



**DOLNY  
ŚLĄSK**

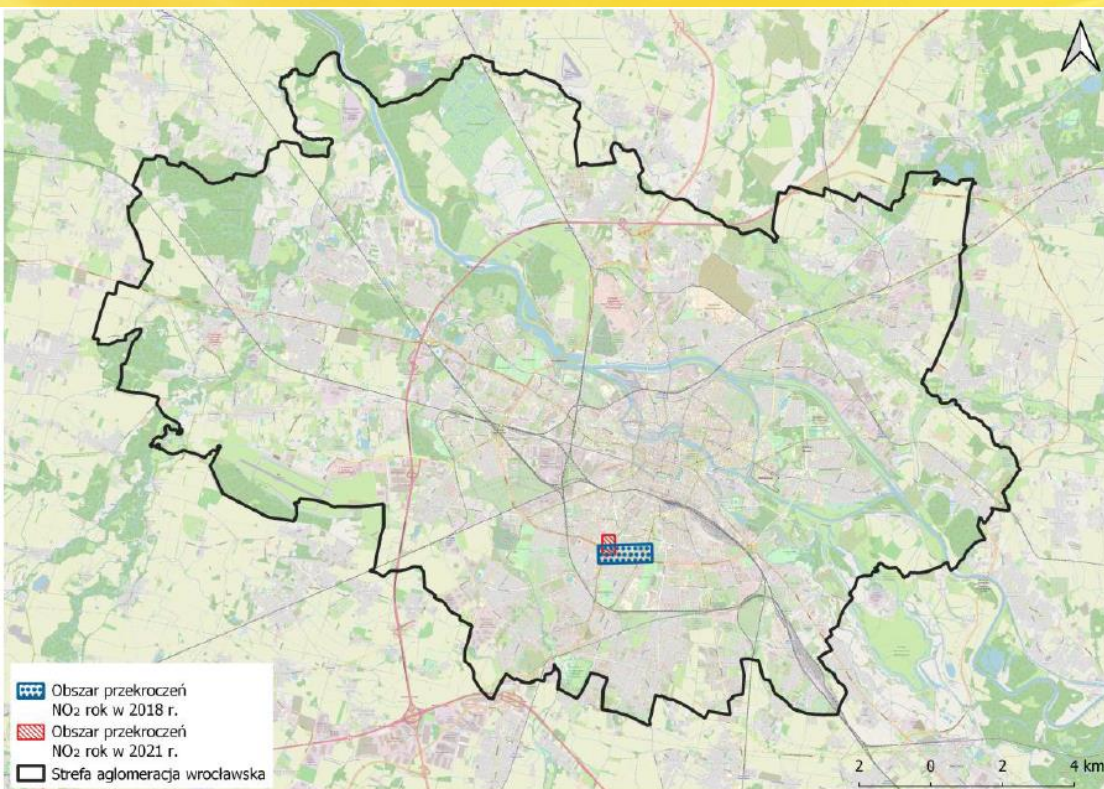
**25 MAM  
LAT**

# **Strefa czystego transportu we Wrocławiu**

**Założenia określone w aktualizacji Programu  
Ochrony Powietrza przyjętego uchwałą Sejmiku  
Województwa Dolnośląskiego  
nr LVII/1201/23 z 13 lipca 2023 roku**

- Program ochrony powietrza sporządza się na podstawie oceny wyników poziomów substancji w powietrzu sporządzanym corocznie przez GIOŚ- Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska we Wrocławiu – art. 91 ust. 1 ustawy *P.o.ś.*
- Na podstawie Rocznej Oceny Jakości Powietrza w Województwie Dolnośląskim za 2018 rok 16 lipca 2020 roku przyjęto Program ochrony powietrza (uchwała Sejmiku Województwa Dolnośląskiego Nr XXI/505/20).
- Z racji utrzymywania się przekroczeń standardów jakości powietrza (Ocena Jakości Powietrza za rok 2021) przyjęto aktualizację Programu ochrony powietrza (uchwała Sejmiku Województwa Dolnośląskiego nr LVII/1201/23 z 13 lipca 2023 roku) – art. 91 ust. 9c ustawy *P.o.ś.*
- W Programie ochrony powietrza obowiązkowe jest określenie działań ochronnych dla grup ludności wrażliwych na przekroczenie, obejmujących w szczególności osoby starsze i dzieci.

- W 2018 roku w obszarze przekroczeń NO<sub>2</sub> obejmującym powierzchnię 0,8 km<sup>2</sup> (w aglomeracji wrocławskiej) znajdowało się 698 osób wrażliwych.
- W 2021 roku w obszarze przekroczeń NO<sub>2</sub> obejmującym powierzchnię 0,2 km<sup>2</sup> (w aglomeracji wrocławskiej) znajdowało się 119 osób wrażliwych.<sup>1)</sup>



2018 rok - miasto Wrocław,  
dzielnica Krzyki,  
Rejon al. Wiśniowej,  
ul. Powstańców Śląskich i ul. Ślężnej

2021 rok - miasto Wrocław,  
dzielnica Krzyki,  
Skrzyżowanie  
al. Wiśniowej i ul. Powstańców  
Śląskich,  
zachodnia część ul. Sztabowej<sup>2)</sup>

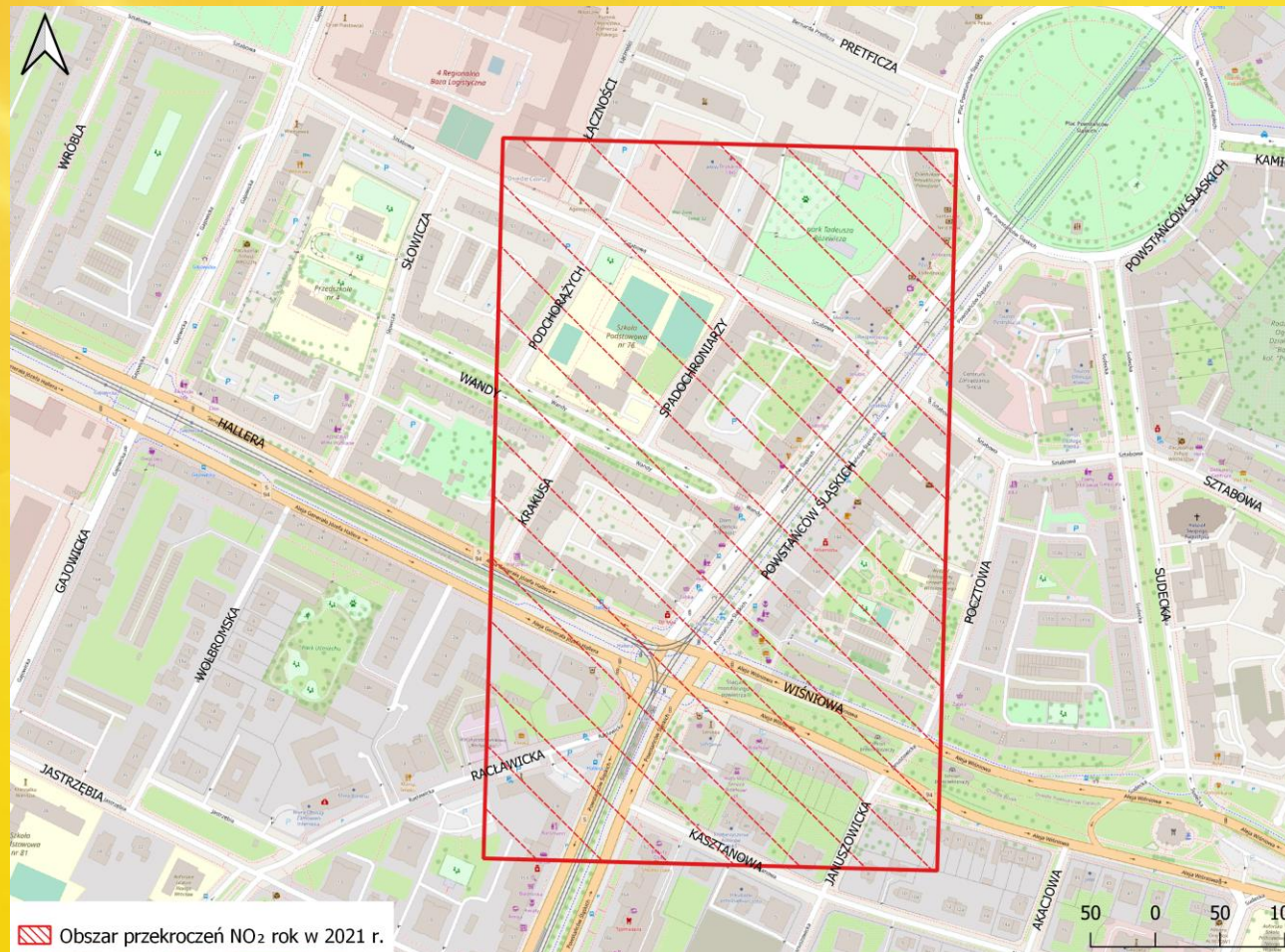
Źródła:

1) GIOŚ Regionalny Departament Monitoringu Środowiska we Wrocławiu, Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim, Raport wojewódzki za rok 2018

2) Opracowanie: Ekometria dla: Aktualizacja Programu ochrony powietrza z 2023 roku



Główną przyczyną wystąpienia przekroczeń jest oddziaływanie emisji związanej z intensywnym ruchem pojazdów w centrum miasta.



2018 rok – miasto Wrocław,  
dzielnica Krzyki,  
Rejon al. Wiśniowej,  
ul. Powstańców Śląskich  
i ul. Ślężnej

2021 rok – miasto Wrocław,  
dzielnica Krzyki,  
Skrzyżowanie al. Wiśniowej  
i ul. Powstańców Śląskich,  
zachodnia część  
ul. Sztabowej

# Wyniki pomiarów stężeń ditlenku azotu w aglomeracji wrocławskiej

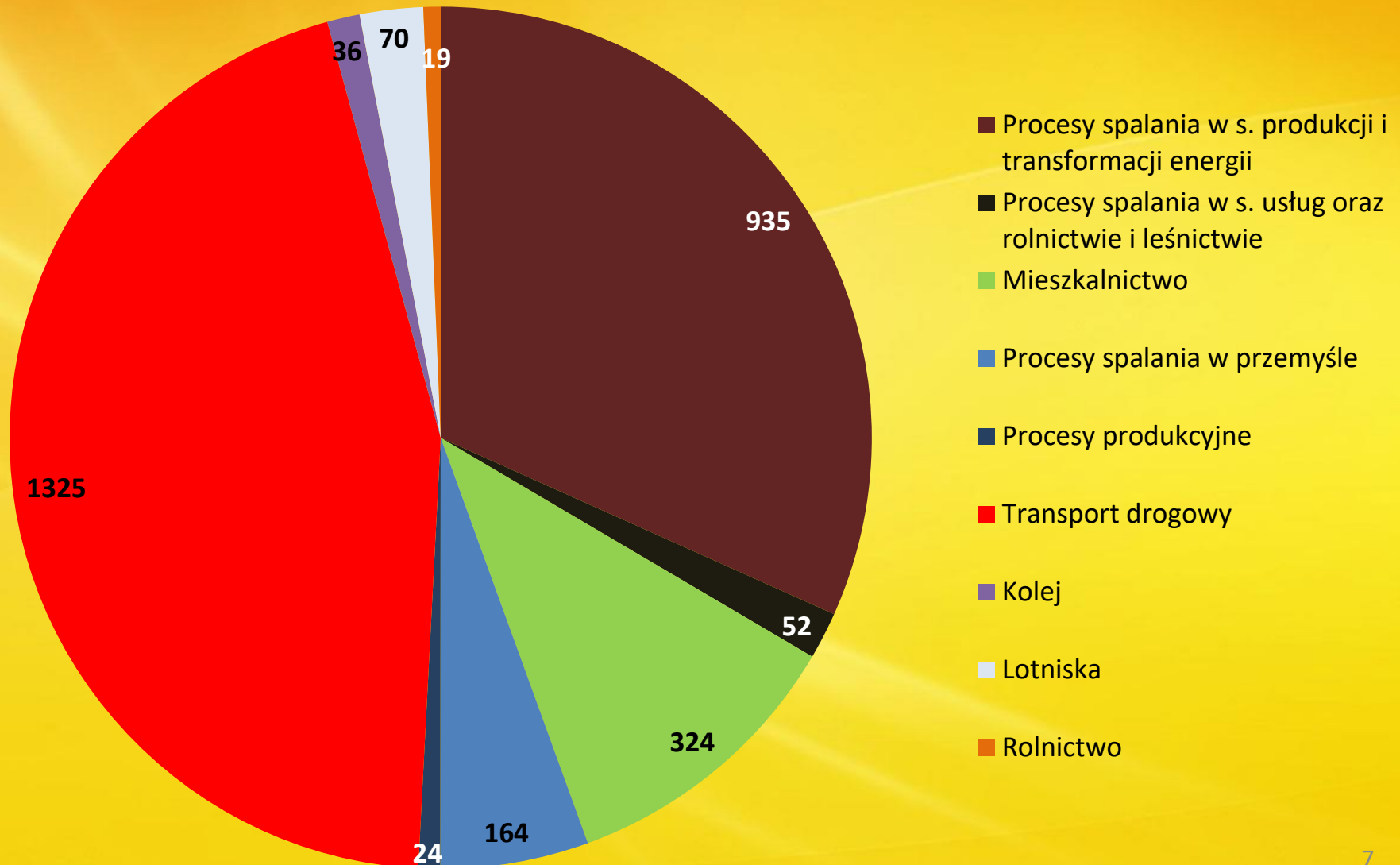
Lp.	Stanowisko (kod krajowy stacji)	Rok	NO <sub>2</sub> (rok)	
			S <sub>a</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Wielkość przekroczenia
Norma zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu			40	
1.	Wrocław – Bartnicza (DsWrocBartni)	2018	16	0
		2019	14	0
		2020	13	0
		2021	13	0
		2022	12	0
2.	Wrocław - Wiśniowa (DsWrocAlWisn)	2018	46	6
		2019	44	4
		2020	40	0
		2021	47	7
		2022	44	4
3.	Wrocław - Korzeniowskiego (DsWrocWybCon)	2018	22	0
		2019	20	0
		2020	20	0
		2021	20	0
		2022	19	0

# Źródła emisji NO<sub>2</sub> w strefie aglomeracja wrocławska

## Największe źródła emisji wg kategorii SNAP stosowane przez KOBiZE

Lp.	Źródło emisji	2018 rok [Mg/rok]	% udziału w emisji	2021 rok [Mg/rok]	% udziału w emisji	Procent zmiany
	SUMA WIELKOŚCI EMISJI (z wszystkich kategorii)	4019,2	100	2962,5	100	spadek o 73%
1.	Transport drogowy	2 201,4	55	1 325,5	45	spadek o 66%
2.	Procesy spalania w sektorze produkcji i transformacji energii	939,4	23	935,6	32	spadek o 0,5%
3.	Mieszkalnictwo	439,5	11	329,4	11	spadek o 33%
4.	Procesy spalania w przemysle	149,8	4	164,0	6	wzrost o 9%
5.	Lotniska	83,9	2	70,4	3	spadek o 20%
6.	Procesy spalania w sektorze usług oraz rolnictwie i leśnictwie	62,8	2	52,1	2	spadek o 20%

# Bilans emisji zanieczyszczeń dla strefy a. wrocławska w 2021 r.





# Podstawowe założenia dot. STC zapisane w aPOP

Działanie podzielone jest na trzy etapy:

- a) I etap – 01.01. - 31.12.2024 - przeprowadzenie analiz, badań i konsultacji społecznych – powstanie dokumentacji określającej sposób i harmonogram wdrażania strefy czystego transportu;
- b) II (01.01. – 31.12.2025) i III (01.01 - 31.07.2026) etap – tworzenie określonej w harmonogramie powierzchni SCT;

Zakończenie zadania określone jest na 31 lipca 2026 r. z uwagi na fakt obowiązywania Programu ochrony powietrza i braku możliwości ustalenia zadania dłuższego, niż termin obowiązywania dokumentu.

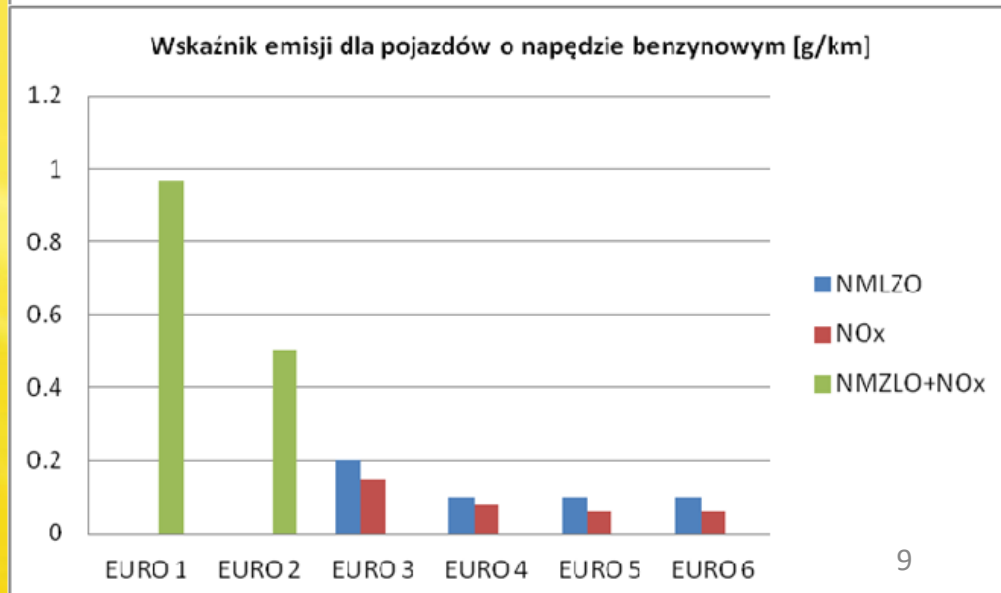
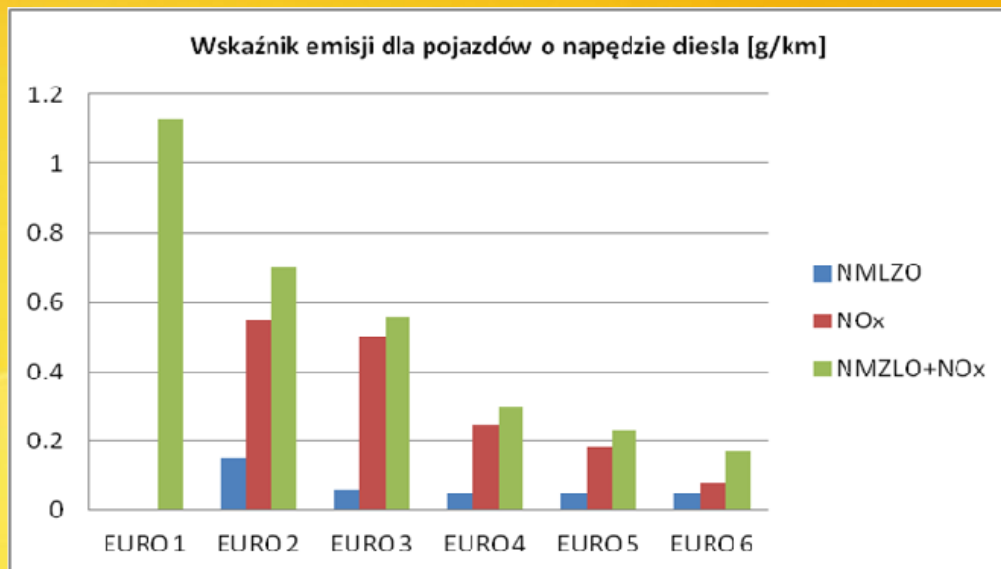
Projektując strefę należy mieć na uwadze lokalizację obszaru przekroczeń poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu (standardu jakości powietrza) we Wrocławiu i tak go zaplanować, aby w efekcie jej wdrożenia stężenia dwutlenku azotu w mieście Wrocławiu (całej strefie aglomeracja wrocławska) uległy obniżeniu poniżej poziomów dopuszczalnych.



Zauważalna redukcja emisji NO<sub>2</sub> będzie miała miejsce w momencie, gdy średni wiek floty nie będzie przekraczał 10 lat, czyli na drogach będą obecne głównie pojazdy spełniające minimum normę EURO 4.

W 2020 Polsce jednak odsetek pojazdów powyżej normy EURO 4 wynosił jedynie ok. 16%, a ponad 58% samochodów osobowych miało więcej niż 16 lat.

Natomiast większość zarejestrowanych samochodów osobowych (88,8%) miała 6 lat i więcej; ich udział spadł w porównaniu z 2018 r. o jedynie o 0,7 p. proc.



W strefie aglomeracja wrocławska w sektorze ruchu drogowego nałożone na samorząd gminny są trzy zadania:

- Działanie AwSCTr - Strefa czystego transportu we Wrocławiu (działanie określone w aktualizacji Programu ochrony powietrza z lipca 2023 roku)
- Działanie AwKoMi - poprawa jakości taboru komunikacji miejskiej poprzez wymianę autobusów na spełniające przynajmniej normę EURO VI  
15 autobusów rocznie (działanie średnioterminowe na lata 2021-2024 – łączna liczba założona do wymiany - 60 autobusów)
- Działanie AwZiDr – Nasadzenia zieleni wzdłuż największych ciągów komunikacyjnych we Wrocławiu, o SDR>30 000 pojazdów połączone z działaniem DsObZi (zwiększanie terenów zielonych w strefie aglomeracja wrocławska)  
8,3 hektara rocznie (działanie długoterminowe na lata 2021-2026 – łączna liczba założona do posadzenia – 49,9 ha)

Działania AwSCTr i AwKoMi oprócz możliwości osiągnięcia założonego efektu ekologicznego, czyli redukcji wielkości emisji dwutlenku azotu mają na celu propagowanie i uprzywilejowanie transportu zbiorowego (poprawa stanu technicznego autobusów bezpośrednio wpłynie na ilość osób chętnych do korzystania), rowerów i ruchu pieszego.



**DOLNY  
ŚLĄSK**

**25** MAM  
LAT

**Dziękuję za uwagę**