SCT jest niejednoznaczny, wieloaspektowy i powinien być każdorazowo traktowany z dużą ostrożnością.

Nawet osoby deklarujące wysoką świadomość ekologiczną i znajomość tematu SCT spodziewały się, że takie działania jak ograniczenie wjazdu dla niektórych pojazdów do centrum na początku mogą budzić kontrowersje i sprzeciw, jednak przyniosą korzyści długofalowe i zostaną docenione dopiero po latach.

Władze samorządowe najczęściej postrzegają SCT jako element szerszej strategii poprawy jakości życia w mieście. Dodatkową korzyścią wprowadzenia strefy będzie ich zdaniem aspekt wizerunkowy, tj. fakt, że takie proekologiczne zmiany przedstawiają władze miasta jako

nowoczesne i postępowe. Niemal wszyscy badani urzędnicy byli jednak świadomi, że początkowo należy liczyć się z trudnościami i oporem. Istotnym utrudnieniem mogą być także próby nadania dyskusji na temat SCT charakteru politycznego (szczególnie przed wyborami samorządowymi).

*Jeśli jakość życia w mieście jest nieodpowiednia dla aż tylu mieszkańców, to może jednak warto coś z tym zrobić. Być może ci, którzy najgłośniejsz krzyczą i domagają się możliwości parkowania wszędzie wcale nie są w większości. Badania wykazują, że to wcale nie jest reprezentatywna grupa. To, że ich najbardziej widać w Internecie wcale nie świadczy, że oni są A - mieszkańcami, B - jest ich rzeczywiście tak dużo. [...] [narracja – przyp. red.] mówiąca o dziesiątkach tysięcy ludzi, którzy nie będą mogli wyjechać swoim samochodem spod domu, z garażu, bo SCT. To jest oczywiście absolutnym kłamstwem, ale tego rodzaju narracja przedostaje się do obiegu publicznego i tam sobie zaczyna żyć własnym życiem. [...] my tutaj cały czas musimy podkreślać to, z czym to się wiąże. Że mamy ogromny problem z jakością powietrza, że płacimy za to ogromne pieniądze. My [...] mamy roczne koszty związane z leczeniem skutków złej jakości powietrza na poziomie [...] złotych. Gdybyśmy mieli takie pieniądze do wydania na poprawę transportu publicznego, na inwestycje w infrastrukturę rowerową zapewniam panią, że te miasta wyglądałyby zupełnie inaczej.*

Osoby zaangażowane społecznie (w organizacjach czy poza nimi) także potrafiły oderwać się w swoich ocenach od szczegółów narzucających się tu i teraz. Osoby te starały się oceniać SCT z perspektywy całego miasta, kraju czy nawet świata oraz przyszłości planety (antropogeniczna zmiana klimatu) i dobrostanu przyszłych pokoleń. W tej grupie badanych zwracano uwagę, że strefa (choć czasem o lokalnym i niezbyt wielkim znaczeniu) może stać się katalizatorem dalszych zmian na lepsze.

*Każda zmiana tego typu, pomyślenie o przyszłości dla nas, dla naszych dzieci... Musimy sobie zdawać sprawę, że nie tylko my tu jesteśmy na tej ziemi. Za chwilę przyjdą następne pokolenia, to co im wtedy zostawimy?*

## **5.2. Motywacje dla ustanawiania stref czystego transportu w polskich miastach**

Poniższa część opisuje korzyści wynikające, zdaniem respondentów, z wprowadzenia zmian. Zalety na etapie analiz podzielono na kilka obszarów:

### **Lepsze miejsce do życia**

Zdaniem badanych miasto ma szansę stać się lepszym miejscem do życia dla wszystkich (mieszkańców i przyjezdnych). Na potwierdzenie tej tezy przytaczali następujące argumenty:

- Lepsze, czyste powietrze wpłynie korzystnie na samopoczucie, stan zdrowia i profilaktykę wielu chorób powodowanych przez smog;
- Poprawi się komfort życia i korzystania z przestrzeni miejskiej przede wszystkim dla mieszkańców strefy (ale i innych), ponieważ zakłada się, że pojawi się więcej przestrzeni dla pieszych, rowerzystów i innych użytkowników bezemisyjnych środków transportu. Ponadto podkreślano, że zwolni się przestrzeń z uwagi na likwidację miejsc



parkingowych i spodziewano się, że będzie ciszej. Mniej samochodów prywatnych oznacza także mniej korków;

- Atrakcyjniejsza (lepiej zaplanowana i ładniejsza pod względem estetycznym) przestrzeń dla mieszkańców i turystów w strefie, która zwykle kojarzona jest z zabytkowym centrum miasta (więcej deptaków, a mniej samochodów);
- Zmniejszony poziom zanieczyszczeń może poskutkować rozwojem natury – możliwości dla zieleni (flory i fauny) w mieście;
- Ograniczenie ruchu i możliwe zwiększenie ilości zieleni korzystnie wpłyną na obniżenie temperatury w mieście.

*Mieszkanie w mieście, w którym jest dobra jakość powietrza to jest korzyść dla wszystkich mieszkańców. [...] Chodzą po innych ulicach, korzystają z restauracji. Mieszkanie w atrakcyjnym mieście jest korzyścią dla każdego mieszkańca, tak uważam.*

*Z jakiegoś powodu ludzie lubią przebywać w miastach niderlandzkich czy w Kopenhadze, która jest wielkości Warszawy, a żyje się tam trochę inaczej.*

### **Zmiany w stylu życia**

Zdaniem badanych, zalety i korzyści z wprowadzenia strefy to nie tylko wymierne parametry czystości powietrza. Według nich SCT zachęci również do korzystnych dla zdrowia zmian w stylu życia mieszkańców, m.in.:

- Zmotywuje do pokonywania większych odległości pieszo lub rowerem. W ich opinii ten codzienny ruch przełoży się na poprawę kondycji i zdrowia.
- Będzie sprzyjać wolniejszemu, mniej stresującemu trybowi życia.

*Czyli to powoduje, że to życie w mieście się [...] zmienia w kierunku tego, żeby właśnie używać roweru, chodzić piechotą, jeździć komunikacją miejską. [...] Miasto, w którym ludzie [...] mogą dojść sobie piechotą do różnych miejsc, są jakieś tereny zielone gdzie mogą sobie wypoczywać. Miasto spowolnione, miasto, gdzie ludzie nie żyją w pośpiechu stojąc w korku [...] się denerwując, że gdzieś nie dojeżdżają, tylko gdzieś sobie chodzą. To jest też jakaś [...] wartość [...] ekologiczna. Nawet jeśli nie mówimy o [...] samej emisji.*

*Więc edukacja, żeby nie zmusić ludzi, tylko pokazać ludziom, że to inaczej, przyjemniej. Żeby to był ich wybór, ale żeby nie byli zmuszeni.*

### **Wzrost świadomości ekologicznej**

Strefa przyczyni się do wzrostu świadomości ekologicznej mieszkańców. Same zmiany, a także dotycząca ich komunikacja (kampanie społeczne, informacje przekazywane przez samorząd mieszkańcom) zwrócą uwagę na kwestie środowiskowe: zmianę klimatu spowodowaną przez człowieka, emitowane przez człowieka zanieczyszczenia itp.

Stopniowo powinna poprawiać się także kultura korzystania z innych niż spalinowe środków transportu oraz ich koegzystencji z pieszymi.

*(...) dążenie do transportu zbiorowego jako takiego nadrzędne jest ważniejsze niż to, żeby sukcesywnie wymieniać flotę na elektryczną.*

*To, co [...] się różni w wielu miastach europejskich, to to, że jakieś ścieżki rowerowe, czy [...] trasy właśnie do używania pojazdów osobistego transportu czy rowerów są dużo bardziej oddzielone od strefy dla pieszych, przez co mniej jest na pewno [...] wypadków. Tak, tam bardzo często te pasy też są tak oddzielone, że nie za bardzo można, nawet jak się chce, je przekroczyć. Plus oczywiście kultura jazdy tam na tych pojazdach jest zupełnie inna niż u nas.*

### **Lepszy wizerunek miasta**

Jak zauważyli badani, działania władz inspirowane europejskimi i światowymi trendami na rzecz poprawy jakości powietrza mogą mieć wpływ na polepszenie wizerunku miasta. Uważają oni, że SCT daje wyraz zaangażowania i nowoczesnego podejścia do dbania o jakość życia mieszkańców. Strefa będzie korzystnie świadczyć zarówno o władzach miasta jak i o mieszkańcach (którzy – jeśli uznać za argument wynik konsultacji społecznych – zgodzili się na wprowadzenie takiego rozwiązania jakim jest SCT). Respondenci zwrócili też uwagę, że wizerunek czystszej miasta zachęci turystów do odwiedzin.

*No pewnie korzyści byłyby takie, że większy ruch turystyczny byłby i wtedy [...] pieniądze ludzie by zostawiali, jak by przyjeżdżali i wiedzieliby, że tu jest czysto, zdrowo i przyjemnie.[...] te pieniądze będą miały wpływ na [...] inwestycje miejskie.*

- Poprawa wizerunku władz miasta w oczach mieszkańców (ich wyborców), ponieważ SCT to element strategii mającej na celu poprawę jakości życia mieszkańców (zdrowie, spokój, czystość).

*Czyste powietrze, mniej samochodów, lepsza przestrzeń do życia [...], będzie mniej korków.  
To jest jeden z kroków do lepszego miejsca do życia dla mieszkańców, więc to wizerunkowo kreuje [...] na miasto, które się o stan [...] powietrza i o to, jak mieszkańcy żyją, troszczy.*

### **Oszczędności bezpośrednie i pośrednie**

Wprowadzenie SCT może skutkować szeregiem oszczędności zarówno dla samych mieszkańców jak i dla samorządu:

- Pieniądze wydawane na walkę ze smogiem i jego skutkami można będzie wydać na lepszą komunikację miejską, nową infrastrukturę (inwestycje w transport zbiorowy, ścieżki rowerowe, poszerzenie chodników dla pieszych);
- Mniejsze wydatki na paliwo (po stronie mieszkańców);
- Lepszy stan dróg i mniej wydatków na ich remonty (po stronie miasta);
- Lepszy stan budynków, co przełoży się na ich rzadsze renowacje (oszczędności dla miasta i mieszkańców);
- Mniej zachorowań na choroby powodowane zanieczyszczeniami powietrza, a co za tym idzie – mniejsze wydatki na ich leczenie; mniej absencji w pracy.

*Koszty związane z zanieczyszczeniem powietrza są porównywalne z tym co można byłoby wydać, żeby posiadaczom, którzy posiadają je [stare samochody – przyp. red.] z powodów niskich dochodów, z powodu biedy, pomóc przesiąść się na coś innego albo zafundować jakieś ulgi, albo bezpłatny transport publiczny, kupić rower elektryczny, to są rzeczy, które można przełożyć z szuflady do szuflady. Jest to rodzaj inwestycji publicznej, a nie tylko koszt, bo z drugiej strony są wydatki, które są spowodowane tym. Nie wiem ile należałoby wydać, żeby zaoszczędzić na kosztach zdrowotnych.*

*Jeden samochód przejeżdżający przez [...] (...) to jest mniej więcej spalona jedna butelka półlitrowa paliwa. Biorąc pod uwagę, że główną ulicą [...] przejeżdża 50-60 tysięcy samochodów na dobę, możemy sobie łatwo policzyć, że to jest 25 tysięcy litrów paliwa puszczonego każdego dnia na ulicę [...]. Wystarczy szklankę paliwa wrzucić zapałkę, podpalić i zobaczyć, ile zanieczyszczeń z tego leci.*

### **Korzyści dla biznesu**

Niektóre branże bezpośrednio zyskają:

- Firmy turystyczne i przewodnicy zyskają nowych klientów, bo miasto stanie się atrakcyjniejsze dla zwiedzających. Miasto będzie przyjaźniejsze, a jego wizerunek bardziej pozytywny;
- Zwiększony ruch pieszych i atrakcyjność SCT zwiększy obroty branży gastronomicznej, bo przyjazne otoczenie (a w sezonie letnim także ogródki) będzie sprzyjać korzystaniu z restauracji, kawiarni czy barów;
- Pojawi się szansa dla branży transportowej/ dostawczej/ przewozu osób czy wynajmu indywidualnych środków transportu, jeśli firmy zainwestują w pojazdy niskoemisyjne;
- Przedsiębiorcy działający w SCT będą mogli poprawić wizerunek swoich firm pod względem marketingowym.

*Z obserwacji świata wynika, że w wielu miejscach, w których ograniczono ruch samochodowy jako taki, tam lokalny biznes, jeżeli potrafi się do tego dystansować, to może zarobić. Zawsze było straszenie, że klient nie przyjedzie samochodem, nie zostawi, pojedzie gdzie indziej, to nie działa. Z wielu obserwacji widać, że wręcz przeciwnie, tworzenie przyjaznej przestrzeni dla ulic handlowych, gastronomicznych, klient siedzący w ogródku woli przejść 200, 300 metrów, a potem posiedzieć tam przez godzinę w dużo przyjaźniejszym otoczeniu.*

### **Inne korzyści**

Inne, mniej oczywiste lub odroczone w czasie korzyści wynikające z wprowadzenia SCT:

- Mobilizacja mieszkańców i wzrost ich zaangażowania społecznego w sprawy miasta;
- Budowanie wspólnot lokalnych i nawiązywanie relacji między sąsiadami;
- Propagowanie zachowań na rzecz czystszej otoczenia na skalę lokalną i globalną. Dobry przykład dla młodszych pokoleń i innych miast.

*To ma bardzo daleko idące skutki, gdyby ludzie mniej jeździli, to wymagane byłoby mniej przestrzeni dla ruchu samochodowego, dla parkingów, można byłoby odzyskać dla przestrzeni publicznej, dla zieleni, dla miejsc spotkań. (...) To przekłada się na jakość życia, bo ludzie mogą być bliżej siebie, mają bliżej siebie miejsce, w którym mogą spędzić czas, odpoczywać, wyjść z dziećmi, z psem.*

*Z tego co obserwuję, na aktualnym etapie, czyli raczej dla większości Polaków, dziwną sytuacją jest, jeżeli ktoś nie ma samochodu w Polsce. Natomiast ja mam bardzo dużo znajomych w Europie i tam jest dokładnie odwrotnie. To znaczy, że jeżeli ktoś żyje w dużym mieście, to raczej dziwne jest, że ma samochód.*

### **5.3. Bariery dla ustanawiania stref czystego transportu w polskich miastach oraz sugerowane środki zaradcze**

Podrozdział prezentuje wymieniane przez respondentów bariery, które mogą hamować lub wręcz całkowicie powstrzymać wprowadzanie zmian.

*Ja sądzę, że większość osób, którym się wydaje, że będą miały z tym problem, tak naprawdę nie będzie miała, bo to kwestia logistyki tylko i wyłącznie.*

Przedstawiane przeszkody skategoryzowano na etapie analiz w kilka grup narracyjnych oraz opatrzone proponowanymi przez badanych rozwiązaniami:

#### **Finansowe obciążenie kierowców**

Pierwszą, często spontanicznie wskazywaną barierą jest spodziewany wysoki koszt wymiany samochodu na nowy (o parametrach dopuszczanych w strefie). Badani najczęściej od razu przywoływali wysokie ceny samochodów hybrydowych i elektrycznych.

Niesprawiedliwym wydaje się respondentom założenie, że to prywatny właściciel lub przedsiębiorca miałby samodzielnie ponosić pełny koszt wymiany auta, a także potem koszty energii do jego ładowania, która zdaniem badanych jest coraz droższa.

W opinii respondentów, dobrze prosperujący przedsiębiorcy i zamożniejsi mieszkańcy chętniej zaakceptują SCT. Ci, których na wymianę samochodu nie stać, mieli znacznie więcej oporów i obaw. Niemniej nawet dla dużej firmy wymiana floty to spory wydatek.

*Po sąsiedzku jest [...] i oni mają 70 czy 80 samochodów służbowych. Obok jest [...] i agenci mają od cholery samochodów. Gdyby okazało się, że nie mogą tu wjeżdżać, to jest bardzo wysoki wzrost kosztów dla tej firmy. (...) Wszystkie samochody dostawcze do sklepów, do piekarń, do jedzenia, do warzyw, to one na pewno nie są tak supernowoczesnymi samochodami. Po pierwsze, nie wiem czy firmy będzie stać na takie nagłe inwestycje, bo żeby to dowieźć, to trzeba będzie kupić nowe samochody, nowe leasingi, nowe kredyty. Słabo to widzę w przypadku przedsiębiorców. To odbije się na wszystkich, bo jeżeli firmy będą musiały wyłożyć pieniądze na nowy tabor, to będą musiały podnieść cenę usług i produktów.*

### **Rozwiązania proponowane przez badanych**

Podstawowym źródłem finansowania SCT są środki własne gmin, jednak w niektórych samorządach mogą się one okazać niewystarczające, dlatego oczekiwane i mile widziane byłoby wsparcie z budżetu centralnego oraz dopłaty ze środków Unii Europejskiej.

Wskazywano rozwiązania finansowe, które mogłyby ułatwić kierowcom adaptację do nowych warunków, takie jak np. dopłaty do wymiany samochodów na takie, które spełniałyby normy emisji spalin. Zdaniem badanych wysokość dopłat ujęta procentowo (w stosunku do ceny nowego pojazdu) powinna wynieść minimum 15 proc., ale nie przekroczyć 50 proc. nowego, „ekologicznego” samochodu (zależnie od modelu i zamożności i kierowcy proponowano: 15 proc., 20 proc., 30 proc., 50 proc. ceny). Padały też propozycje, aby dotacja wyrównywała różnicę pomiędzy nowym samochodem spalinowym a elektrycznym (w tej samej klasie).

Dla przedsiębiorców sugerowano też ulgi lub odliczenia podatkowe od wydatków związanych z wymianą samochodów na niskoemisyjne.

Zachętą mogłyby także być bonusy w postaci darmowych miejsc parkingowych i darmowego ładowania pojazdów niskoemisyjnych czy bezemisyjnych.

Inny rodzaj zachęt to ułatwienia w ruchu dla kierowców samochodów spełniających normy – jazda buspasem; brak opłat na autostradzie.

*Bardzo mi się podobała jakby ta polityka właśnie taka kompleksowa z Norwegii, bo tam nie tylko jakby dokładają do samochodów, ale również pokazują, że można korzystać z buspasów. [...] zwolnienie z odpłatności za autostradę, jakieś inne ulgi w podatkach jeszcze właśnie tam gdzie chodzi o tak zwany podatek drogowy. Także jest to jakby cały taki katalog tych udogodnień gdzie system nas zachęca do tego, żeby te pojazdy kupować. To powoduje, że też samorzady mają łatwiej, bo od razu mają już przygotowany wstępnie teren.*

### **Uciążliwość w życiu codziennym**

Wprowadzenie SCT może spowodować utrudnienia dla wszystkich mieszkańców i przedsiębiorców (zwłaszcza mniejszych firm) mieszkających czy mających placówki w strefie.

- Samochód jest często postrzegany jako najbardziej komfortowy środek transportu (szczególnie na dłuższych trasach).
- Obawa, że wymiana samochodów zwiększy koszty działalności, co może odbić się na cenach towarów i usług.
- Utrudniony dojazd dla klientów poruszających się samochodem może negatywnie wpłynąć na obroty firm.
- Nieznajomość zasad wjazdu do SCT oraz różne przepisy w różnych miastach i brak spójnych przepisów ogólnokrajowych uprzykrzą kierowcom przejazd.

*(...) nie jest jakimś dużym miastem, ale zablokowanie części [...] spowoduje to, że sama komunikacja będzie dużo dłuższa. Przemieszczanie się choćby na [...] zajęcia z dziećmi, dostarczenie ich na [...] zajęcia z piłki nożnej wszystko to wydłuży bardzo czas, jeżeli będziemy musieli objeżdżać to miasto. Szczególnie, że [...] nie ma [...] obwodnicy tylko na razie jest to wszystko w centrum. Przez centrum te drogi przechodzą.*

### **Rozwiązania proponowane przez badanych**

Zakaz nie może być bezwzględny i mieszkańcy powinni mieć jasność, kto i na jakich warunkach może wjeżdżać do strefy w ich mieście. Aktualnie brak spójnych regulacji na poziomie krajowym wprowadza niepewność co do zasad obowiązywania SCT.

Przed wprowadzeniem strefy powinno być jasne:

- Jakie pojazdy podlegają wyłączeniu (np. policja, straż pożarna, pogotowie ratunkowe, pojazdy dla osób z niepełnosprawnościami itd.);
- Kto może liczyć na przepustki i w jakim zakresie (mieszkańcy strefy? Przedsiębiorcy działający w strefie? Dostawcy? Czy będzie obowiązywać limit wjazdów? Sytuacje wyjątkowe, które można zgłosić po wprowadzeniu strefy?).

Jednocześnie zwrócono uwagę, że zbyt duża liczba wyłączeń spowoduje, iż SCT nie przyniesie oczekiwanego efektu.

*Natomiast uważam, że gdyby zasady strefy były jednakowe dla całego kraju np. ustalamy, że samochody nie starsze niż 10 lat no to ten kto ma identyfikator na jedną strefę np. w Krakowie mógłby z tym identyfikatorem podróżować po całej Polsce. A tak każde miasto musi wydawać swoje identyfikatory. Fajnie, póki są dwie strefy w kraju natomiast problem zrobi się, gdy tych stref będzie 20 albo 30. I każda może mieć swoje zasady, i każda musi rejestrować pojazdy w bazie czy te zasady spełniają. To masakra jakaś.*

*Na przykład w Mediolanie były wyjątki dla mieszkańców, w zależności od tego gdzie mieszkali, to w ogóle byli zwolnieni z obostrzeń. [...] tylko, że to z kolei negatywnie wpłynęło na samą strefę i ona nie poprawiła jakości powietrza, bo za dużo było tych wyłączeń.*

*Jeżeli chodzi o rozwiązania krajowe, dobrze byłoby mieć pewną spójność, przynajmniej co do sposobu weryfikacji pojazdów poruszających się po takiej strefie, myślę o naklejkach. Kiedy każde miasto przyjmie swój system etykietowania pojazdów, będzie niesamowicie trudno podróżować po Polsce z szybą oblepioną kilkunastoma naklejkami z różnych miast. Dobrze byłoby wypracować jakiś centralny system, który będzie spójny.*

### **Opór mieszkańców**

Zwrócono uwagę, że mieszkańcy, szczególnie mniej zamożni, posiadający samochody o gorszych parametrach mogą odebrać zakaz wjazdu jako ograniczenie ich praw i swobód obywatelskich. Ponadto zauważono, że w wielu środowiskach samochód to wciąż jeszcze wyznacznik statusu społecznego – symbol sukcesu. Opór przed zmianą jest tym większy, że mieszkańcy nie znają zasad i zakresu ograniczeń, jakie ich czekają, ani terminu ich wprowadzenia.

*Gniew mieszkańców jakby spada na nich [na samorząd miasta – przyp. red.]. Jeśli są jakieś korzyści, to one nie są od pierwszego dnia, tylko są długofalowe, więc jakby dla tych wszystkich ludzi nie ma od razu żadnych bezpośrednich korzyści.*

*(...) jednak samochód uznawany jest za wyznacznik statusu społecznego. W wielu miejscach tak jest. Mam 3 samochody, 2 stare czy nie, to jednak rozwijam się, coś osiągnąłem. Efekt tego jest taki, że każde działanie, które miałyby to ograniczyć, wymusić pewne zmiany, odbierane jest jako atak na podstawy demokracji, swobody obywatelskie. Włącznie z tym, że [...] były tam przytaczane artykuły z Konstytucji, podstawowe.*

### **Rozwiązania proponowane przez badanych**

Uświadamianie mieszkańcom szerszego kontekstu zmiany i długofalowych korzyści, ale także jasne przedstawienie zasad i przepisów, które będą obowiązywały.

Zachęty do zmiany w postaci np.:

- tańszej lub darmowej komunikacji miejskiej;
- poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej (zwiększona częstotliwość i nowe trasy kursowania autobusów/ tramwajów/ trolejbusów);
- poprawy dostępności miejsc w strefie dla rodziców z wózkami, osób z niepełnosprawnościami, seniorów;
- dogodnych parkingów na obrzeżach strefy.

*Żeby ludziom było łatwiej przyjąć pewne rozwiązania, to na pewno będziemy musieli popracować nad infrastrukturą parkingową, będziemy robili to w taki sposób, żeby nie przesunąć problemu w inny obszar, tylko żeby to jednak wynikało z konsensusu społecznego, ale jednocześnie w taki sposób, żeby z jednego miejsca nie przenosić go w inne (...).*

*Czyli właśnie tak, jak jest ta strefa, ale są na jej obrzeżach takie parkingi, to myślę, że jakoś by to zmniejszyło ten opór. Też oczywiście nie sam parking, tylko jakiś cały system tego, czyli na przykład parkingi na zasadzie takiej, że można zostawić tam samochód na cały dzień i w zamian za tę opłatę za ten parking na przykład jest komunikacja publiczna przez cały dzień.*

*Jakość życia związana z czystością powietrza, czyli potencjalnie skutkami zdrowotnymi, jest korzyścią dla mieszkańców, nie dla kogoś innego. Gdyby to było w pakiecie z modelem ogólnie polityki transportowej (...).*

### **Opór przedsiębiorców**

Właściciele sklepów i punktów usługowych martwią się o spadek liczby klientów oraz trudności w dojazdach, szczególnie jeśli ich działalność wymaga przewożenia ładunków, narzędzi bądź cennych przedmiotów.

Respondenci obawiają się, że zmiana uderzy najbardziej w najmniej zamożnych, drobnych przedsiębiorców (drobne usługi budowlane, naprawy u klienta itp.).

### **Rozwiązania proponowane przez badanych**

Sugerowano, aby samorząd objął wsparciem firmy dostarczające towary do i ze strefy, np. poprzez ulgi podatkowe, pozwolenia, miejsca postojowe. Istotne jest, by rozłożyć zmiany w czasie tak, aby przedsiębiorcy nie musieli od razu ponosić dużych obciążeń finansowych.

*Przedsiębiorcy mający firmy w rynku [stracą – przyp. red.]. Jeśli nie mogłabym podjechać pod mojego fryzjera w swobodnej odległości, to nie chciałoby mi się tam jeździć. Jeśli mam możliwość zaparkowania gdzieś i przejścia paręset metrów, to nie ma problemu. Ludzie mogą szukać firm na obrzeżach, żeby móc podjechać pod dany lokal usługowy, żeby nie musieć chodzić.*

*Tu będzie potrzebny dialog. Jeżeli miasto chciałoby wprowadzić SCT, to przede wszystkim dialog i czas dla przedsiębiorców na przystosowanie się do tego, może jakieś promocyjne kredyty bankowe, które z porozumieniem miasta i przedsiębiorców można byłoby zaciągać na przekształcenie się. (...) Nie mówmy o nowych samochodach, tylko o elektrycznych, bo teraz dostaniemy samochody elektryczne pięcioletnie, sześćioletnie. Albo całkiem nowe, kredytowanie na bardzo fajnych warunkach i miasto, zarząd miasta też będzie to preferowało. Jakieś ulgi, promesy itd.*

### **Argumentacja polityczna zamiast merytorycznej**

Badani spodziewają się, że temat SCT będzie instrumentalnie wykorzystany w rywalizacji przedwyborczej. Ich zdaniem o ocenie przydatności stref czystego transportu będzie decydować afiliacja polityczna oceniających, a nie faktyczne potrzeby danego miasta i ewentualny wpływ na jakość powietrza.

Badani mówiąc o długofalowych korzyściach z SCT wyrazili obawę, że wobec czteroletnich kadencji samorządowych, władze miasta mogą nieprzychylnie patrzeć na wprowadzanie strefy. Wskazano na ryzyko, że wobec oporu mieszkańców w niektórych miastach będą powstawać strefy symbolicznych rozmiarów, tworzone tylko po to, aby spełnić wymogi narzucone przez ustawodawców.

### **Rozwiązania proponowane przez badanych**

Respondenci oczekują rzetelnych konsultacji społecznych, prowadzonych od początku planowania strefy i rzeczywiście uwzględniających głosy mieszkańców. Aktualnie, zdaniem badanych, w wielu miastach konsultacje są jedynie formalnością (lub informowaniem o już podjętych decyzjach) i praktycznie nie dają mieszkańcom wpływu na bieg wydarzeń. Poprawa transportu publicznego byłaby zawsze doceniona i na plus dla rządzących władz samorządowych. Osłabiłoby to także znacznie argumentację przeciwników SCT.

*W teorii władze miasta są do tego przekonane, ale to nie przekłada się na decyzje, to bardziej jest działanie wizerunkowe. Sama historia pojawienia się w dyskusji publicznej SCT w [...] jest tego typu, która pokazuje na jedną z takich barier, że używa się haseł bardziej po to, żeby kształtować wizerunek, niż żeby dokonywać rzeczywistych zmian.*



## **Bariera mentalna i siła przyzwyczajenia**

Respondenci zwrócili uwagę, że dla wielu osób samochód jest preferowanym środkiem transportu ze względu na wygodę i niezależność. W pewnych środowiskach sam fakt posiadania auta uznanej marki jest nobilitujący (niezależnie od jego wieku i stanu technicznego).

*(...) jednak samochód uznawany jest za wyznacznik statutu społecznego. W wielu miejscach tak jest. Mam 3 samochody, 2 stare czy nie, to jednak rozwijam się, coś osiągnąłem.*

## **Rozwiązania proponowane przez badanych**

Respondenci, szczególnie deklarujący znajomość problemu zanieczyszczenia powietrza, sugerowali akcje informacyjne i edukacyjne na poziomie lokalnym i krajowym. Ważne jest również edukowanie i przełamywanie stereotypów, że przemieszczanie się samochodem jest szybsze, lepsze i wygodniejsze (wręcz przeciwnie, gdyż: czas stania w korkach, szukanie miejsca parkingowego, zanieczyszczenie krajobrazu autami, zajmowanie chodników itp.). Zdaniem badanych grup, wszyscy mieszkańcy powinni uzyskać maksymalnie rzetelne i szczegółowe informacje o strefie z odpowiednim wyprzedzeniem, by zdołali ochłonać z pierwszych emocji, oswoić się z planowaną zmianą i racjonalnie ją ocenić z własnego punktu widzenia (wrobić sobie własną opinię).

Rozmówcy rekomendowali, by w kampanię, oprócz władz miasta, włączyć też inne podmioty i organizacje – szczególnie z branży motoryzacyjnej, np. producentów i stacje kontroli pojazdów. Wtedy w miejscach, gdzie mieszkańcy bywają regularnie, mogliby oni uzyskać informacje lub rozwiać wątpliwości dotyczące obowiązujących zasad. Przykładowo, na stacji kontroli pojazdów mieszkańcy mogliby dowiedzieć się: „ten pojazd będzie mógł wjechać do strefy przez najbliższe X lat”, albo „od roku XXXX już Pan/i nie wjedzie swoim pojazdem do SCT”. Szczególnym partnerem, którego zdaniem badanych powinno się włączyć w działania informacyjne i propagowanie korzyści, jakie miastu daje strefa czystego transportu są organizacje pozarządowe. Członkami NGO-sów są przeważnie zaangażowani mieszkańcy, którzy mają zarówno perspektywę od strony samorządowej, jak i lokalnej, dzięki czemu mogą uwiarygodnić przekaz samorządu.

*Ludzie co prawda chcieliby, żeby nastąpiła zmiana, ale zmian nie lubią. Szczególnie we własnym życiu. (...) SCT w Krakowie, która miała chyba 2 miesiące i właśnie restauratorzy protestowali, chcieli, żeby tę strefę zlikwidować. Ja myślę, że nie dali szansy temu, żeby to sprawdzić. Wszędzie na świecie to działa tak, że ludzie z chęcią chodzą w takie miejsca, gdzie tych samochodów nie ma. (...) Troszkę trzeba tutaj odważnych decyzji, ale jednocześnie też trzeba sobie dać czas na to, żeby to mogło zadziałać.*

*Zarówno te rządowe czy pozarządowe organizacje też tutaj dużą robotę robią, także jest kilka tych kierunków. Również samo miasto wprowadzając SCT powinno ich promować. Być może właśnie instytucje ochrony środowiska typu WIOŚ też powinny takie mieć uprawnienia, czy nawet obowiązki, żeby właśnie sami już nie czekając już na żadne inne*

*zaprośzenia właśnie powinny takie pomiary [zanieczyszczeń – przyp. red.] wykonywać, a potem informować jak to wygląda.*

### **Efekt odroczone w czasie**

Zdaniem badanych sama strefa czystego transportu czy zmniejszenie liczby samochodów spalinowych nie daje dużych doraźnych efektów, jeśli chodzi o czystość powietrza w skali miasta. Istotniejsze są zanieczyszczenia powodowane przez źródła ogrzewania budynków (np. kopciuchy), czy chociażby przemysł. Ważną kwestią jest też źródło używanej energii elektrycznej. Mogą to być argumenty do podważania sensowności wprowadzania SCT.

*To, że w Unii będą auta zeroemisyjne, to pozostaje nam jeszcze kwestia z czego mamy prąd. Poza tym to jest względny promil w skali świata.*

*Europa jakichś wielkich problemów z zanieczyszczeniem środowiska nie ma w skali światowej, to w pewien sposób kreuje trendy. To znaczy, że dzięki temu, że tu się coś dzieje, bardzo często później gdzieś tam w jakimś stopniu jest to przyswajane, na przykład w Azji, która już jest ogromnym problemem dla całego świata i dla ekologii.*

### **Inne spodziewane bariery, wymagające czasu i systematycznych działań aby je pokonać, to:**

- Spodziewany opór lobby motoryzacyjnego i paliwowego;
- Brak kultury i dobrych praktyk współistnienia na drogach różnych grup użytkowników: samochodów, rowerów, hulajnóg, UTO i pieszych. Podkreślano, że dopiero powstaje ustawodawstwo i normy społeczne w tym zakresie;
- Koszty monitoringu lub kontroli (choć, zdaniem badanych, częściowo lub całkowicie zostaną pokryte z mandatów i opłat za wjazd dla samochodów niespełniających norm emisji);
- O ile poruszanie się bez samochodu w samej strefie wydaje się dobrym pomysłem, zwłaszcza w miastach, w których transport publiczny działa czy jest już infrastruktura ścieżek rowerowych, to najwięcej obaw budzi logistyka w przypadku osób dojeżdżających na co dzień do miasta z okolic. Rozwiązania będą wymagały też sytuacje podróży z małymi dziećmi/ osobami starszymi/ osobami z niepełnosprawnościami czy z bagażem. Słabe połączenia międzymiastowe mogą wielu osobom uniemożliwić rezygnację z samochodu.

Zdaniem wielu badanych temat powinien być komunikowany i wspierany (organizacyjnie, finansowo) przez administrację centralną i UE – w skali całego kraju. Warto podkreślać, że pojawią się też korzyści i rozwiązania rekompensujące zakaz wjazdu do strefy lub ułatwiające poruszanie się w strefie. Najbardziej oczywiste i pożądane to:

- Bardziej dostępny transport zbiorowy; tańszy lub bezpłatny w strefie SCT;
- Lepsze połączenia międzymiastowe oraz z obrzeży do centrum miasta (nowa siatka połączeń, punktualność);
- Poprawienie infrastruktury przy okazji wprowadzenia SCT: nowe ścieżki rowerowe, stacje ładowania aut elektrycznych, skwery itp.

*Sprawdzenie jakie są potrzeby [przed wprowadzeniem strefy – przyp. red.], przede wszystkim komunikacyjne. Jakie ciągi komunikacyjne trzeba stworzyć w mieście do poruszania się rowerami, hulajnogami, ciągi piesze, ciągi transportu publicznego, które umożliwią, zwłaszcza starszym osobom ze szczególnymi potrzebami do poruszania się w celu zrobienia zakupów, dywersyfikację miejsc publicznych czy publicznie użytecznych, takich jak biura miasta [...] (...), na przykład w hipermarketach czy centrach handlowych.*

#### **5.4. Z jakim wyprzedzeniem informować o SCT**

Z wywiadów jasno wynika, że zmiana powinna zostać poprzedzona kampanią informacyjną w każdym mieście, w którym ma pojawić się SCT. Wiele osób uważa także, że wskazana jest kampania edukacyjna przedstawiająca i wyjaśniająca powody, dla których wprowadza się strefy czystego transportu oraz jakie korzyści z tego płyną – zarówno doraźnie, jak i długoterminowo. Badani są zgodni, że nie ma jednej recepty na to, z jakim wyprzedzeniem informować o planowanej zmianie.

- Wiele przemawia za tym, że im wcześniej taka informacja dotrze do mieszkańców, tym lepiej pozwoli się to do niej przygotować. Da to więcej czasu na zmianę samochodów na spełniające odpowiednie normy EURO, dostosowanie prywatnej czy firmowej logistyki i zapoznanie się z zasadami funkcjonowania SCT. Szczególnie przedsiębiorcy optowali za kilkuletnim wyprzedzeniem (trzy, a nawet cztery lata), ze względu na swoje wcześniejsze zobowiązania (leasingi, kredyty, plany inwestycyjne).
- Zdaniem osób najbardziej zaangażowanych, dla dobra zdrowia ogółu warto zmiany wprowadzić jak najszybciej. Niektórzy respondenci (NGO) deklarowali, że są w stanie dostosować się do takiej zmiany nawet w ciągu jednego miesiąca.

Przeważnie podawano terminy od jednego roku do trzech lat, przy czym dla osób prywatnych rok to minimalny termin, by się dostosować (np. zaplanować wymianę samochodu czy dojazdy dzieci do szkoły). Przedsiębiorcy najczęściej za wystarczający uważali okres trzyletni. Wskazany byłby dodatkowy czas na adaptację, w uzasadnionych przypadkach, dla niektórych przedsiębiorców czy innych osób. Mogliby na ten okres dostać np. specjalne przepustki.

*Myślę, że tutaj też zmiana auta wiąże się z rocznym wyprzedzeniem nawet jeżeli decyzję podejmujemy z dnia na dzień. Oczywiście nie mówimy tu o jakimś używanym samochodzie, których przypuszczam, że elektrycznych nie ma na rynku. Ale z tego co się orientuję to koszt zamówienia nowego auta, wyprodukowania, w salonie oczekiwania to jest około 9-12 miesięcy.*

*To też chodzi o rozładowywanie emocji tzn. z perspektywy już urzędu patrząc, że trudne zmiany należy komunikować wcześniej by ludziom nie narazić się na bunt, by te emocje rozkładały się w czasie.*

*Nie, myślę że jeżeli coś ma pomóc, a takie są założenia, to nie ma sensu czekać roku, bo stan będzie się jeszcze pogarszał i uważam, że takie decyzje powinny*

*być podejmowane czy wprowadzane szybciej. Rok to zbyt dużo czasu i wszystko może się pozmieniać. Nie boję się zmian, umiem się do nich przyzwyczaić. Może jestem w mniejszości, ale rok to dla mnie za dużo.*

### 5.5. Specyfika poszczególnych miast

Niniejszy podrozdział prezentuje charakterystyczne bariery i dobre praktyki związane z wprowadzaniem SCT w poszczególnych polskich miastach – zarówno opisywane przez respondentów, jak i ogólnodostępne.

#### Katowice

Miasto zadeklarowało, że jest w trakcie przygotowań w kierunku wprowadzenia SCT. Podejmowane są kroki, które zbliżają Katowice do czystszej przestrzeni, jednak jedną z głównych przeszkód, jak twierdzą respondenci, jest zbyt przywiązanie mieszkańców do poruszania się samochodami. Są to często samochody używane importowane z Europy zachodniej, w złym stanie technicznym.

Katowice zostały określone przez badanych mianem aglomeracji całkowicie podporządkowanej kierowcom. Z wymienionych podczas badania danych wynika, że do Katowic przyjeżdża dziennie około 130 tysięcy pojazdów spoza tego miasta, co stanowi coraz bardziej zauważalny problem. Dodatkowo, zdaniem respondentów, zmotoryzowani mieszkańcy są zanadto przyzwyczajeni do wygód. Katowice są przesycone samochodami i z powodu ograniczonej liczby miejsc parkingowych, kierowcy niejednokrotnie łamią przepisy, pozostawiając pojazdy nieprawidłowo zaparkowane.

Katowice, walcząc z narastającym problemem gęstniejącego ruchu i brakiem miejsc do parkowania wprowadziły zmiany, których efektem ma być podwyższenie wskaźnika rotacji pojazdów w obszarze SPP. Ponadto władze tego miasta planują rozluźnić ruch samochodowy i zmotywować kierowców do poruszania się komunikacją miejską. Zakłada się, że poprawi to jakość powietrza (w myśl założeń SCT) i zmniejszy liczbę wypadków drogowych. Na korzyść projektu wskazano możliwości przestrzenne – miejsca na budowę centrów przesiadkowych oraz dobry transport między- i wewnątrzmiastowy. Za to ograniczeniem jest niewielki budżet na rozwój transportu publicznego (mimo rozbudowanej siatki połączeń).

Jak wskazali respondenci, w Katowicach kilka ulic zostało skutecznie odseparowanych od ruchu samochodowego, co stanowić może dla mieszkańców przykład ograniczenia pojazdów na rzecz pieszych. Jednak, jak każda inicjatywa, także ta niesie pewne wyzwania. Jednym z nich jest brak infrastruktury odpowiedniej dla pojazdów elektrycznych – zwłaszcza na obrzeżach miasta (badani utożsamiali wprowadzenie strefy z większym zapotrzebowaniem na samochody elektryczne). Jak zauważono, aby pojazdy te mogły z powodzeniem zastąpić auta spalinowe, konieczna jest odpowiednia infrastruktura, taka jak stacje ładowania. Niestety, okoliczne miejscowości, które pozostaną poza obszarem SCT, mogą zostać pominięte w tym procesie, co będzie skutkowało utrudnionym poruszaniem się po szerszym obszarze metropolii.

*To nie ma nic wspólnego z dobrobytem. Nasza flota starzeje się niewspółmiernie, wobec tego co jest na rynkach zachodnich. Stajemy się, staliśmy się śmietnikiem. A jest to między innymi spowodowane tym, że nie mamy żadnych uregulowań prawnych na poziomie krajowym, które powodowałyby, że tego rodzaju samochody byłyby wypychane z rynku.*

*Są 3-4 samochody w jednej rodzinie. Jakby się sprzedało wszystkie te 4 to nadal nie wiem, czy udałoby się kupić jeden normalny.*

## **Lublin**

Na Lublin również można spojrzeć jak na miasto silnie zmotoryzowane. Jak wskazano w wywiadach, na 330 tysięcy zameldowanych osób przypada 310 tysięcy samochodów. W ostatnich latach duży nacisk kładziono na rozwój i dofinansowywanie infrastruktury drogowej. Dodatkowo podkreślono, że miasto nie posiada danych dotyczących jakości powietrza, co skutkuje brakiem dyskusji publicznej na temat emitowanych zanieczyszczeń. Zdaniem badanych brak punktu odniesienia i poczucie małego zaangażowania samorządu spowalniają wprowadzanie zmian.

Co ciekawe, mieszkańcy Lublina głośno popierają SCT. Uczestnicy panelu obywatelskiego, który odbył się w 2018 r.<sup>1</sup> poparli ten pomysł, ale mimo deklaracji władze nie podjęły dalszych konsultacji społecznych w tej sprawie. Na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego działa tam silne lobby rowerzystów. W mieście można korzystać z miejskich rowerów.

Podczas badania wspomniano, że w 2023 roku ustanowiono w Lublinie projekt ograniczający (i monitorujący) ruch pojazdów w obszarze Starego Miasta. Na teren można wjechać w porannym przedziale czasowym od godz. 6:00 do 10:00. Późniejsza obecność pojazdu w tej strefie skutkuje mandatem i punktami karnymi. Podkreślono, że pomimo początkowych protestów i sprzeciwów okazało się, że przedsiębiorcy, dostawcy itp. są w stanie w stosunkowo krótkim czasie dostosować się do zmian i bez przeszkód realizować swoją działalność na tym obszarze.

Zdaniem badanych obecność obwodnicy może nieco zmniejszyć ruch tranzytowy, jednak Lubelszczyzna to region, którego mieszkańcy są całkowicie uzależnieni od samochodów. Dlatego jeden z badanych zaproponował poprawę sytuacji poprzez nacisk na ulepszenie połączeń międzymiastowych. Niemniej, transport miejski w samym Lublinie jest postrzegany jako dobry. Na jego korzyść świadczy nowoczesny tabor i zniżki dla mieszkańców. Zwrócono też uwagę na funkcjonowanie bardziej ekologicznego środka komunikacji, jakim są trolejbusy.

*Do tej pory głównie skupialiśmy się na zanieczyszczeniach z ogrzewania mieszkań, pyłów zawieszanych węglowodorów aromatycznych. W Lublinie nie ma diagnostyki, trochę brakuje nam punktów takiego odniesienia, mówimy o tym i wszyscy o tym mówią, bo nie ma takiej stacji dedykowanej zanieczyszczeniom transportowym, mówię o stacji monitoringu powietrza (...). [o SCT – przyp. red.] Jakość życia związana z czystością powietrza, czyli potencjalnie skutkami zdrowotnymi, jest korzyścią dla mieszkańców, nie dla kogoś innego. Gdyby to było w pakiecie z modelem ogólnie polityki transportowej, bo ograniczanie ruchu najstarszych samochodów czy najbardziej emisyjnych, może iść w parze ze zmianą planowania miasta, żeby ruch samochodowy nie był modelem pierwszego wyboru. To ma bardzo daleko idące skutki, gdyby ludzie mniej jeździli, to wymagane byłoby mniej przestrzeni dla ruchu samochodowego, dla parkingów, można byłoby odzyskać dla przestrzeni publicznej, dla zieleni, dla miejsc spotkań. (...) To przekłada się na jakość życia, bo ludzie mogą być bliżej siebie, mają bliżej siebie miejsce, w którym mogą spędzić czas, odpoczywać, wyjść z dziećmi, z psem.*

<sup>1</sup> <https://lublin.eu/mieszkanicy/partycypacja/panel-obywatelski/na-czym-polega-panel-obywatelski/> (dostęp: 24.07.2023 r.)

## Łódź

Łódź, jak wynika z deklaracji badanych, jest na etapie obserwowania praktyk i rozwiązań innych miast, w których decyzja o SCT jest rozważana. Dodatkowo wskazano, że w kontekście Łodzi należy mieć na uwadze specyficzny układ ulic (poprzecinana przecznicami ul. Piotrkowska) związany z brakiem typowego dla polskich miast centrum.

Jedną z głównych przeciwności dotyczących ograniczenia ruchu samochodowego jest zdaniem badanych słaba komunikacja miejska, jej mała częstotliwość i drogie bilety. Podkreślono potrzebę dofinansowania infrastruktury, taboru, jak i ilości połączeń.

Dodatkowo, w Łodzi trwają w 2023 r. liczne remonty i przebudowy ulic oraz dróg, które utrudniają mieszkańcom codzienne funkcjonowanie. Podczas wywiadów wybrzmiała obawa, że wprowadzenie w zbliżonym czasie SCT mogłoby skutkować frustracją i znacznym sprzeciwem społecznym.

Jako argument popierający zasadność SCT wskazano przykład spowolnienia ruchu na zastawionej samochodami ulicy 6 Sierpnia. Mimo początkowej dezaprobaty, zmiana przyniosła zauważalne, bardzo korzystne efekty. Następnie pojawiła się sugestia, że być może należy odejść od schematu, w którym to SCT jest wprowadzane w centrum miasta. Ograniczyć ruch można na mniejszym obszarze, albo takim, gdzie i tak jest on już niewielki (np. okolice Lasu Łagiewnickiego). Pozwoliłoby to mieszkańcom na zapoznanie się z faktycznie funkcjonującym projektem ograniczonego ruchu samochodowego i przyzwyczajeniem się do późniejszych zmian na większym obszarze.

*Ze względów ekologicznych, czyli jakości powietrza w mieście ale też [...] zachęty dla mieszkańców miasta do wybierania środków transportu nie samochodu własnego, czyli innych rowerów, chodzenia piechotą, czy komunikacji miejskiej. Więc co do teorii, co do zasady, to bardzo popieram. (...) Natomiast w Łodzi powiem szczerze, że też oczywiście to by było dobre, tylko myślę, że by wymagało bardzo dobrego zaplanowania, gdzie ta strefa by miała być dlatego, że Łódź ma taką siatkę ulic trochę nietypową [...]. W Łodzi nie ma takiego centrum typu Starówka [...].*

## Poznań

Strefa Czystego Transportu jest projektem pożądanym przez władze tego miasta. W tym celu zbierane są dane i opracowywane diagnozy.

Istotną kwestią, tak jak i w opisanych wcześniej miastach, jest ograniczanie ruchu samochodowego na niektórych obszarach, takich jak Rynek. Jednym z przejawów zaangażowania władz Poznania w SCT jest promowanie przemieszczania się rowerem. Swój udział ma tu także organizacja poznańskich rowerzystów, która stara się przekonywać i uświadamiać mieszkańców na temat korzyści wynikających z pozostawienia samochodu na rzecz roweru. Jednak pomimo silnych głosów na rzecz jednośladów Poznań wycofał się z inwestycji w miejskie rowery, co zdaniem badanych niekorzystnie wpływa na ideę ograniczania ruchu samochodowego.

Z nadzieją natomiast można patrzeć na budowę parkingu buforowego, który umożliwi pozostawienie pojazdu poza strefą/ miastem i ułatwi dalsze przemieszczanie się transportem publicznym. W tym kontekście wskazano na potrzebę ulepszenia komunikacji metropolitalnej. Z obserwacji respondentów wynika, że mała liczba połączeń skutkuje tłokiem w środkach transportu zbiorowego, co powoduje niezadowolenie, a w konsekwencji może wpłynąć na niechęć do rezygnacji z samochodu.

Zdaniem badanych specyficzne dla Poznania są liczne prace remontowe w centrum i okolicach. Podobnie jak w Łodzi zakłada się, że zanim przeprowadzi się kolejne zmiany, mieszkańcy muszą mieć czas, by zobaczyć efekty dotychczasowych działań.

Wskazano jednak, że prace i inicjatywy muszą być odpowiednio nagłaśniane i komunikowane. Dotyczy to nie tylko Poznania, ale i pozostałych miast.

*Jeśli chodzi o Łazarz, to cały czas jest w planach budowa parkingu buforowego na Górczynie i wtedy on [kierowca – przyp. red.] zostawia auto za darmo, nie musi nim wjeżdżać, przesiada się w komunikację miejską i jedzie. [...] To jest sytuacja na tę chwilę, że jest bardzo dużo remontów infrastruktury drogowej i komunikacyjnej, więc teraz nie jest to dobry czas na to.*

*Podaję, że miasto powinno wyskoczyć z kasy (...) [...] Poznań ma takich swoich [...] mieszkańców typu Liber czy Sylwia Grzeszczak, Peja i Mezo, że oni też powinni wtedy wystąpić w takim spocie reklamowym i powiedzieć, że no poprawimy w tym momencie jakość powietrza żeby to trafiło do różnych grup społecznych.*

## **Rzeszów**

Rzeszów znalazł się w grupie ponad stu europejskich miast, które będą uczestniczyć w tzw. Misji na rzecz neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast. Misja jest jednym z elementów wdrażania programu Horyzont Europa.<sup>2</sup> Samorząd deklaruje, że miasto jest gotowe do zmian na rzecz neutralności klimatycznej od strony organizacyjnej i technicznej. Jednak samorządowcy widzą też przeszkody. Głównie w obszarze świadomości mieszkańców.

Jeśli chodzi o SCT, wg deklaracji badanych, Rzeszów znajduje się obecnie na etapie tworzenia rekomendacji i opracowań. Wspomniano, że w mieście działa już system monitorowania aut, który można łatwo wykorzystać do cyfrowego rejestrowania pojazdów w SCT. Problemami okazują się jednak dotychczasowy brak konsultacji społecznych i (być może wynikający też z tego) otwarty sprzeciw mieszkańców.

Zadeklarowano, że w mieście inwestuje się w rozbudowę infrastruktury dla rowerzystów. Inną alternatywą dla samochodu jest transport zbiorowy, jednak koszt przejazdu komunikacją jest, zdaniem badanych, za duży. Cena normalnego biletu 60-minutowego (4,40 zł w strefie B) jest porównywalna do godziny płatnego postoju autem (5 zł). Niemniej, pozytywnie postrzegana jest rozbudowa transportu publicznego, ułatwiającego dojazd do centrum.

W kontekście wprowadzenia SCT zauważono, że zaistniałaby potrzeba szukania alternatywnych dróg wokół Rzeszowa dla tych, którzy nie będą mogli wjechać do strefy. Wynika to z braku obwodnicy, a ruch drogowy jest kierowany przez miasto. Respondenci wyrażali obawy, że w ramach działań powstanie niewielka SCT, która nie będzie miała faktycznego wpływu na jakość powietrza. Dodatkowo, zakładając powstanie strefy, w mieście brakuje stacji ładowania samochodów elektrycznych.

*W ramach rozbudowy inteligentnych systemów transportowych już od paru*

<sup>2</sup> <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/5-polskich-miast-bedzie-uczestniczyc-w-unijnej-misji-dotyczacej-neutralnosci-klimatycznej> (dostęp: 24.07.2023 r.)

*lat mamy stacje monitoringowe na skrzyżowaniach, które może nie w sposób dokładny bezwzględny, ale względną zmianę emisji i zanieczyszczeń, pochodzących z transportu, pozwalają [...] monitorować.*

## **Sopot**

Zadeklarowano, że Sopot podejmuje działania na rzecz wprowadzenia SCT, które miałyby wpisać się w jego wizerunek jako miasta uzdrowiskowego. W mieście inicjowano skuteczne działania prośrodowiskowe – w 99 proc. zlikwidowano piece węglowe. Zdaniem respondentów zrozumiałym dla mieszkańców będzie ograniczenie ruchu, które z pewnością docenią kuracjusze, turyści, ale i mieszkańcy, jako że miejsce wypoczynku powinno cechować się dobrą jakością powietrza i brakiem hałasu.

W Sopocie jest dobrze rozwinięta infrastruktura dla rowerzystów, a miasto twierdzi, że jest gotowe na wprowadzenie strefy od strony administracyjnej. Atutami są też dostępność parkingu buforowego i zachęcanie do parkowania poza najbardziej uczęszczanymi przez turystów miejscami.

Transport międzymiastowy w ramach Trójmiasta jest postrzegany bardzo pozytywnie (to m.in. zasługa dobrze ocenianej Szybkiej Kolei Miejskiej). Wskazuje się, że siatka połączeń jest dobrze rozplanowana, jednak miasto Sopot nie ma na nią wpływu, co ogranicza jego elastyczność względem potrzeb mieszkańców. Respondenci jednocześnie utrzymują, że autobusy po mieście często jeżdżą puste, ponieważ kursują w niekorzystnych dla mieszkańców godzinach. Dodatkowo, Sopot jest miastem tranzytowym, przez które dziennie samochodami przejeżdża wielu innych mieszkańców Trójmiasta. Z tego względu samorządowcy mierzą się z problemem określenia obszaru funkcjonowania SCT.

*To powinno być dużo wcześniej z góry wykonane, potwierdzone i wprowadzone krok po kroku, a nie czekanie na ostatnią chwilę, aż utoniemy w morzu spalin.*

## **Toruń**

Również w tym mieście charakter działań dotyczących SCT określono mianem rozpoznawczego. Wskazano m.in. wstępne prace w celu pomiaru rotacji ruchu oraz analizy abonamentów na komunikację miejską. Co ciekawe, w myśl ograniczania zanieczyszczeń wskazywano na konieczność zmniejszenia ruchu w obszarze toruńskiej Starówki.

Miasto stara się zachęcać mieszkańców i przyjezdnych do pozostawiania pojazdów poza jego granicami. Jednak same parkingi „Park and Ride”, w opinii respondentów, problemu nie rozwiązują, gdyż dowożący do centrum transport zbiorowy jeździ ze zbyt małą częstotliwością. W samym Toruniu komunikacja miejska, wyposażona m.in. w pojazdy zeroemisyjne, jest dobrze rozbudowana.

W Toruniu silnie działa społeczność starająca się o polepszenie infrastruktury dla rowerzystów. Jako pionierskie rozwiązanie będące alternatywą dla samochodów wymieniono wprowadzenie wypożyczalni rowerów cargo, czyli rowerów z doczepioną skrzynką, „przyczepką”, w której można transportować np. osoby czy przedmioty.

Obecnie w Toruniu działa wiele stacji do ładowania samochodów elektrycznych, jednak wskazuje się na ich niewielką przydatność (mała liczba korzystających). Dotychczasowe reakcje z rad okręgów na temat SCT były sceptyczne, dlatego podkreślono, że należy rozmawiać z mieszkańcami, aby powody wprowadzenia strefy stały się dla nich zrozumiałe i przekonujące.



*(...) może to być opór społeczny. No na pewno to nie jest obszar z osobami, które stać na zakup od ręki samochodu elektrycznego, czy jakiegoś pojazdu spełniającego co najmniej właśnie te normy emisji tego Euro6.*

## **Warszawa**

Stolica Polski stara się dążyć do jak najbardziej ekologicznego wizerunku, podążając za innymi europejskimi miastami. Podkreślono, że w mieście postulaty na rzecz czystszej powietrza były już zgłaszane przez organizacje pozarządowe i mieszkańców. Warszawa zakończyła etap konsultacji społecznych związanych z wprowadzaniem SCT.

Wprowadzeniu strefy sprzyjają, zdaniem badanych, dostępne obwodnice i rozbudowana siatka połączeń (w tym zeroemisyjne autobusy) oraz częstotliwość przejazdów pojazdów transportu zbiorowego (także w obszarach podmiejskich).

Respondenci spodziewają się jednak, że wprowadzenie SCT będzie skutkowało niezadowolaniem osób, które na co dzień dojeżdżają do pracy czy na studia z obszarów podmiejskich. Na niekorzyść ograniczania ruchu samochodowego wpływa wielkość metropolii, a tym samym nieraz duże odległości, które trzeba pokonać dojeżdżając do miasta z jego okolic.

*[...] uważam, że nie jest nam potrzebne tyle pojazdów. Szczególnie, że naprawdę Warszawa jest coraz lepiej skomunikowana, jeśli chodzi o metro i tramwaje [...], autobusów unikam, ale metro i tramwaje naprawdę dobrze działają i można w większość miejsc dojechać nie używając samochodów.*

## **5.6. Dobre praktyki**

Respondenci podawali następujące przykłady rozwiązań sprzyjających wprowadzeniu SCT, funkcjonujące w ich miastach, ale także zaobserwowane w Europie Zachodniej:

- Uwzględnianie perspektywy mieszkańców, prowadzenie społecznej debaty, dyskusji i konsultacji, a nie wyłącznie przedstawianie gotowego planu działania;
- Inwestycje w system rowerów miejskich;
- Inwestycje w rowery cargo/ transportowe/ przyczepy rowerowe w strefie (przykład Torunia);
- Dbanie, by infrastruktura rowerowa była przemyślana i spójna oraz odpowiednio rozbudowana (nie kończyła się w połowie drogi, nie zmuszała do wjazdu na chodnik dla pieszych itp.);
- Dostosowanie częstotliwości przejazdów/ zwiększenie częstotliwości pojazdów transportu zbiorowego;
- Oferowanie atrakcyjnych cenowo biletów na komunikację zbiorową (np. dla rodzica i dziecka);
- Tworzenie niewielkich stref/ okresowych ograniczeń ruchu drogowego, obrazujących korzyści z nich wynikające;
- Nowoczesny system monitoringu (przykłady Antwerpii, Rzeszowa);
- Przekazywanie opłat z SCT na rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego;

*Z moich obserwacji wynika, że gdy zmodyfikujemy w odpowiedni sposób częstotliwość kursów transportu publicznego, być może też*

*zmodyfikujemy przebieg niektórych tras, [...] nie powinien mieć problemów aby spełnić oczekiwania mieszkańców i dać im alternatywę dla środków, dla przemieszczania się samochodem.*

*Szukam alternatywnych źródeł w postaci badań z miast, również środkowoeuropejskich, które podjęły takie ruchy, wyłączyły z ruchu albo ograniczyły ruch. Okazuje się, że Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat warszawski nie umarł...*

*Mieliśmy okazję również widzieć rozwiązania w Belgii, dokładnie w Antwerpii czy np. Eindhoven czy w Holandii. I Antwerpia ma system kamer, które czytują wszystkie dane z tablic rejestracyjnych. I tam się mysz nie prześliznie. Na dodatek jeszcze oprócz tego, że jest to element, który pozwala poprawić jakość powietrza, jednocześnie też pozwala na pozyskiwanie całkiem niezłych środków do budżetu miasta. Przy czym warto pamiętać o tym, że ta sprawa jest postawiona bardzo uczciwie i transparentnie. A mianowicie pieniądze, które są pozyskiwane z Low Emission Zone są przekazywane bezpośrednio na rozwój transportu publicznego zeroemisyjnego i na zmianę jakościową, jeśli chodzi o miasto.*

## 6. WNIOSKI

Badanie pokazało, że postrzeganie stref czystego transportu nie jest spójne, a wiedza na ich temat często jest fragmentaryczna i niepełna. Pomimo faktu, że wszystkim respondentom przedstawiono ten sam opis SCT, badani różnie interpretowali to rozwiązanie.

Niektórzy (najczęściej z grup NGO i administracji) trafnie wiązali SCT z poprawą jakości powietrza i stopniowym obniżaniem emisji ze spalin samochodowych na danym obszarze.

Wiele osób (niezależnie od grupy) wyrażało przekonanie, że SCT przyczyni się nie tylko do poprawy jakości powietrza, ale m.in. także do odzyskania znacznej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów czy zmniejszenia hałasu. Ta druga korzyść wymieniana była często spontanicznie jako najważniejsza. Podawano przykłady miast, w których zmiany już się rozpoczęły i przynoszą dobre rezultaty (np. czasowe zamykanie ulic w weekendy w Warszawie, czy zakaz wjazdu na starówkę w Lublinie poza wyznaczonymi godzinami). Niektórzy badani (we wszystkich grupach) interpretowali SCT jako element większej całości, czyli jedno z działań proekologicznych, prowadzących do poprawy jakości życia. Jednak większość badanych traktowała SCT jako rozwiązanie samo w sobie rozwiązujące wiele problemów, z którymi borykają się miasta. Wydaje się, że w tym kontekście rolę SCT nieco przeceniano. Wskazywano przykłady miast na zachodzie Europy takie jak Amsterdam czy Kopenhaga, gdzie wprowadzono wiele strategicznych zmian. W tych miastach SCT były jednymi z nich, a dużą rolę odegrały przede wszystkim zmiany założeń urbanistycznych tych miast, w tym przebudowa infrastruktury drogowej. Rodzi się więc uzasadniona obawa,

że samo wprowadzenie SCT nie wywoła aż tak korzystnego efektu, a co za tym idzie – rozczaruje mieszkańców. Z badania wynika, że zestawienie przyszłych korzyści z bieżącymi kosztami to kontrowersyjny aspekt SCT. Chociaż sam pomysł ograniczenia ruchu pojazdów wysokoemisyjnych w centrach miast jest generalnie odbierany przez badanych pozytywnie i wskazywanych jest wiele jego zalet, to jednak bardzo istotne są szczegóły tego rozwiązania, a więc w jaki sposób, na jakim obszarze i w jakim tempie zostanie ono wprowadzone.

Największym zmartwieniem badanych (szczególnie przedsiębiorców) jest, aby SCT nie przyniosła więcej problemów niż pożytku utrudniając codzienne życie mieszkańcom, przedsiębiorcom i osobom regularnie dojeżdżającym z okolicznych miejscowości. Wyrażano obawy, że szczególnie mniej zamożni obywatele, przedsiębiorcy i osoby starsze mogą mieć kłopot z dostosowaniem się do nowych wymagań.

Badani niepokoją się też, że ograniczenia będą restrykcyjne i wymuszą szybką wymianę pojazdów na znacznie droższe (np. elektryczne). Nie rozwiała ich obaw informacja o stopniowym i rozłożonym w czasie wprowadzaniu zmian. Badani niejednokrotnie odnosili się do „elektryków” jako bariery na poziomie finansowym i infrastrukturalnym, pomijając inne samochody, które po utworzeniu strefy nadal będą mogły do niej wjechać.

W badaniu podnoszono też temat spójnych regulacji prawnych na poziomie całego kraju. Jednolite przepisy dotyczące zasad wjazdu i wymogów technicznych pojazdów byłyby zdaniem badanych ułatwieniem dla kierowców i pozwoliły szybciej nauczyć się nowych zasad. Również administracja samorządowa oczekuje spójnej polityki i przepisów na temat SCT na poziomie centralnym – choć specyfika lokalna powinna zostać wzięta pod uwagę.

W opinii badanych SCT to działanie nie tylko prozdrowotne, ale także proekologiczne. Na tle innych działań proekologicznych niekoniecznie ma priorytet. Nie wszyscy postrzegają SCT jako element pewnej całości, czyli spektrum działań w trosce o zdrowie mieszkańców i jakość życia w mieście. Zdaniem respondentów zanieczyszczenie powietrza, do którego przyczyniają się samochody, jest stosunkowo niewielkie w porównaniu do emisji ze starych pieców albo z przemysłu. Stąd argumenty, że SCT to temat, który może poczekać.

Na poziomie deklaracji, przedstawiciele samorządów wiedzą o SCT najwięcej, są już oswojeni z tym tematem, a w niektórych miastach działania w tym kierunku są na zaawansowanym etapie. Wszyscy badani z tej grupy są przekonani, że SCT poprawi jakość życia w mieście – jeśli nie od razu, to w perspektywie wieloletniej i dlatego warto strefę wprowadzić. Jednocześnie wspominają o barierach, jakie trzeba będzie pokonać.

Zaangażowani mieszkańcy (NGO) odnosili się do wprowadzenia SCT pozytywnie. Uważają, że warto strefy wprowadzać jak najszybciej, pomimo początkowych niedogodności. Zdaniem tej grupy z czasem wszyscy docenią zmianę.

Przedsiębiorcy, przy zrozumieniu i aprobacie dla samej idei, przedstawili najwięcej pragmatycznych argumentów przemawiających za ostrożnym i długofalowym wprowadzaniem SCT. Ich doświadczenie w prowadzeniu biznesu, łączące się z ponoszeniem kosztów i ryzyka strat sprawia, że zwykle kreślą oni mniej optymistyczne scenariusze niż pozostałe grupy. Przedsiębiorcy chcieliby mieć pewność, że koszty zmian nie zostaną przerzucone na nich oraz że otrzymają oni niezbędne wsparcie od administracji samorządowej i centralnej.

