

Strefa czystego transportu we Wrocławiu

propozycja na II etap konsultacji społecznych

Biuro Zrównoważonej Mobilności
Listopad 2023



Po co tworzy się SCT?

■ USTAWA*

ograniczenie negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko

■ UCHWAŁA**

obniżenie emisji dwutlenku azotu w mieście Wrocławiu (strefie aglomeracyjnej) do poziomów dopuszczalnych



* Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 11.01.2018 z późn. zm., Dz.U. 2023 poz. 875

** Uchwała Sejmiku Województwa Dolnośląskiego LVII/1201/23 w sprawie aktualizacji programu ochrony powietrza w województwie dolnośląskim, w których w 2018 r. zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu, Dz.U.W.D. 2023 poz. 4378



Jak ludzie postrzegają SCT?

„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...”

„*Motywacje i bariery dla ustanawiania Stref Czystego Transportu w polskich miastach*”, ARC Rynek i Opinia, wrzesień 2023 r., <https://sctlab.ios.edu.pl/raport-z-badania-jakosciowego/> (dostęp 14.11.2023)



Jak ludzie postrzegają SCT?

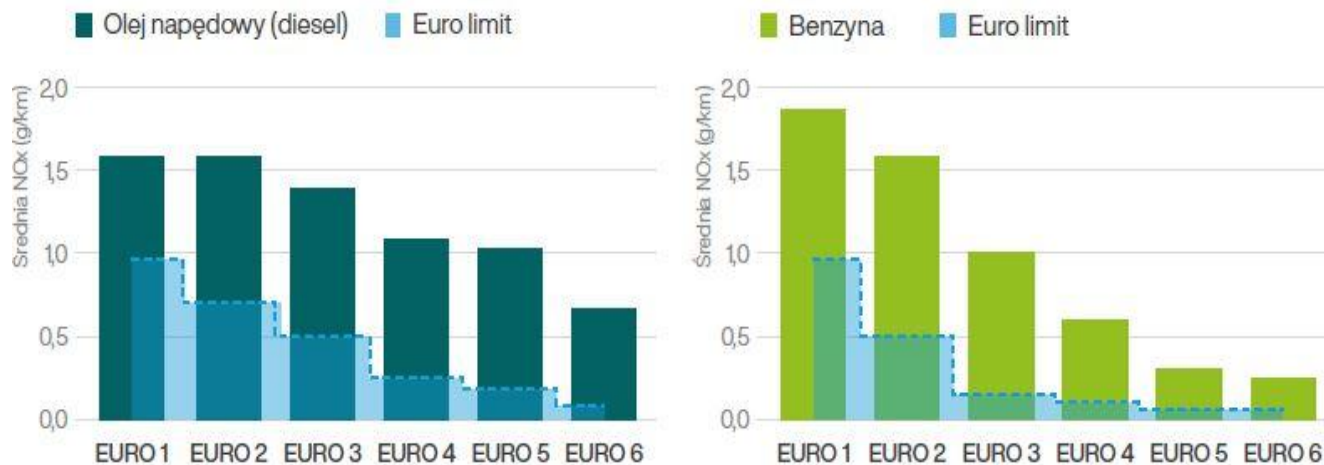
„Zwłaszcza ten ostatni wniosek jest niepokojący, ponieważ w sytuacji, w której te oczekiwania nie zostaną zaspokojone, pojawi się głębokie rozczarowanie. Taki scenariusz jest prawdopodobny, ponieważ SCT – zgodnie z uzyskanymi wypowiedziami – **miałyby spowodować zmniejszenie ruchu samochodowego czy też zwiększenie miejsca dla zieleni i pieszych, a więc efekty, do osiągnięcia których SCT nie służą.**”

„Motywacje i bariery dla ustanawiania Stref Czystego Transportu w polskich miastach”, ARC Rynek i Opinia, wrzesień 2023 r., <https://sctlab.ios.edu.pl/raport-z-badania-jakosciowego/> (dostęp 14.11.2023)

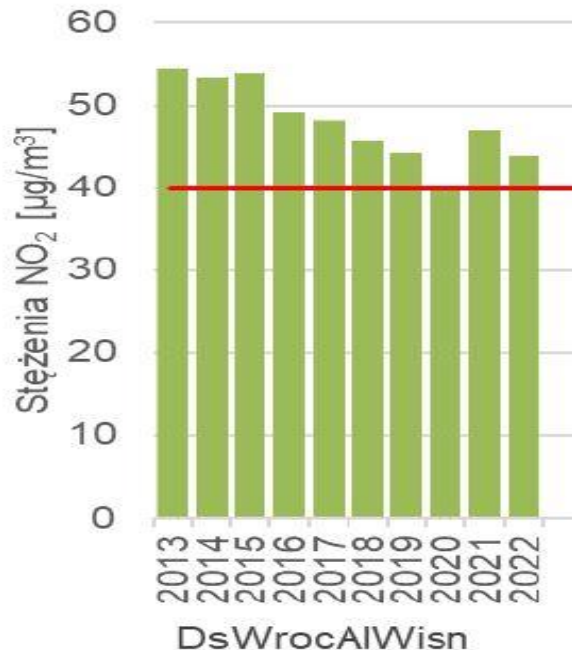


Skąd bierze się efektywność SCT?

Średnie emisje NO_x (g/km) z samochodów osobowych według rodzaju paliwa i norm Euro w porównaniu z limitami norm Euro



Jaki cel stawiamy?



Cel:

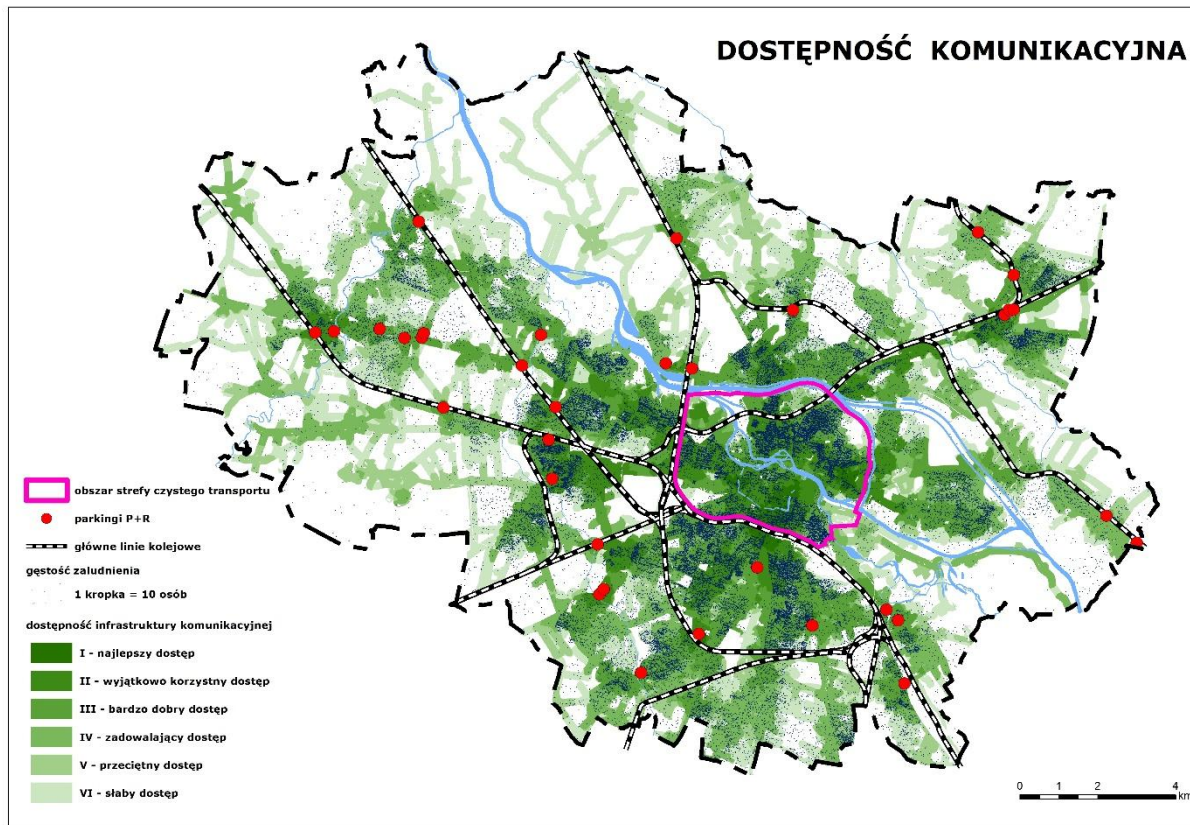
- krótkoterminowy -10% (40 ug/m³)
/2-3 lata od wdrożenia

- średnioterminowy -55% (20 ug/m³)
/2030

- długoterminowy -78% (10 ug/m³)



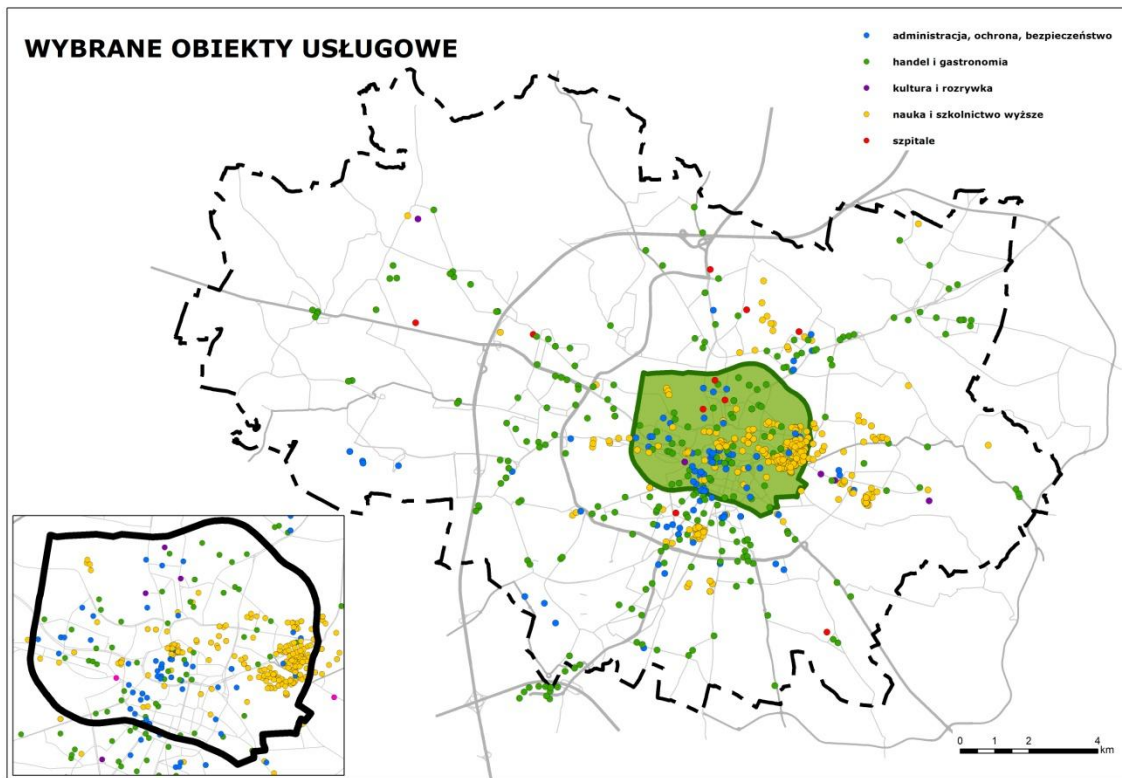
Propozycja - obszar



- + gęsta sieć ulic i przedwojenna zabudowa
- + dostępność transportu zbiorowego
- + czytelne granice/bariery w terenie (rzeki, nasypy)
- + kampusy uczelni
- + instytucje i oferta komercyjna
- parkingi P&R

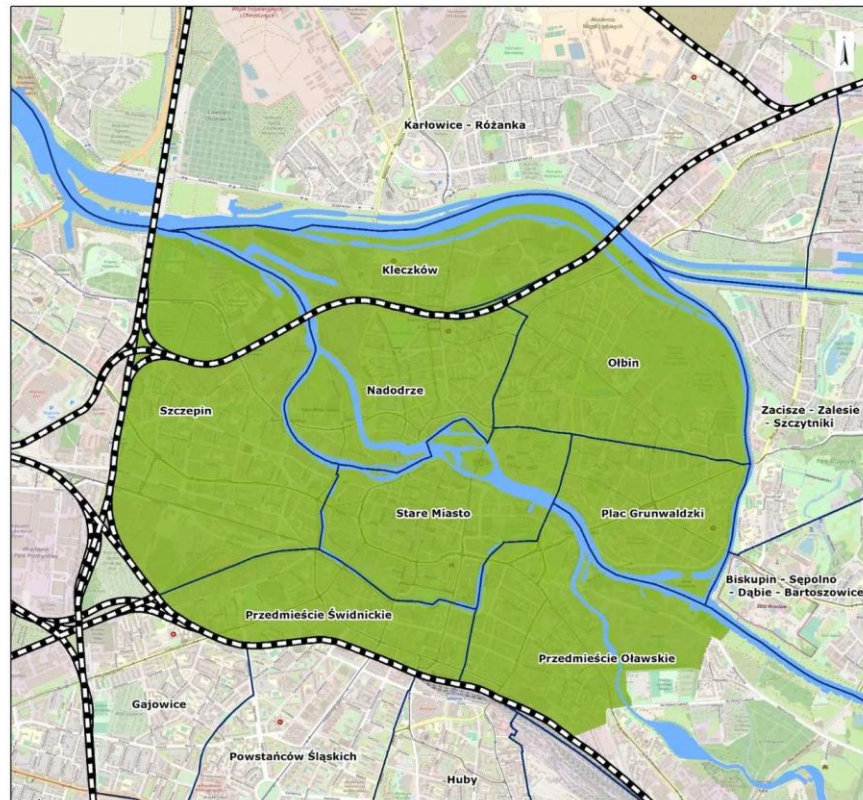


Propozycja - obszar



- + gęsta sieć ulic i przedwojenna zabudowa
- + dostępność transportu zbiorowego
- + czytelne granice/bariery w terenie (rzeki, nasypy)
- + kampusy uczelni
- + instytucje i oferta komercyjna
- parkingi P&R





Strefa Czystego Transportu



17,5 km²

obszar strefy

6 %

powierzchni miasta

22,5%

zameldowanych
w 2022 r. we Wrocławiu


 obszar strefy czystego transportu

bariery terenowe

 rzeki

 główne linie kolejowe

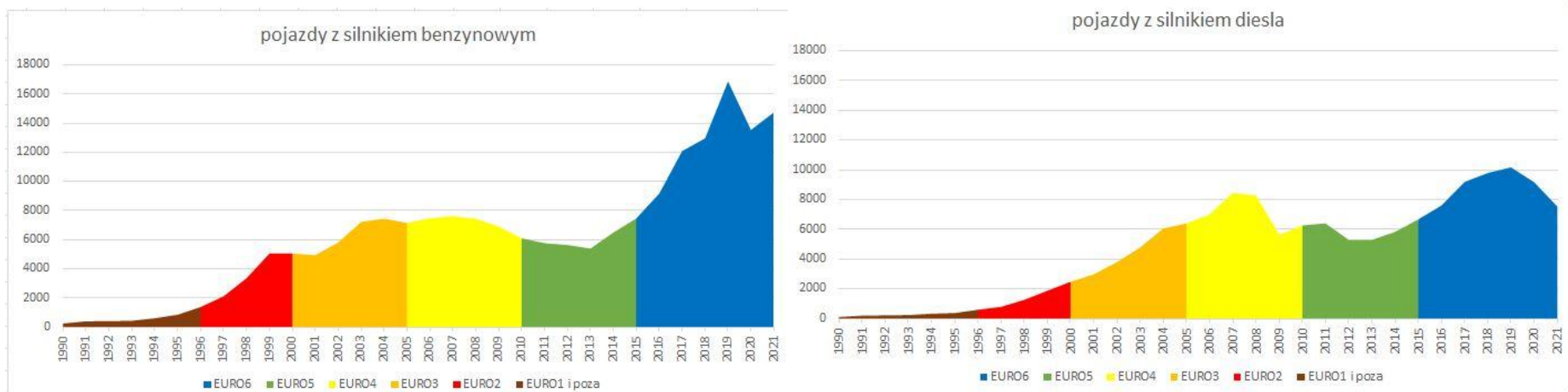
 granica miasta Wrocław

 granica osiedli wg uchwały z dnia 21.01.2016



Czym jeździmy? (normy EURO)

Samochody osobowe zarejestrowane we Wrocławiu dopuszczone do ruchu (na koniec 2021 r.)



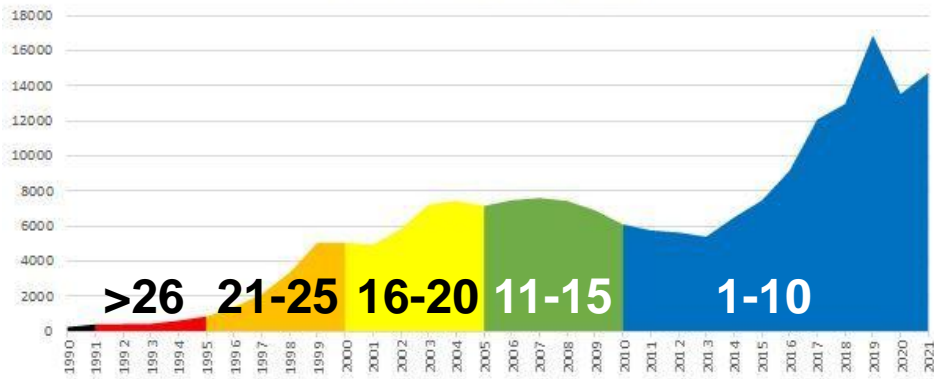
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych CEPiK



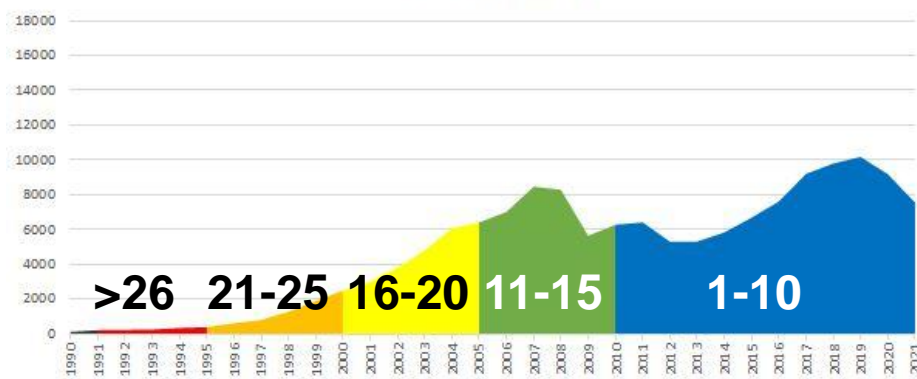
Czym jeździmy? (wiek)

Samochody osobowe zarejestrowane we Wrocławiu dopuszczone do ruchu (na koniec 2021 r.)

pojazdy z silnikiem benzynowym



pojazdy z silnikiem diesla



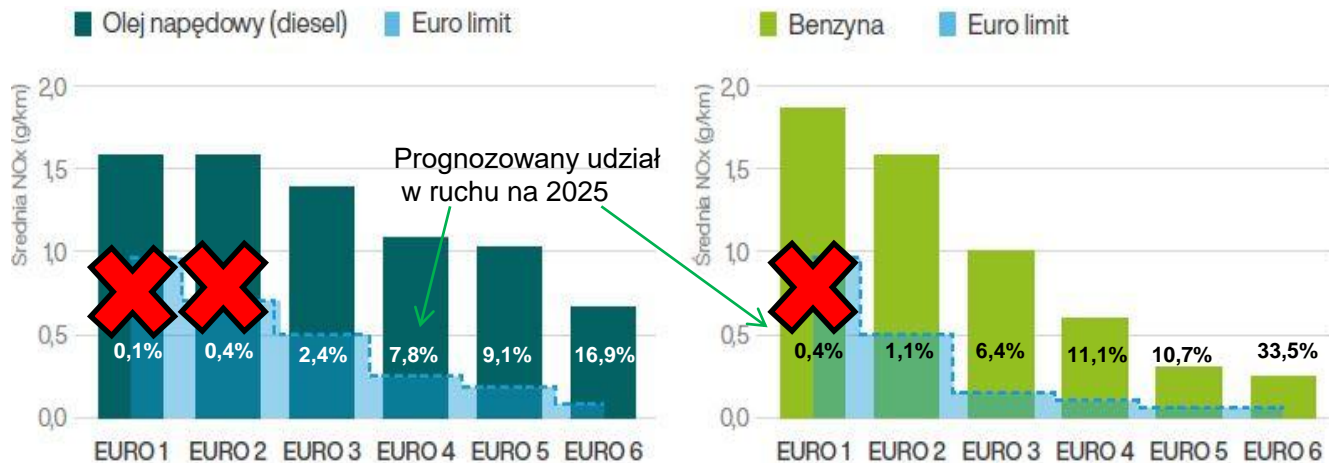
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych CEPiK



RESTRYKCJE/EFEKT (rozważany wariant ostrożny na 2025)

SZACOWANY UDZIAŁ W RUCHU / UDZIAŁ W EMISJI NO_x Z TRANSPORTU WZGLĘDEM 2022

0,9% / 4,4%



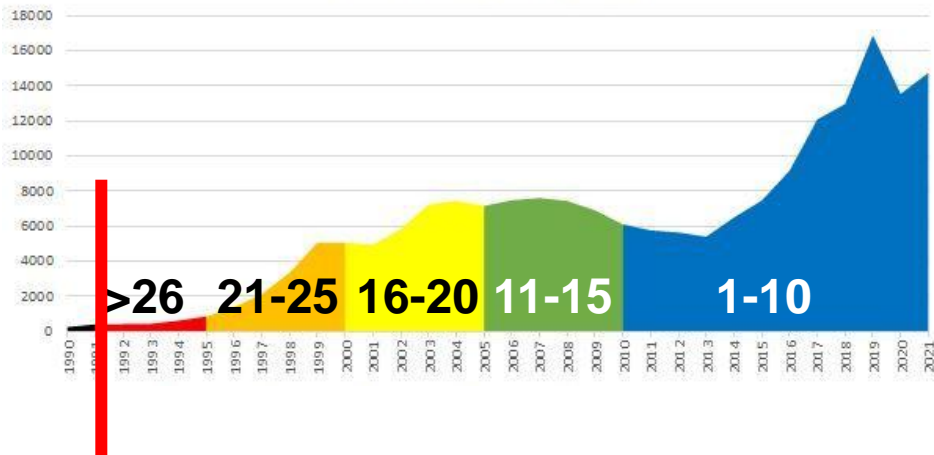
- proponowany próg I (2025)



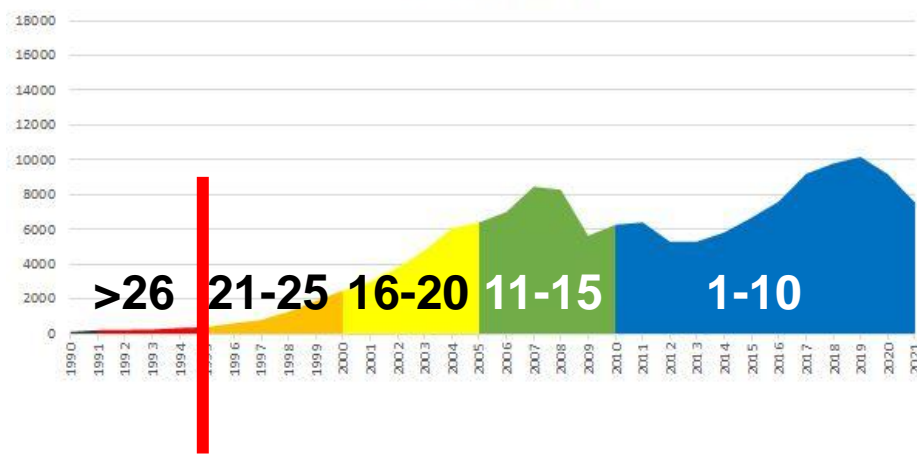
Granica dla analizowanego „wariantu ostrożnego”

Samochody osobowe zarejestrowane we Wrocławiu dopuszczone do ruchu (na koniec 2021 r.)

pojazdy z silnikiem benzynowym



pojazdy z silnikiem diesla



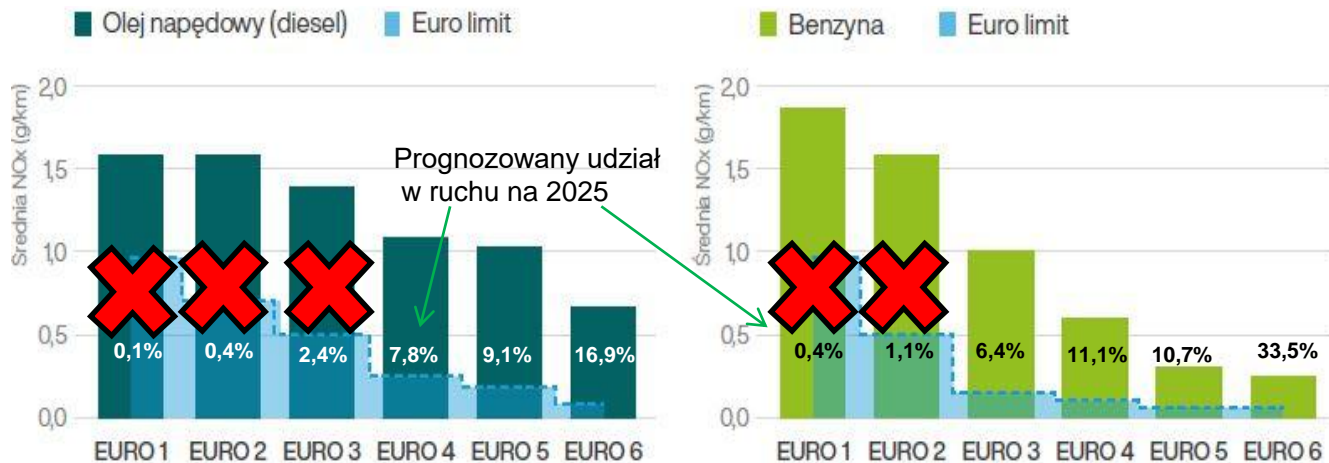
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych CEPiK



RESTRYKCJE/EFEKT (wariant zrównoważony na 2025)

SZACOWANY UDZIAŁ W RUCHU / UDZIAŁ W EMISJI NO_x Z TRANSPORTU WZGLĘDEM 2022

4,4% / 22,6%



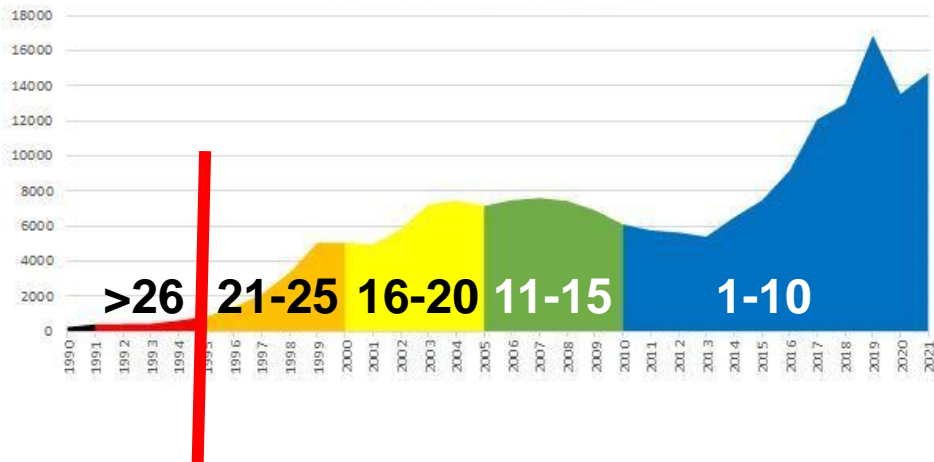
- proponowany próg I (2025)



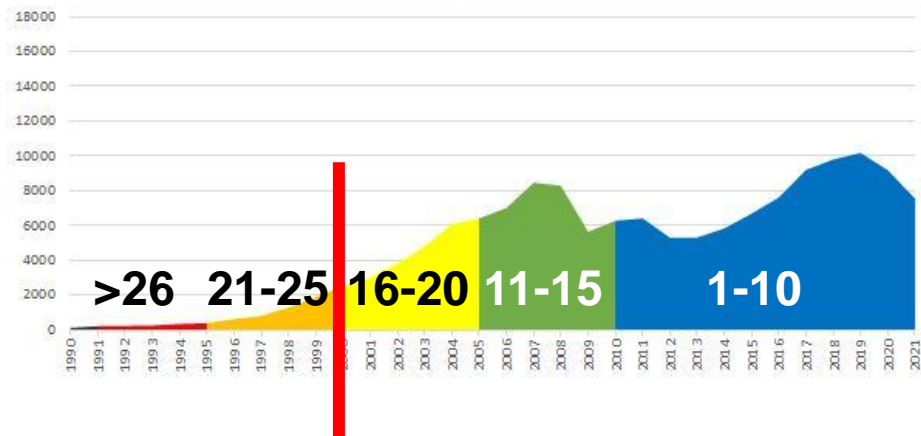
Granica dla rekomendowanego rozwiązania

Samochody osobowe zarejestrowane we Wrocławiu dopuszczone do ruchu (na koniec 2021 r.)
 Granica wariantu rekomendowanego dla Wrocławia

pojazdy z silnikiem benzynowym



pojazdy z silnikiem diesla

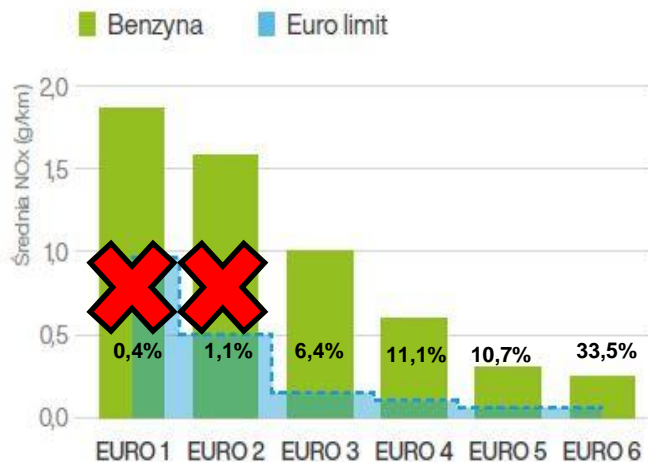
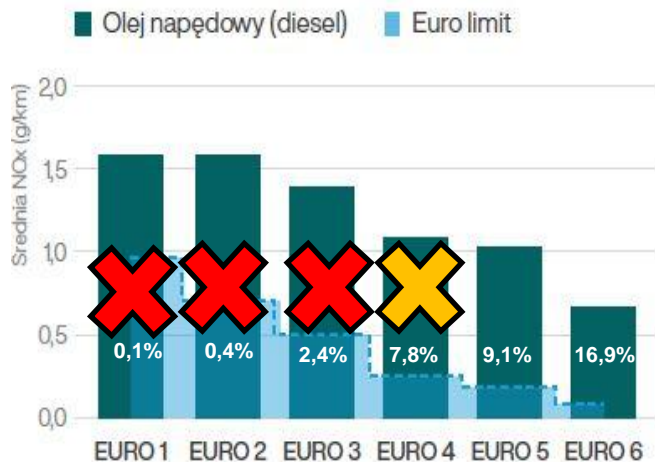


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych CEPiK



RESTRYKCJE (KRAKÓW, WARSZAWA 2026)

UDZIAŁ W RUCHU ~10%



- proponowany próg I we Wrocławiu (2025)



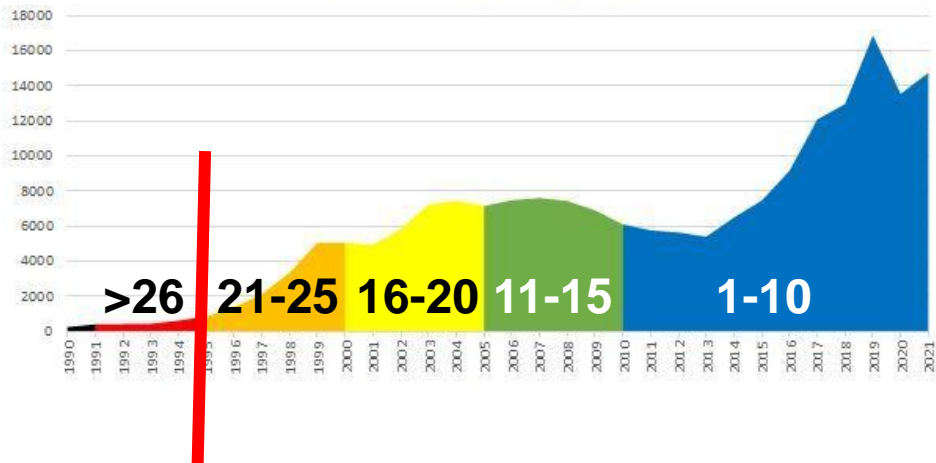
- proponowany próg II w Krakowie i Warszawie (2026)



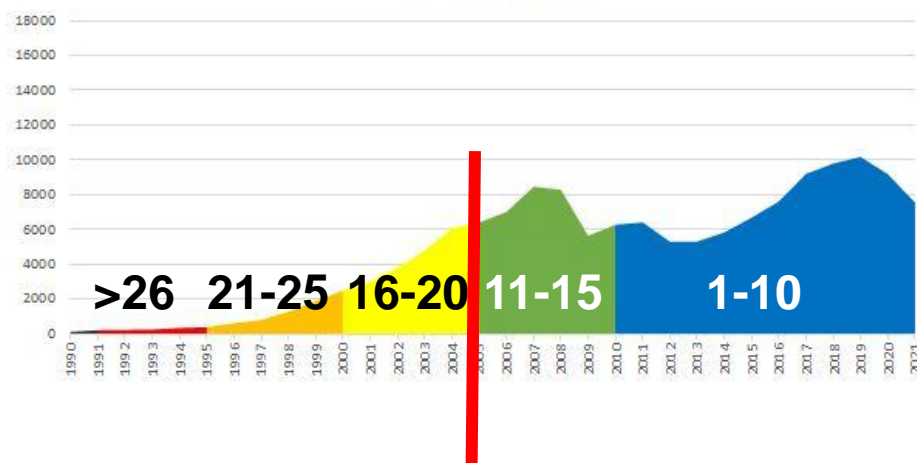
Granica dla wariantu „Kraków-Warszawa 2026”

Samochody osobowe zarejestrowane we Wrocławiu dopuszczone do ruchu (na koniec 2021 r.)

pojazdy z silnikiem benzynowym



pojazdy z silnikiem diesla

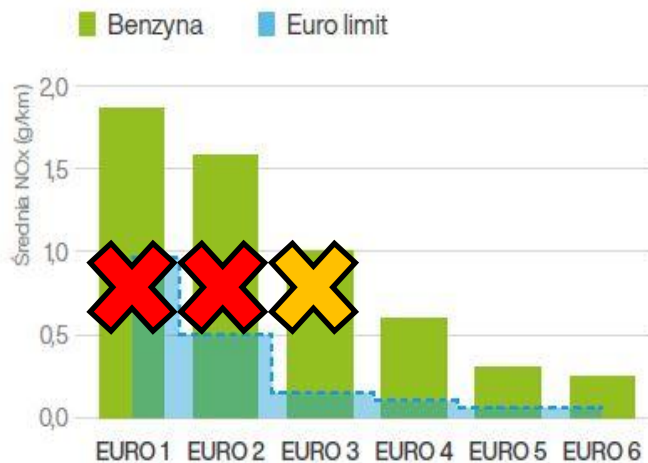
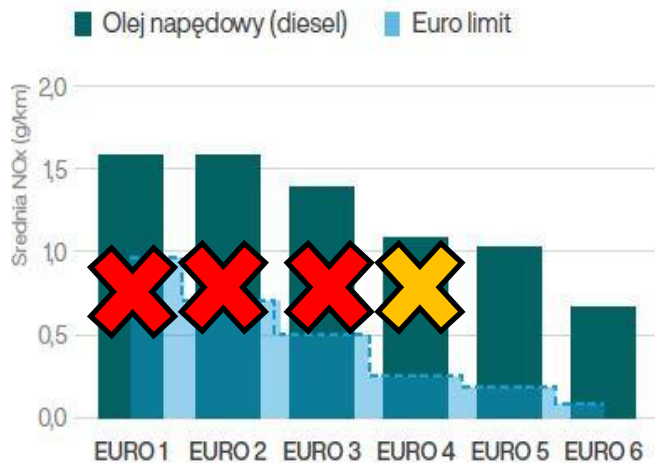


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych CEPiK



EFEKT 2030

UDZIAŁ W EMISJI NO_x Z TRANSPORTU (2022): **35,7%**



- proponowany próg I (2025)

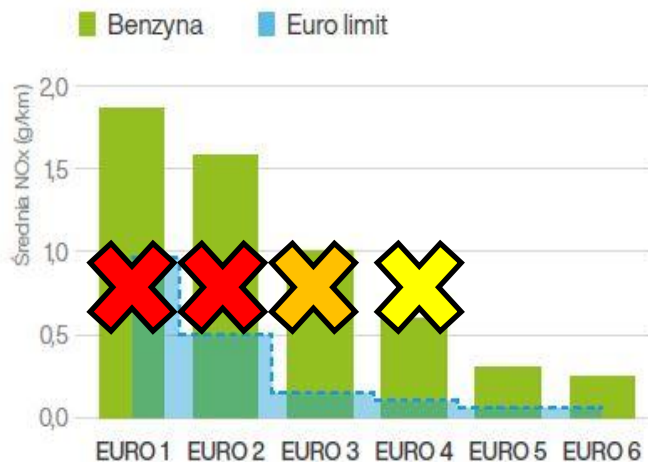
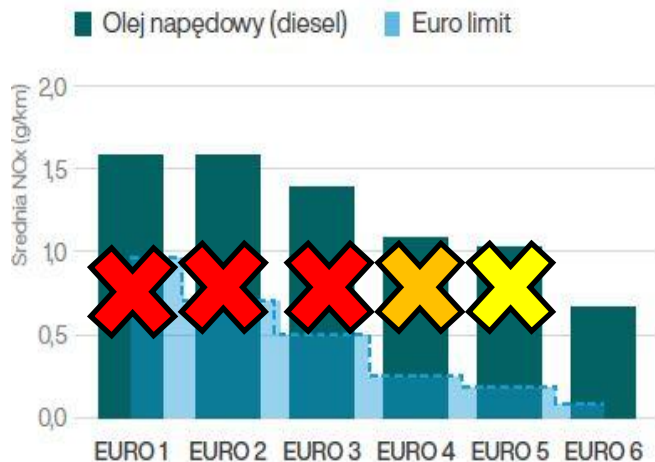


- proponowany próg II (2030)



EFEKT 2035

UDZIAŁ W EMISJI NO_x Z TRANSPORTU (2022): **59,9%**



- proponowany próg I (2025)



- proponowany próg III (2035)



- proponowany próg II (2030)



Kto wjedzie niezależnie od ograniczeń?

WYŁĄCZENIA USTAWOWE

- samochody elektryczne, wodorowe
- samochody z napędem LNG, CNG
- pojazdy służb
- oznakowane pojazdy osób z niepełnosprawnościami

PROPOZYCJE WYŁĄCZEŃ LOKALNYCH

- mieszkańcy strefy (do 2030 r.)
- motocykle
- samochody zabytkowe
- pojazdy specjalne



Posumowanie

- proponowany obszar i kryteria wjazdu są mają charakter propozycji ostrożnej (zachowawczej), są zdecydowanie łagodniejsze niż w przypadku Krakowa i Warszawy na rok 2026
- proponowana strefa będzie jednak bardziej szczelna i łatwiejsza w kontroli, co powinno w dużej mierze zrekompensować łagodniejsze kryteria
- jest to najmniejszy zakres, który daje szansę osiągnięcia celu SCT: spełnienie obecnych norm w zakresie emisji dwutlenku azotu oraz przygotowanie się pod spodziewane dwukrotne zaostrzenie normy



Dziękuję za uwagę

Tomasz Stefanicki

Zastępca Dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności
Urząd Miejski Wrocławia

bzm@um.wroc.pl

