



Niemcy są drugim – po Norwegii – krajem, gdzie sprzedaż aut elektrycznych rośnie w ogromnym tempie. Należy więc się spodziewać, że niemieckie diesle wkrótce przyjadą do Polski.

- Na dzień dzisiejszy musimy się zająć problemem, jakim jest napływ starych pojazdów – powiedział prof. Marek Brzeżański z Politechniki Krakowskiej. – Różnica w emisji starych i nowych samochodów jest kilkadziesiątkrotna. Praktycznie wszystkie pojazdy z silnikami diesla, które nie spełniają normy Euro 5 powinny, w mojej opinii, mieć pewne ograniczenia w poruszaniu się w centrach dużych miast.

Zdaniem profesora obecnie trzeba postawić na nowoczesne samochody z silnikami spełniającymi normę Euro 6, pojazdy hybrydowe jako stopień pośredni i docelowo pojazdy elektryczne bateryjne lub – najlepiej – napędzanymi wodorem. To byłoby optymalne rozwiązanie zwłaszcza dla transportu ciężkiego, towarów i zbiorowego przewozu osób.

- Nie możemy nagle wprowadzić stref zeroemisyjnych w śródmieściach, bo okaże się, że będą one niedostępne dla 99,9 proc. mieszkańców. To poważny problem społeczny – dodał przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Kazimierz Karolczak. – Należałoby zacząć od stopniowego ograniczania dostępności.

Konieczna będzie też zmiana zachowań konsumentów. Obecnie wydaje się, że każdy woli kupić kilku czy kilkunastoletni i oczywiście jak największy samochód prestiżowej marki niż nowy, ale skromny samochód miejski. Rewolucja transportowa nie będzie dotyczyła tylko i wyłącznie elektromobilności. Na zachodzie bardzo prędko rozwija się koncepcja współdzielenia samochodów i autonomizacji. Być może w nie tak dalekiej znów przyszłości posiadanie samochodu nie będzie już konieczne, aby zachować ten komfort podróżowania, do którego jesteśmy już przyzwyczajeni.

To są wybory o charakterze cywilizacyjnym. Nie mówmy od razu o przesiedaniu się

# Stare, nowe, elektryczne

Utworzono: wtorek, 09, kwiecień 2019 13:31 Ilona Hałucha

---

ze starych, kopających diesli do samochodów elektrycznych. Może na początek wystarczy, że będzie to tramwaj lub autobus. W Warszawie na tysiąc mieszkańców przypada 700 samochodów! Na Śląsku już powyżej 700. Tymczasem w Berlinie - około 300. To jest kwestia mentalności, ale w dużej mierze także jakości komunikacji publicznej. Transport w miastach powinien opierać się na komunikacji zbiorowej, nie indywidualnej. Zamiast budować wciąż nowe ulice dla samochodów, należy budować tory, ścieżki rowerowe i chodniki.

- W Warszawie policzono jakie są koszty zanieczyszczenia powietrza - podał Konrad Marczyński, prezes Warszawskiego Alarmu Smogowego. - To jest 6 mld złotych rocznie. To dużo więcej niż wydaliśmy na środkowy odcinek metra.

Kwestia smogu jest jedną z kluczowych dla jakości życia mieszkańców dużych miast. Ludzie będą chcieli osiedlać się w miejscach, gdzie nie tylko mają szansę zdobyć dobrą pracę i mieszkanie, ale także nie będą musieli obawiać się o zdrowie swoje i dzieci.

IH

*(na podstawie informacji z debaty dotyczącej sposobów walki ze smogiem, za który odpowiada transport drogowy, która odbyła się w 21 lutego br. w Centrum Prasowym PAP w Warszawie)*