

CORAZ LEPSZA
WARSZAWA

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

Jaka strefa czystego transportu w Warszawie?

Raport z konsultacji społecznych



O co pytaliśmy?



Warszawa

O co pytaliśmy?

Konsultacje społeczne dotyczyły projektu uchwały w sprawie utworzenia w Warszawie strefy czystego transportu (SCT). To wydzielony, odpowiednio oznakowany obszar miasta. Obejmuje drogi, po których mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające określone normy emisji spalin (tzw. normy Euro powiązane z datą produkcji pojazdu).

Wprowadzenie SCT to jeden ze sposobów na poprawę jakości powietrza w miastach oraz dbania o zdrowie ich mieszkańców. Strefę zwykle wprowadza się stopniowo, krok po kroku, według rozpisanego na kilka lat planu.



Badanie opinii przeprowadzone przez agencję PBS w kwietniu 2023 roku na reprezentatywnej grupie 1020 dorosłych osób mieszkających w Warszawie pokazuje, że wprowadzenie SCT dotknie ok. 3% właścicieli samochodów (1% to osoby z samochodem benzynowym starszym niż 27 lat, 2% – posiadacze ponad 18-letnich Diesli).

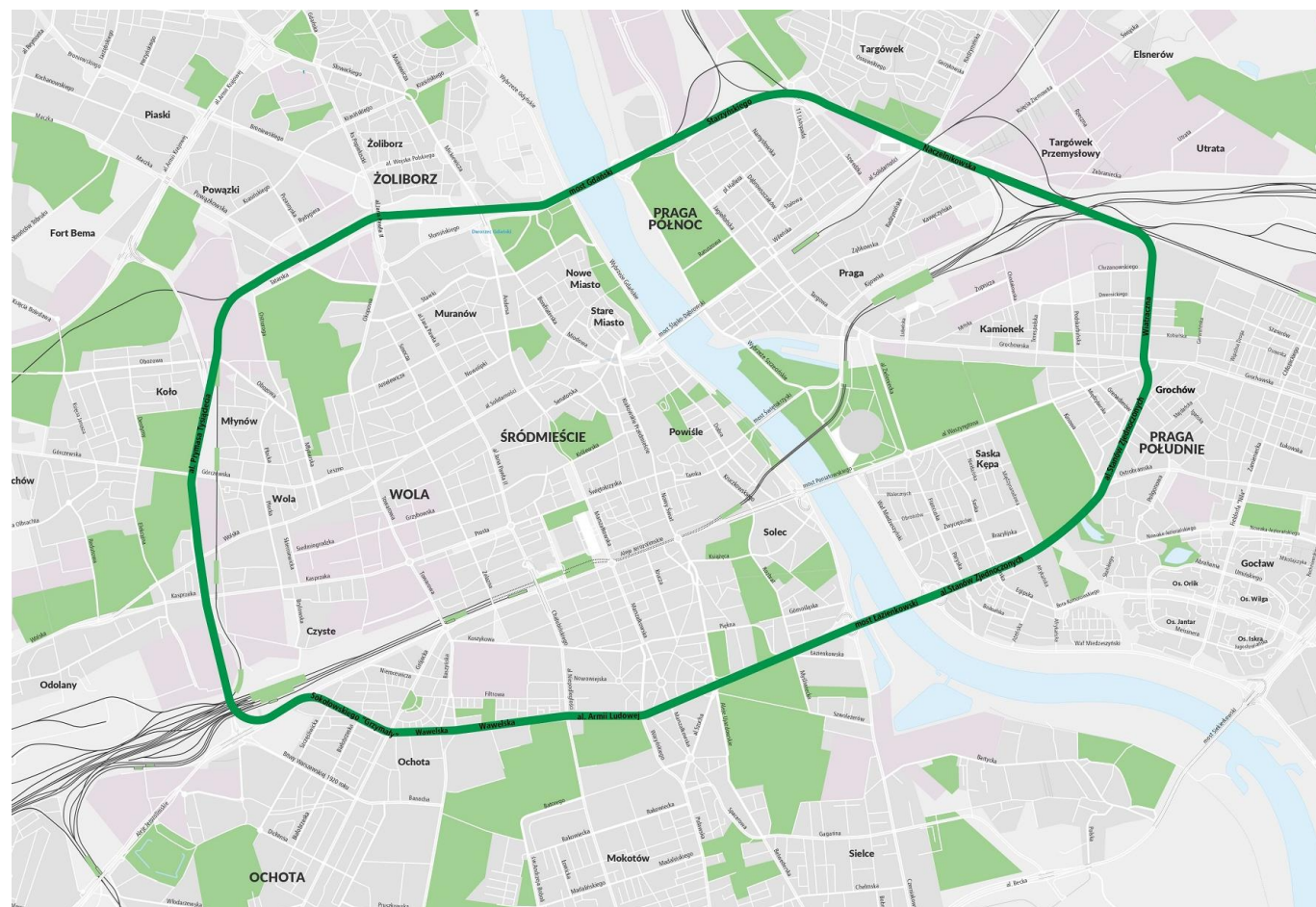
Niemal 70% osób biorących udział w badaniu popiera wprowadzenie strefy czystego transportu w Warszawie.

Przed rozpoczęciem konsultacji mieszkańcy mogli zapoznać się z mapą z proponowanymi granicami SCT i wymaganiami dla pojazdów, a także dodatkowymi analizami, pokazującymi rekomendacje naukowców i wpływ SCT na emisję zanieczyszczeń. Materiały przez cały okres konsultacji były dostępne [na specjalnej podstronie internetowej Urzędu Miasta](#).

O co pytaliśmy?

Według projektu, który konsultowaliśmy, warszawska strefa czystego transportu obejmie większość Śródmieścia oraz przylegające fragmenty Woli, Ochoty, Saskiej Kępy, Grochowa i Pragi.

Jej wdrażanie planujemy w pięciu etapach. Pierwszy mógłby nastąpić w lipcu 2024 roku. Później, od stycznia 2026 roku, konsekwentnie co dwa lata, zwiększałyby się wymagania dotyczące standardów emisji spalin dla aut poruszających się po strefie.



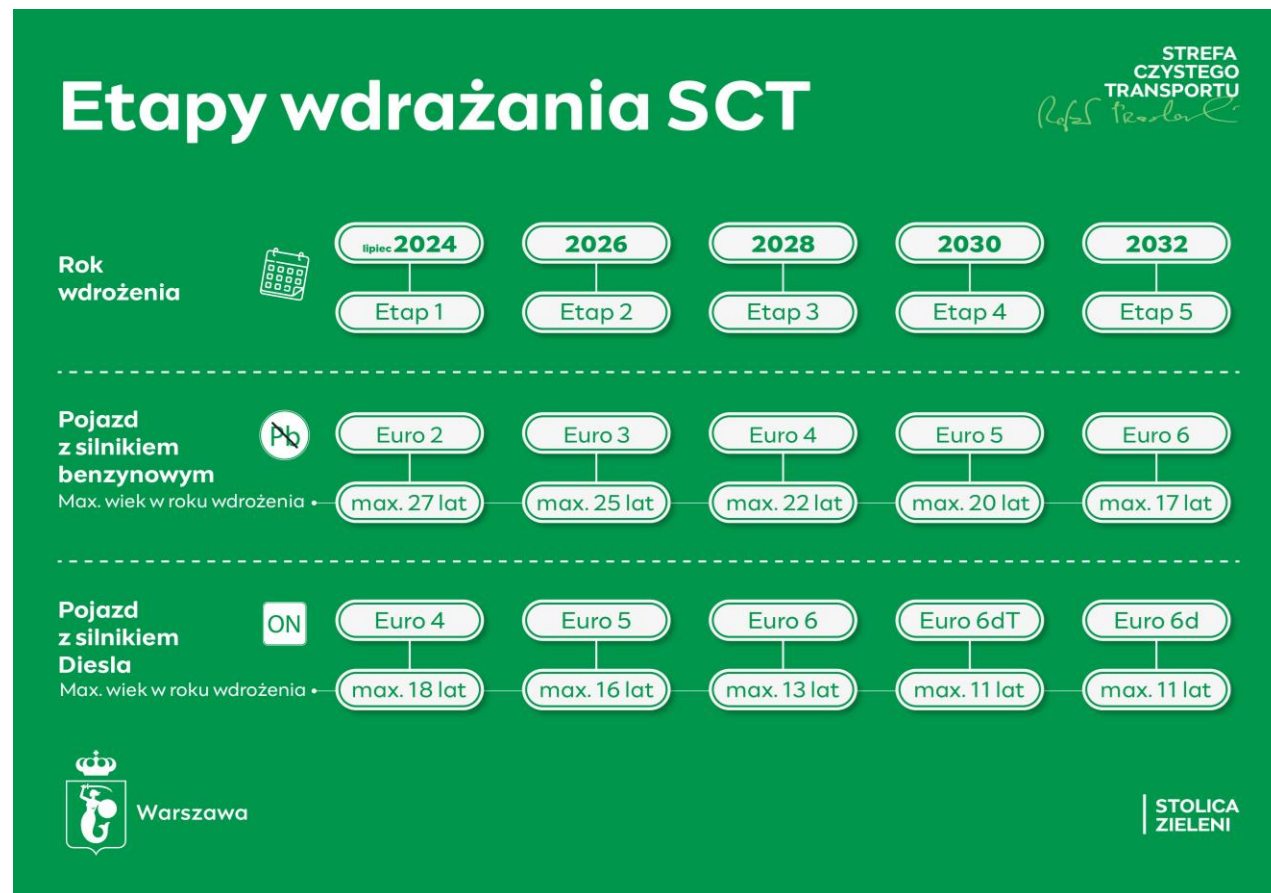
Proponowane granice strefy czystego transportu w Warszawie

O co pytaliśmy?

Celem konsultacji było zebranie opinii i uwag na temat:

- obszaru planowanej strefy,
- harmonogramu jej wprowadzania,
- wymagań wobec pojazdów zaproponowanych w uchwale o SCT,
- praktycznych i technicznych rozwiązań wprowadzenia strefy, jej utrzymania i egzekwowania wynikających z niej obostrzeń.

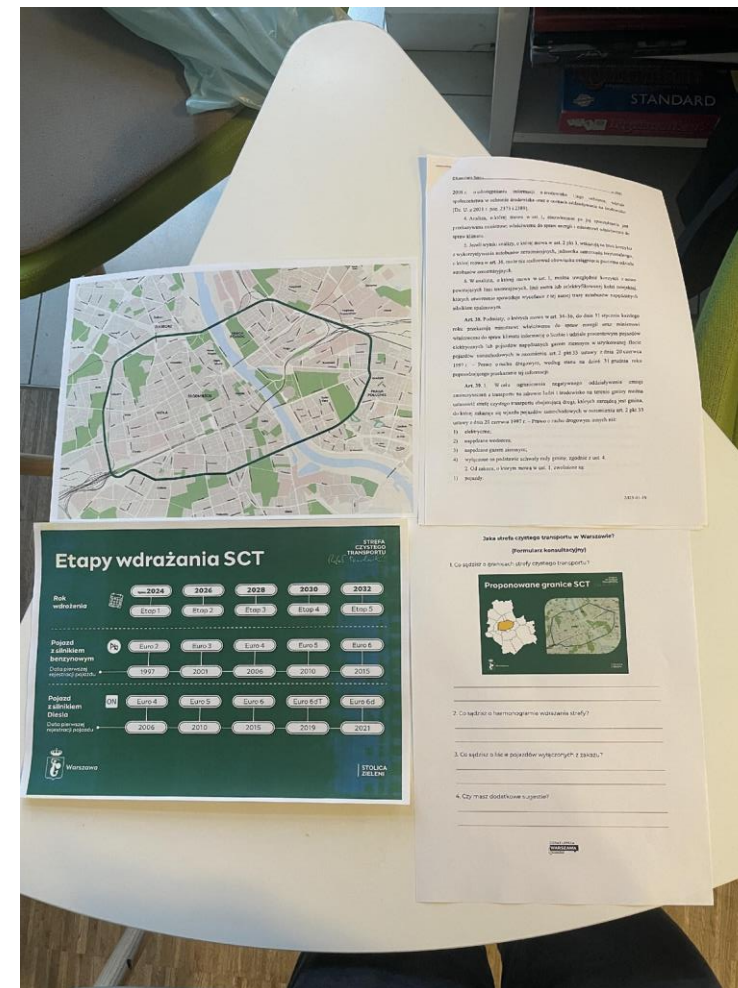
!Konsultacjom nie podlegała konieczność przyjęcia uchwały o SCT. Wdrożenie strefy (do 2026 roku) to obowiązek władz Warszawy, który wynika z realizacji Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Mazowieckiego.



Proponowane etapy wdrażania strefy czystego transportu w Warszawie

Jak pytaliśmy?

- W ramach konsultacji przeprowadziliśmy **trzy spotkania online** na platformie ClickMeeting (z jednoczesną transmisją na kanale YouTube warszawskich konsultacji). Uczestnicy mogli zgłaszać uwagi i wyrażać opinie na czacie albo ustnie, zabierając głos w dyskusji z fonią i wizją. Transmisje ze wszystkich spotkań można było obejrzeć zarówno w czasie rzeczywistym, jak i przez cały okres konsultacji.
- Zorganizowaliśmy **pięć punktów konsultacyjnych** – po jednym dla każdej z dzielnic, które w całości lub częściowo znalazły się w granicach projektowanej strefy. W trakcie spotkań eksperci oraz przedstawiciele Biura Zarządzania Ruchem Drogowym odpowiadali na pytania mieszkańców i zbierali ich uwagi przy pomocy formularza opinii.
- Przez cały okres konsultacji uwagi do projektu uchwały o SCT zbieraliśmy przez **formularz online**. Pytaliśmy w nim o: 1. granice strefy; 2. harmonogram jej wdrażania; 3. listę pojazdów wyłączonych z zakazu wjazdu do strefy oraz 4. dodatkowe sugestie na temat planowanych rozwiązań.
- Uwagi można było też przysyłać **mejlowo** na adres sct@um.warszawa.pl.



Materiały w jednym z punktów konsultacyjnych

Kalendarium



Warszawa

Kalendarium

- **start konsultacji społecznych** | 25 stycznia 2023
- spotkanie online | 6 lutego (poniedziałek), 17:30
- punkt konsultacyjny w CAM Nowolipie (Wola) | 6 marca (poniedziałek), 16 – 20
- spotkanie online | 8 marca (środa), 17:30
- punkt konsultacyjny w MAL Grójecka 109 (Ochota) | 15 marca (środa), 16 – 20
- punkt konsultacyjny w CAM przy alei Armii Ludowej 9 (Śródmieście) | 16 marca (czwartek), 16 – 20
- spotkanie online | 22 marca (środa), 17:30
- punkt konsultacyjny w Centrum Kreatywności Targowa (Praga-Północ) | 29 marca (środa), 16 – 20
- punkt konsultacyjny w Centrum Promocji Kultury Praga-Południe | 12 kwietnia (środa), 16 – 20
- przesyłanie opinii mailowo | od 25 stycznia do 25 kwietnia
- formularz opinii | od 25 stycznia do 25 kwietnia
- **zakończenie konsultacji społecznych** | 25 kwietnia 2023

Co usłyszeliśmy?



Warszawa

Co usłyszeliśmy?

Zgłoszone w trakcie konsultacji uwagi i opinie w raporcie podsumowujemy ogólnie. Dla większej przejrzystości uporządkowaliśmy je wokół kilku najczęściej pojawiających się wątków (obszar, standardy, harmonogram).

Wszystkie zgłoszone uwagi i opinie (o ile nie powtarzały się lub nie miały znamion mowy nienawiści) znajdują się w załącznikach do raportu, które również podzieliśmy tematycznie. Tam też można znaleźć odniesienia Urzędu Miasta do konkretnych postulatów.



STREFA
CZYSTEGO
TRANSPORTU
Rafał Kruczyński

Warszawa odetchnie!

Strefa Czystego Transportu
będzie wolna od aut ze starymi,
najbardziej trującymi silnikami.

CZAS NA WARSZAWĘ!



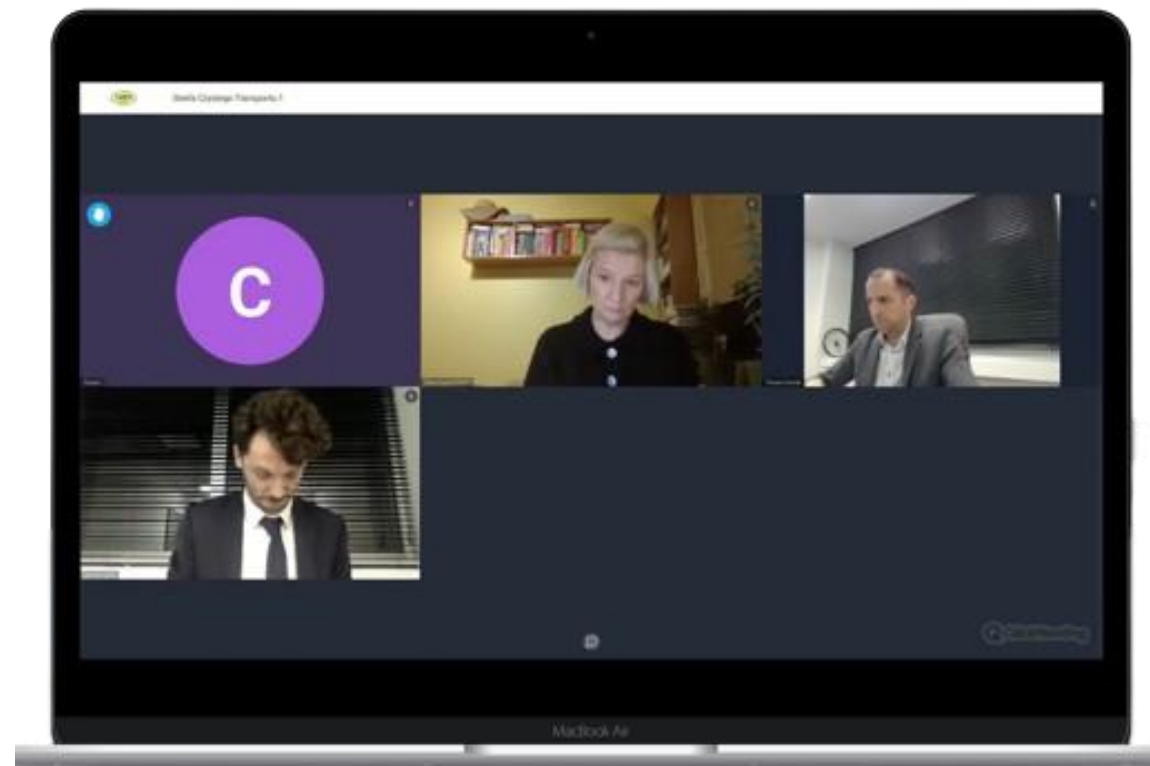
Warszawa

STOLICA
ZIELENI

Uczestnicy i liczby

Opinie w konsultacjach wyraziły osoby z różnych grup społecznych, przedstawiciele organizacji pozarządowych, przedsiębiorcy oraz radni dzielnic.

- W trzech spotkaniach online na platformie ClickMeeting uczestniczyło łącznie 129 osób. W sumie rozmawialiśmy przez 15 godzin i 45 minut.
- Do końca konsultacji transmisje z trzech spotkań wyświetlono odpowiednio: 1685, 507 i 723 razy.
- Ponad 160 osób skorzystało z możliwości spotkania w punktach konsultacyjnych, z czego pisemne uwagi złożyło 111 osób.
- Otrzymaliśmy 2529 wypełnionych formularzy online.
- Na konsultacyjny e-mail wpłynęło 418 wiadomości.



Obszar strefy czystego transportu

Proponowane w konsultacjach granice warszawskiej strefy czystego transportu spotkały się z bardzo żywymi reakcjami mieszkańców.

- Wielu uczestników konsultacji opowiadało się za obszarem obejmującym jedynie Stare Miasto i Krakowskie Przedmieście lub tylko ruchliwe ulice w centrum. Przedstawiona w konsultacjach propozycja SCT jest ich zdaniem za duża.
- Były też osoby, które postulowały całkowitą rezygnację z wprowadzania SCT w Warszawie.
- Zdaniem innych strefa powinna obejmować całe miasto (jak w przypadku Krakowa), większość miasta lub obszar strefy płatnego parkowania (z uwzględnieniem obszarów, które mają się w niej znaleźć w przyszłości). Postulowano też objęcie strefą większej liczby dzielnic, choćby tych, które znalazły się tuż za jej dotychczas wskazywanymi granicami (np. Żoliborz czy Mokotów).

Obszar strefy czystego transportu

- Osoby, którym zależy, by strefa była jak największa, obawiają się, że w krótkiej perspektywie proponowany zasięg warszawskiej SCT spowoduje, że nie będzie to skuteczne narzędzie w walce z zanieczyszczeniami pochodzącymi z transportu. Uważają też, że każdy ma prawo „oddychać czystszy powietrzem”.
- Zdaniem niektórych SCT powinna obejmować również tereny wokół szkół i przedszkoli, ponieważ dzieci są znacznie bardziej narażone na wpływ spalin.
- Wskazywano, że SCT jest potrzebna, jednakże przy planowaniu jej granic nie wzięto pod uwagę takich uwarunkowań jak: dostęp do parkingów typu *park&ride*, stacji metra i kolei czy istotnych usług (szpitale, szkoły oraz obiekty atrakcyjne pod względem turystycznym).
- Wiele osób wyrażało obawę, czy aktualna sytuacja gospodarcza, jakość transportu publicznego w Warszawie oraz możliwości finansowe mieszkańców projektowanej strefy pozwolą na swobodne przemieszczanie się w jej obrębie (np. „czy mieszkańców będzie stać na kupno aut spełniających normy?”, „co w sytuacji, gdy nie będą mieć na to środków?”, „co mają zrobić osoby, które opiekują się kimś potrzebującym transportu?”). Zastanawiano się, czy strefa nie wpłynie negatywnie na stabilność firm znajdujących się na jej terenie.

Obszar strefy czystego transportu

Uczestnicy konsultacji podawali bardzo różnorodne propozycje obszaru, który powinien zostać objęty przez SCT. Poniżej przedstawiamy niektóre z nich.

- Część osób wymieniała konkretne ulice jako granice SCT, np. Wisłostradę, ul. Koszykową, al. Jana Pawła II i ul. Słomińskiego.
- Inni uważali, że granice zaproponowane w projekcie powinny być wprowadzone na pierwszym etapie, a w kolejnych latach strefę należy stopniowo poszerzać.
- Postulowano, by dworce: Wschodni, Gdański i Zachodni znalazły się poza SCT.
- Strefa powinna obowiązywać tam, gdzie jest gęsta zabudowa. Nie ma sensu wyznaczać jej na obrzeżach Warszawy.
- Wisłostrada jako ulica tranzytowa powinna być wyłączona z SCT.



Standardy SCT

Opinie dotyczące zasad funkcjonowania strefy czystego transportu były najliczniejsze i najbardziej zróżnicowane. Dotyczyły wielu wątków. Szczególnie mocno wybrzmiały kwestie ewentualnych wyłączeń z zakazu wjazdu do strefy oraz modyfikacji wymagań wobec pojazdów.

- Pojawiały się opinie, że strefa powinna być możliwie najbardziej rygorystyczna – tak, aby jej obowiązywanie zapewniło jak najwyższą skuteczność. Dlatego wiele osób postulowało zmniejszenie liczby wyjątków dotyczących pojazdów niespełniających określonych norm.
- Duża część osób uważała z kolei, że należy rozszerzyć listę pojazdów, których nie obejmą zasady funkcjonowania strefy. Sugestie dotyczyły m.in. aut mieszkańców zameldowanych w strefie (takie osoby powinny być traktowane inaczej niż osoby spoza SCT) oraz zarejestrowanych w Warszawie przed wejściem uchwały w życie.
- Zgłaszano również potrzebę wyłączeń dla pojazdów rodzin wielodzietnych (bo strefa utrudni organizację ich życia), osób mniej zamożnych czy starszych – w przypadku osób starszych samodzielnych strefa może wpłynąć na ograniczenie ich aktywności (bo np. nie będzie ich stać na zakup nowego auta w krótkim czasie). Z kolei przewóz osób starszych zależnych bywa koniecznością wynikającą ze stanu ich zdrowia.

Standardy SCT

- Mieszkańcy uważają, że ściśle uregulowana powinna być kwestia dojazdu do szpitali znajdujących się w strefie (np. należy wykluczyć możliwość odwiedzin czy odbioru pacjentów autami niespełniającymi norm).
- W konsultacjach dużo uwagi poświęcono liczbie wjazdów na obszar SCT dla aut niespełniających norm. W projekcie zaproponowano 4 takie wjazdy. Część mieszkańców jest zdania, że powinno ich być więcej – 10 lub nawet 12.
- Wjazdy następujące po sobie w ciągu 24 godzin powinny być liczone jako jeden. Uzasadniano to przypadkami losowymi, takimi jak złamanie ręki przez dziecko czy konieczność szukania leków w nocnych aptekach.
- Uczestnicy konsultacji postulowali również, by umożliwić dojazdy do weterynarzy na terenie SCT pojazdami niespełniającymi norm.



Dużo miejsca w dyskusji zajęła kwestia wjazdu do SCT pojazdów przewożących osoby z niepełnosprawnościami.

- Z jednej strony postulowano, by auta prywatne przewożące osoby z niepełnosprawnościami mogły wjeżdżać do SCT niezależnie od tego, czy spełniają wymagania określone w uchwale.
- Z drugiej strony zastanawiano się, jakiej grupy osób z niepełnosprawnościami tego typu ulgi miałyby dotyczyć. Padały głosy, że wyłączenia powinny objąć tylko osoby, które mają problemy z poruszaniem się, a pojazdy są im niezbędne do przemieszczania się.
- Dopytywano o to, jak zostaną potraktowane osoby z niepełnosprawnością intelektualną, niezdolne do samodzielnego poruszania się komunikacją publiczną.
- W dyskusji mocno wybrzmiała kwestia osób chorujących na nowotwory, dojeżdżających do szpitala onkologicznego przy ul. Fieldorfa. Proponowano wyłączenie tej grupy spod obostrzeń.

Standardy SCT

- Część mieszkańców była zdania, że możliwość wjazdu do strefy powinny mieć pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi, takimi jak wodór, LPG czy CNG (uznawane są za ekologiczne). Zastanawiano się, czy wyłączenia nie powinny dotyczyć również aut hybrydowych i hybryd *plug-in*.
- Inny często zgłaszany postulat: wyłączenia z zakazu wjazdu powinny dotyczyć jedynie pojazdów uprzywilejowanych policji, straży pożarnej, pogotowia ratunkowego i służb miejskich.

- Wnioskowano, by motorowery, skutery i motocykle także zostały objęte ograniczeniami. Zdaniem mieszkańców ich liczba będzie wzrastać, a w wielu przypadkach nie spełniają one norm emisji spalin określonych w projekcie uchwały czy norm hałasu (choćby przez to, że często wycina się im tłumiki).
- Równocześnie nie brakowało opinii, że nie powinno być żadnych dodatkowych wykluczeń, a pojazdy użytku publicznego (np. autobusy szkolne czy auta policyjne) mają spełniać te same normy, co pozostałe.
- Pojawiła się również kwestia możliwości dostosowania aut do obowiązujących norm emisji, wzorem rozwiązań niemieckich, np. poprzez zamontowanie dodatkowych filtrów.
- Dużo osób zgłaszało obawy i wątpliwości dotyczące skuteczności kontroli i egzekwowania ograniczeń związanych z liczbą wjazdów do strefy.

Standardy SCT

Bardzo obecny był w konsultacjach wątek ograniczeń czasowych SCT i możliwości wykupowania wjazdów do strefy.

- Proponowano możliwość ograniczenia działania strefy – do godzin komunikacyjnych szczytów bądź okresów znaczącego wzrostu smogu (jak np. w Turynie).
- Wiele osób postulowało, by Miasto dało mieszkańcom możliwość wykupienia określonej liczby wjazdów w ciągu roku lub płatnego wjazdu na teren metropolii dla każdego auta spoza stolicy.
- Nie brakowało też głosów, by pobierać opłaty za poruszanie się po strefie pojazdów niespełniających kryteria (dodatkowy przychód na rozwój komunikacji miejskiej, np. zakup pojazdów czy dopłaty do biletów).
- Wiele uwagi w konsultacjach poświęcono pojazdom historycznym (sporo osób zgłaszało potrzebę, by w uchwale doprecyzować ich definicję). Część osób zgodziła się, że są to pojazdy cenne kulturowo, dlatego powinny być wyłączone spod zakazu wjazdu do strefy.
- Były też głosy przeciwne – istotna jest wysoka emisja spalin tych starszych pojazdów. Z tej przyczyny nie powinny mieć one prawa wjazdu do SCT.
- Pewnym kompromisem były propozycje wyłączeń dla takich aut podczas trwania zlotów aut zabytkowych i klasycznych.

Standardy SCT

Tematem budzącym wiele emocji były normy emisji spalin, które będą musiały spełniać auta poruszające się po strefie.

- Zaproponowane w projekcie zróżnicowanie wymagań wobec aut z różnymi typami silników (benzynowe / Diesel) często określano jako niesprawiedliwe. Sugerowano, że wymagania powinny zostać ujednolicone.
- Według części osób strefa powinna być projektowana na podstawie danych dotyczących emisyjności pojazdów nowszych niż z 2020 roku.
- Część uczestników konsultacji zastanawiała się, jak traktować sytuacje, gdy zmniejszenie emisyjności auta jest możliwe przez wymianę elementów spalinowych samochodu – czy w takim razie przy określeniu warunków SCT zamiast roku produkcji nie powinno brać się pod uwagę badania diagnostycznego (pokazuje ono normy emisji danego pojazdu).
- Zdaniem niektórych wprowadzenie SCT i zakazu wjazdu do strefy dla określonych typów pojazdów uderza w prawo własności i jest niezgodne z konstytucją III RP.

Harmonogram wprowadzania SCT

Bardzo żywo dyskutowanym wątkiem w konsultacjach był również harmonogram wprowadzania strefy. Nie brakowało głosów zarówno zwolenników szybszego wdrażania SCT w Warszawie, jak i tych, dla których ten proces powinien być bardziej rozłożony w czasie.

- Zdaniem tych ostatnich poszczególne etapy powinny być wprowadzane co 3 lub 4 lata (zamiast co 2), by cały proces zamknąć w 2036 roku. Proponowano też, by drugi etap został wprowadzony dopiero w 2028 roku (lub później) oraz by etapy 4. i 5. opóźnić o 6 lat.

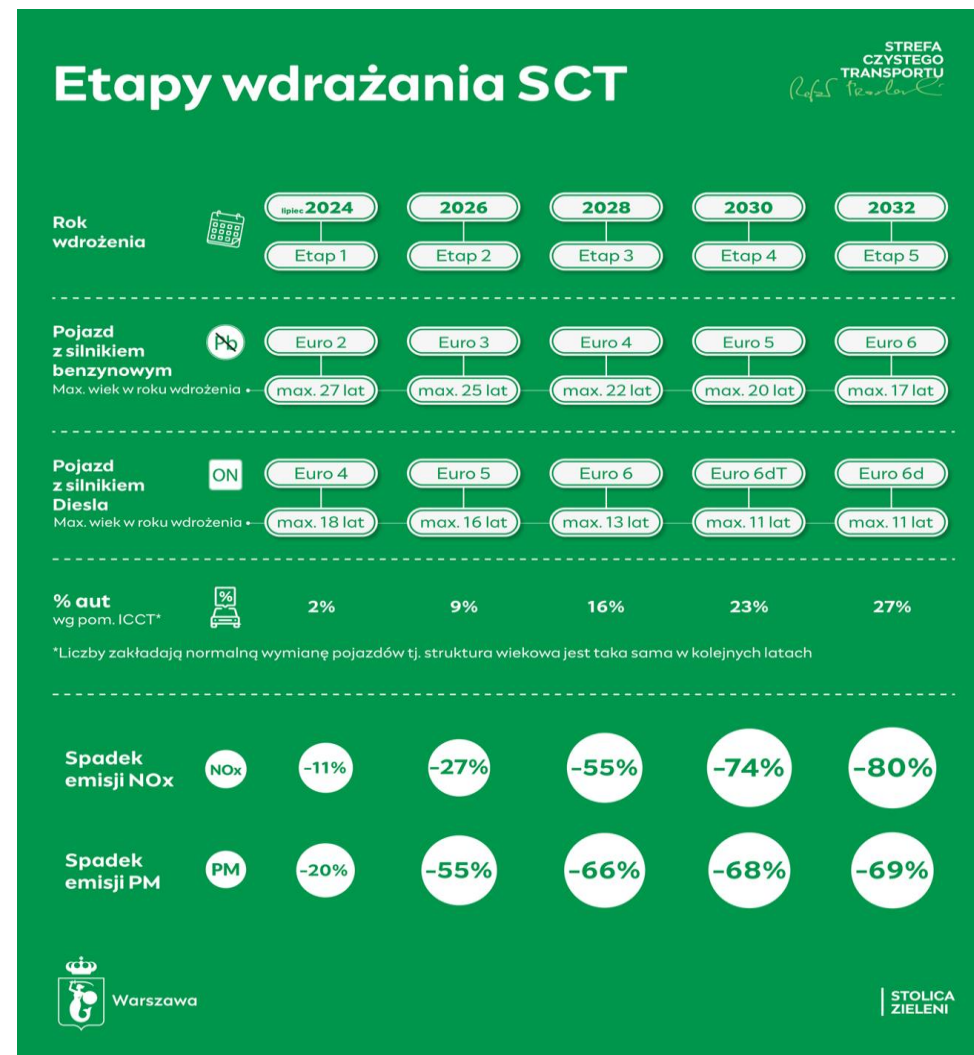
- Często pojawiającym się argumentem za tym, aby odłożyć w czasie wprowadzanie zmian oraz wydłużyć okresy pomiędzy kolejnymi etapami, była kwestia ekonomiczna – zarówno mieszkańców przyszłej strefy, jak i przedsiębiorców działających na jej terenie.
- Ponadto postulowano dłuższe *vacatio legis*, czyli wydłużenie okresu między publikacją uchwały a jej wejściem w życie.
- Część osób uważa, że do 2035 roku każdy pojazd powinien być dopuszczony do wjazdu do strefy.

Harmonogram wprowadzania SCT

- Dla osób opowiadających się za przyspieszeniem wprowadzania zmian istotne było, aby weszły one w życie jak najszybciej i w krótkich odstępach czasu. Najbardziej radykalne z tych głosów wiążą się z przekonaniem, że kolejne etapy powinny być wprowadzane co roku, a wdrażanie SCT trzeba zakończyć w 2028 roku.
- Pojawiły się również opinie, że wprowadzanie kolejnych etapów SCT powinno być uzależnione od aktualnego poziomu zanieczyszczeń powietrza.
- Zdaniem części osób stopniowe wdrażanie strefy powinno zaczynać się od pojazdów spełniających normę Euro 1, a nie, jak w konsultowanej propozycji, Euro 2. Były też stanowiska przeciwnie – standardy wprowadzania strefy powinny być bardziej restrykcyjne.
- Niektórzy proponowali, aby bezterminowo znieść ograniczenia wjazdu do strefy dla samochodów osobowych spełniających wymagania normy Euro 4 i wyższych. Ich zdaniem już to powinno pozwolić osiągnąć główny cel wprowadzenia SCT, czyli ograniczenie emisji tlenków azotu.
- Dużo zastrzeżeń wobec zaproponowanego w uchwale harmonogramu zgłaszali szczególnie właściciele aut z silnikami Diesla.

Harmonogram wprowadzania SCT

- Zdaniem niektórych na pierwszym etapie dla aut benzynowych powinna obowiązywać norma Euro 4, a dla aut z silnikiem Diesla – Euro 6 (argument: 11 lat temu WHO uznała spaliny Diesla za rakotwórcze).
- Dla pojazdów z Dieslem Euro 4 ograniczenia powinny wejść od 2028 roku (tak jak dla pojazdów benzynowych).
- Już od 2024 roku powinien obowiązywać zakaz wjazdu dla samochodów poniżej Euro 6, a Euro 6 – od 2028 roku. Powinien być też od razu założony horyzont czasowy dla całkowitego zakazu wjazdu dla pojazdów spalinowych (np. 2035 rok).



Inne opinie

- W uwagach często pojawiał się wątek konieczności posiadania specjalnej naklejki: osoby biorące udział w konsultacjach obawiały się, że wjazd do innych miast objętych SCT (Kraków, Wrocław czy Katowice) będzie wiązał się z potrzebą posiadania kilku tego typu winietek, po jednej dla każdej metropolii.
- Padały postulaty ujednoczenia wzorów lub wzajemnego respektowania oznaczeń wydanych przez władze innych miast.
- Pytano o to, kto i w jaki sposób będzie weryfikował respektowanie strefy.
- Niektórzy mieszkańcy uznali naklejki za rozwiązanie przestarzałe, drogie, nieefektywne i nieekologiczne. Ich zdaniem wystarczy, że straż miejska będzie mogła weryfikować możliwość wjazdu do SCT za pomocą systemu CEPiK.
- Padały pomysły, aby rozszerzyć strefę Tempo 30 na obszar SCT.

Inne opinie

- Poruszano także kwestie infrastruktury towarzyszącej strefie, takiej jak parkingi *park&ride* czy przebudowa ulic polegająca na zmniejszeniu ich szerokości.
- Część osób jest zdania, że eliminację samochodów starszych należy prowadzić w oparciu o system zachęt, a nie nakazów czy zakazów.
- Nie brakowało opinii, że wprowadzenie SCT powinno być przyjęte w drodze głosowania mieszkańców Warszawy, a nie na podstawie badania opinii (które „mogło być przeprowadzone przez lobbystów samochodów elektrycznych”).
- Zastanawiano się, co mają zrobić ludzie posiadający auta niespełniające norm („czy zmiana na inne będzie częściowo finansowana przez Miasto?”).
- Pojawiły się też opinie, że w strefie czystego transportu parkowanie powinno być bezpłatne dla wszystkich pojazdów spełniających normy emisji spalin.

Wnioski i rekomendacje



Warszawa

Wnioski i rekomendacje

Wiele osób biorących udział w konsultacjach poparło projekt uchwały i pomysł wprowadzenia strefy czystego transportu. Argumentami za utworzeniem SCT są: perspektywa poprawy jakości powietrza i ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz wiążący się z tym wyższy standard życia mieszkańców Warszawy.

Jednocześnie duża część biorących udział w konsultacjach wyraziła swój sprzeciw wobec projektowanej strefy i przedstawiła swoje obawy wiążące się z jej wprowadzeniem.

Niektóre osoby boją się, że wprowadzenie SCT spowoduje utrudnienia w codziennym życiu, np. w dojazdach do miejsc pracy czy szkół (dotyczy to szczególnie mieszkańców planowanej strefy). To także obawy o ograniczenia w ruchu, brak miejsc parkingowych czy zwiększone wydatki (np. związane z koniecznością kupna nowego samochodu, spełniającego wymogi wprowadzone przez uchwałę). Te kwestie będą wymagały szczegółowego wyjaśnienia na etapie wdrażania SCT.

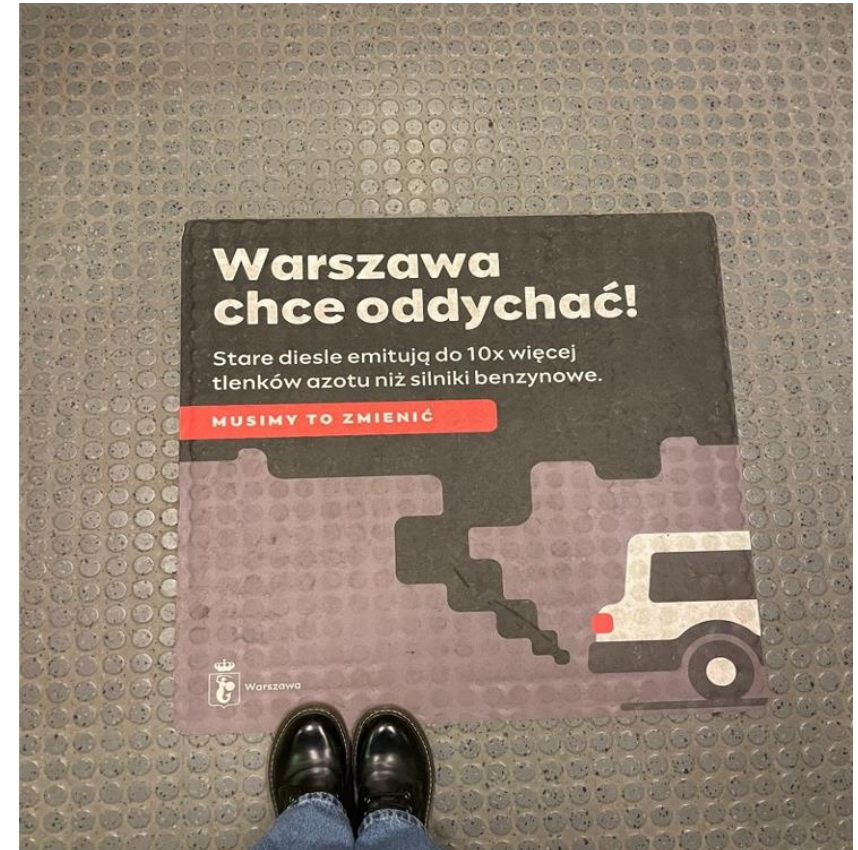
Ważną kwestią poruszaną podczas konsultacji była poprawa standardu infrastruktury komunikacji publicznej jako alternatywy dla samochodów.

Wnioski i rekomendacje

W wyniku konsultacji planujemy wprowadzić do projektu uchwały zmian, które:

- będą uwzględniać sytuację ekonomiczną mieszkańców strefy;
- ułatwią mieszkańcom dostosowanie samochodów do wymogów SCT;
- będą brały pod uwagę szczególną sytuację seniorów i osób z niepełnosprawnościami;
- uwzględnią specyfikę wydarzeń kulturalnych organizowanych na obszarze strefy;
- pozwolą utrzymać nadrzędny cel wprowadzenia strefy (poprawa jakości powietrza), dlatego rozważamy powiększenie obszaru strefy w porównaniu z projektem skierowanym do konsultacji.

Planujemy też zmianę wymogów wobec pojazdów. Kluczowa będzie data produkcji auta (a nie pierwszej rejestracji, jak w konsultowanym projekcie).



Co dalej?



Warszawa

Co dalej?

- Przebieg konsultacji oraz płynące z nich wnioski omówimy podczas konferencji prasowej.
- Uwagi i wnioski z konsultacji rozstrzygnięte pozytywnie będą uwzględnione w projekcie uchwały, która zostanie przekazana Radzie m.st. Warszawy.
- Rada w ciągu 60 dni podejmie głosowanie nad projektem.
- Warszawska strefa czystego transportu będzie obowiązywać w granicach i od daty ostatecznie ustalonej w projekcie przyjętym przez Radę Miasta (proponowany termin to 1 lipca 2024 roku).
- Informacje na temat SCT będzie można śledzić na [dedykowanej podstronie Urzędu Miasta](#).




STREFA
CZYSTEGO
TRANSPORTU
Rafał Terlecki

Warszawa odetchnie!

Po wprowadzeniu Strefy
Czystego Transportu w Berlinie
**zanieczyszczenie trującymi
pyłami PM spadło o 60%.**

CZAS NA WARSZAWĘ!

 Warszawa

STOLICA
ZIELENI

Akcja informacyjna



Akcja informacyjna

Informacja o projekcie strefy czystego transportu w Warszawie oraz o starcie konsultacji społecznych została ogłoszona przez: prezydenta Rafała Trzaskowskiego, wiceprezydenta Michała Olszewskiego oraz dyrektora Biura Zarządzania Ruchem Drogowym Tamasa Dombiego na **konferencji prasowej 25 stycznia 2023 roku**. Miasto przygotowało i wysłało do mediów trzy komunikaty prasowe informujące o projekcie SCT w Warszawie i konsultacjach społecznych:

- 24 stycznia - [Mieszkańcy Warszawy chcą ograniczenia szkodliwych emisji z transportu drogowego. Badanie](#)
- 25 stycznia - [Warszawa wprowadzi strefę czystego transportu – ruszają konsultacje społeczne](#)
- 10 marca - [Strefa czystego transportu – rekomendacje naukowców](#)

W mediach pojawiło się ponad 2 tys. publikacji na temat warszawskiej SCT, z czego ponad 1,1 tys. wzmianek dotyczyła trwających konsultacji.



Akcja informacyjna

O konsultacjach społecznych w sprawie wprowadzania w Warszawie strefy czystego transportu informowaliśmy w następujący sposób:

- umieściliśmy ogłoszenie o konsultacjach na [warszawskim portalu konsultacji społecznych](#),
- na [Facebooku konsultacji społecznych w Warszawie](#) zamieściliśmy osiem postów z informacją o konsultacjach (26 stycznia, 3 lutego, 3 marca, 6 marca, 22 marca, 29 marca, 12 kwietnia, 21 kwietnia),
- o konsultacjach na temat SCT można było przeczytać także na głównym fan page'u m.st. Warszawy (trzy posty: 25 stycznia, 6 marca i 18 kwietnia), pod którymi łącznie pojawiło się ponad 2,7 tys. komentarzy,
- o projekcie i konsultacjach informowaliśmy również [na dedykowanej podstronie](#) oraz [na głównej stronie Urzędu Miasta](#).



Miasto Stołeczne Warszawa 25 stycznia · 🌐

♥️ Warszawa odetchnie! ♥️ Rozpoczynamy konsultacje społeczne Strefy Czystego Transportu
! 🌿 Koniecznie przeczytajcie najważniejsze informacje!

✔️ Na początek ważne wyjaśnienie - co to jest Strefa Czystego Transportu? Strefa, po której mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednie normy emisji spalin. To stosowany w Europie od lat sposób na poprawę jakości powietrza w miastach oraz dbania o zdrowie ich mieszkańców i mieszanek.

✔️ W skrócie - jakie rozwiązania proponuje... [Zobacz więcej](#)

STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU
Warszawa odetchnie!

Według badań* aż 87% mieszanek i mieszkańców oczekuje od miasta działań na rzecz czystego powietrza. A aż 76% pytanym popiera wprowadzenie strefy czystego transportu w Warszawie.

Tego oczekują od nas warszawianki i warszawiaczy.

STOLICA ZIELENI

STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU
Warszawa odetchnie!

Strefa Czystego Transportu będzie wolna od aut ze starymi, najbardziej trującymi silnikami.

CZAS NA WARSZAWĘ!

STOLICA ZIELENI

ponowione granice SCT

Etapy wdrażania SCT

Etap	2022	2023	2024	2025
1	0%	10%	20%	30%
2	0%	10%	20%	30%
3	0%	10%	20%	30%
4	0%	10%	20%	30%

CORAZ LEPSZA WARSZAWA

KONSULTACJE SPOŁECZNE

JAKA STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU W WARSZAWIE?

W Warszawie powstanie strefa czystego transportu. Dzięki niej będzie można poruszać się wyłącznie pojazdami spełniającymi określone normy emisji spalin. Wprowadzenie strefy czystego transportu poprawi jakość powietrza w Warszawie i pomoże w walce z klimatem.

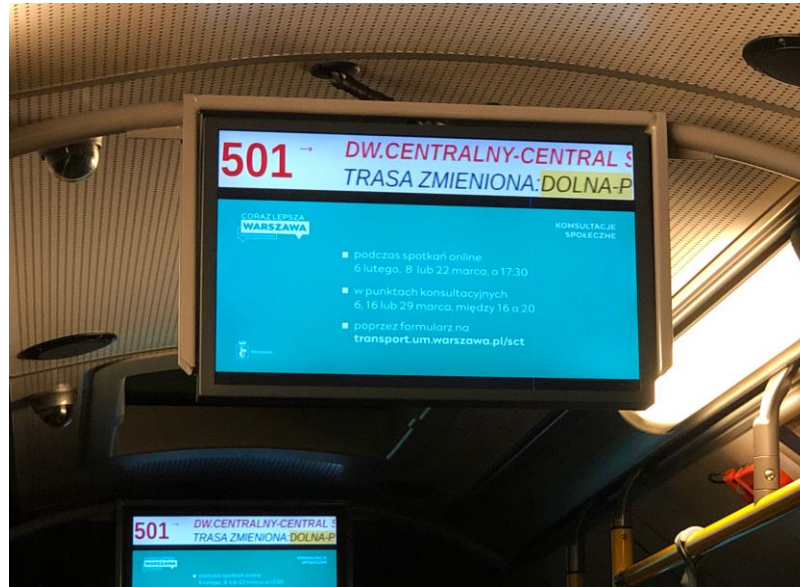
* Wyniki badań specjalistycznych z lutego, 8 lub 22 marca o 17:30

👍👎🗨️ Ty i 1,8 tys. innych użytkowników 1,4 tys. komentarzy 123 udostępnienia

👍 Super 🗨️ Komentarz ➦ Udostępnij

Akcja informacyjna

- informacja o konsultacjach była wyświetlana na nośnikach miejskich w tramwajach i autobusach,
- 20-sekundowe spoty były wyświetlane również na ekranach na stacji metra Świętokrzyska (w przejściu między liniami M1 a M2),
- w 76 lokalizacjach w Warszawie wisały plakaty informacyjne,
- informacja o konsultacjach pojawiła się w lokalnych dodatkach *Faktu* i *Super Expressu*.



Podsumowanie kampanii informacyjnej

Nośnik	Termin	Szczegóły	Szacunkowy zasięg
słupy Warexpo	1 – 15 marca	45 słupów Traffic w różnych lokalizacjach na terenie miasta, głównie w centrum	według oświadczenia wykonawcy: 822 000
ekrany w Galerii Świętokrzyskiej	1 – 12 marca	emisja 20-sek. spotu ze statycznymi planszami na 3 dużych ekranach digitalowych w przejściu między liniami metra M1 a M2 (stacja metra Świętokrzyska); częstotliwość średnia: min. 12 razy na godzinę	z przejścia korzysta ok. 30 tys. osób dziennie
monitory w tramwajach TW i autobusach MZA	1 – 12 marca	emisja 20-sek. spotu ze statycznymi planszami na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej: <ul style="list-style-type: none"> ▪ tramwaje: ok. 200 pojazdów, 1500 ekranów, z częstotliwością średnią 3 razy na godzinę ▪ autobusy: 915 pojazdów, 4000 ekranów, z częstotliwością średnią 4 razy na godzinę 	tramwaje: ok. 400 000 pasażerów dziennie autobusy: ok. 1 200 000 pasażerów dziennie
prasa	22 – 31 marca	publikacja informacji o konsultacjach w lokalnych dodatkach <i>Faktu</i> i <i>Super Expressie</i> (po 4 publikacje)	według oświadczenia wykonawcy: 2 359 689

Podsumowanie kampanii informacyjnej

Nośnik	Termin	Szczegóły	Szacunkowy zasięg
social media	25 stycznia – 25 kwietnia	<p>1. Trzy posty informujące o konsultacjach na głównym fan page’u m.st. Warszawy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 25 stycznia – łącznie 1,8 tys. reakcji i 1,4 tys. komentarzy ▪ 6 marca (post przypięty na głównej stronie) – łącznie 861 reakcji i 603 komentarze ▪ 18 kwietnia – łącznie 907 reakcji i 761 komentarzy <p>2. Kampania promocyjna na Facebooku: 23 marca – 12 kwietnia</p>	<p>Kampania promocyjna:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zasięg: 198 048 ▪ Wyświetlenia: 493 423
media	25 stycznia – 25 kwietnia	<p>Trzy komunikaty prasowe informujące o konsultacjach społecznych i projekcie strefy czystego transportu w Warszawie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 24 stycznia - Mieszkańcy Warszawy chcą ograniczenia szkodliwych emisji z transportu drogowego. Badanie ▪ 25 stycznia - Warszawa wprowadzi strefę czystego transportu – ruszają konsultacje społeczne ▪ 10 marca - Strefa czystego transportu – rekomendacje naukowców 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liczba publikacji w mediach i wzmianek w social mediach: 2420 ▪ Zasięg (skumulowana liczba wyświetleń artykułów w mediach i social mediach): 41,5 mln

Załączniki do raportu

do pobrania ze strony konsultacje.um.warszawa.pl

Załącznik 1

Zestawienie uwag i opinii dotyczących standardów wprowadzania SCT w Warszawie wraz z odpowiedziami Urzędu Miasta

Załącznik 2

Zestawienie uwag i opinii dotyczących obszaru SCT w Warszawie wraz z odpowiedziami Urzędu Miasta

Załącznik 3

Zestawienie uwag i opinii dotyczących harmonogramu wprowadzania SCT w Warszawie wraz z odpowiedziami Urzędu Miasta

Załącznik 4

Zestawienie pozostałych uwag i opinii dotyczących SCT w Warszawie wraz z odpowiedziami Urzędu Miasta

Załącznik 5

Zestawienie uwag i opinii, które nie odnosiły się do tematu konsultacji



Informacje

Jednostka odpowiedzialna:

Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym
Urzędu m.st. Warszawy

Konsultacje zrealizowali:

Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS)

Profeina Sp. z o.o.

Publikacja raportu: czerwiec 2023

CORAZ LEPSZA

WARSZAWA

DZIĘKI TWOIM OPINIOM