

KONSULTACJE SPOŁECZNE

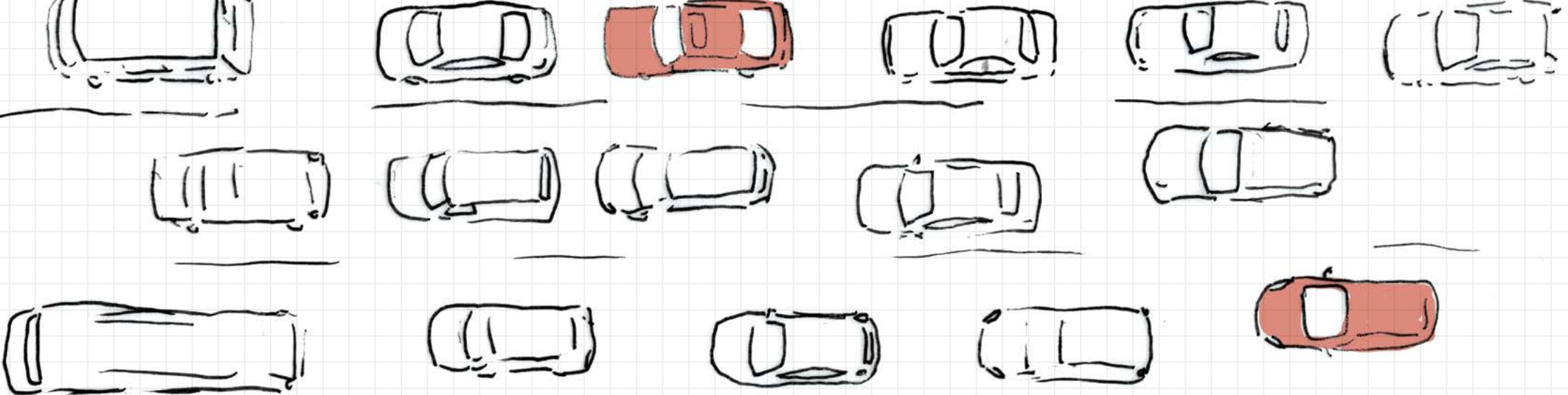
POWIEDZ NAM, JAK...



JAKIEJ STREFY CZYSTEGO
TRANSPORTU POTRZEBUJEMY?

BROSZURA INFORMACYJNA

Szczegóły na: www.wroclaw.pl/konsultacje



Broszura towarzyszy konsultacjom wprowadzenie strefy czystego transportu we Wrocławiu: jej obszaru, kryteriów ograniczeń wjazdu do strefy i wyłączeń z nich oraz etapów realizacji. O konsultacjach dowiesz się więcej na **www.wroclaw.pl/konsultacje**.



O CZYM ROZMAWIAMY

Skąd inicjatywa utworzenia strefy czystego transportu (SCT) we Wrocławiu?

Jakość powietrza we Wrocławiu jest niesatysfakcjonująca, w związku z tym szukamy różnych sposobów na jej poprawę. W 2018 r. przyjęto ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych, pozwalającą samorządom tworzyć strefy czystego transportu, właśnie w celu ograniczenia negatywnego wpływu użytkowania samochodów na jakość powietrza i zdrowie mieszkańców i mieszkańek.

Pierwsze rozmowy o wprowadzeniu w mieście strefy, gdzie miałyby obowiązywać szczególne zasady poruszania się (np. ograniczenie wjazdu pojazdów o określonym typie silników do centrum miasta) miały miejsce już podczas wrocławskiego panelu obywatelskiego w 2020 r. Temat ten poruszany był również przez organizacje pozarządowe i ruchy społeczne zajmujące się zdrowiem i jakością życia. Przejawem tej dyskusji jest stanowisko Rady Osiedla Przedmieście Oławskie, która wiosną 2022 r. przyjęła uchwałę z postulatem utworzenia takiej strefy obejmującej to osiedle. W lipcu 2022 r. pracownia Research Collective przeprowadziła badania opinii publicznej w polskich miastach dotyczące poparcia dla utworzenia strefy

czystego transportu w swoim mieście. W skali kraju za wprowadzaniem strefy czystego transportu jest 58 proc. badanych, w Warszawie i Łodzi już po 66 proc., a we Wrocławiu aż 74 proc. ankietowanych.

Dodatkowym argumentem za wprowadzeniem SCT są ustalenia Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO). Zgodnie z zapisami tego dokumentu SCT będą obowiązkowe dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców, gdzie notuje się przekroczone stężenie szkodliwych substancji (zawartość w powietrzu dwutlenku azotu – NO₂) w stosunku do unijnych progów (Wrocław jest jednym z nich).

Kiedy miałyby zostać wprowadzona SCT we Wrocławiu?

Po ustaleniu zasad funkcjonowania strefy potrzebny jest okres co najmniej roku na ich wprowadzenie. Chodzi tu zarówno o przygotowanie i zainstalowanie odpowiedniego oznakowania, jak też zakup i montaż niezbędnego sprzętu (np. kamery odczytujące numery rejestracyjne). Ten czas jest także potrzebny użytkownikom i użytkowniczkom aut na ewentualną zmianę zachowań komunikacyjnych.

Kto zdecyduje o kształcie i zasięgu strefy oraz o obowiązujących restrykcjach?

Zdecyduje o tym Rada Miejska Wrocławia przez przyjęcie uchwały o utworzeniu strefy czystego transportu. Wprowadzenie strefy, jak i jej każdorazowa zmiana, wymagają przeprowadzenia konsultacji społecznych. W związku z tym również mieszkanki i mieszkańcy miasta mają wpływ na jej kształt.

Chcesz wiedzieć więcej?

Kompleksową wiedzę na temat strefy czystego transportu proponowanej we Wrocławiu znajdziesz w dokumencie: "Strefa czystego transportu we Wrocławiu. Raport z badań emisji spalin pojazdów oraz rekomendacje w zakresie utworzenia SCT" dostępnym tutaj: www.wroclaw.pl/komunikacja/strefa-czystego-transportu-wroclaw-badania-konsultacje-rekomendacje.

Masz specjalne potrzeby i chcesz uczestniczyć w konsultacjach?

Jako organizatorom zależy nam, aby w konsultacjach mogły uczestniczyć wszystkie zainteresowane osoby. Jeżeli masz specjalne potrzeby, napisz do nas (adres: konsultacje@tfeps.pl) najpóźniej 5 dni przed planowanym wydarzeniem, postaramy się zapewnić Ci możliwość udziału w konsultacjach społecznych.

O PROPONOWANEJ STREFIE WE WROCŁAWIU

Jaki obszar miałyby mieć SCT?

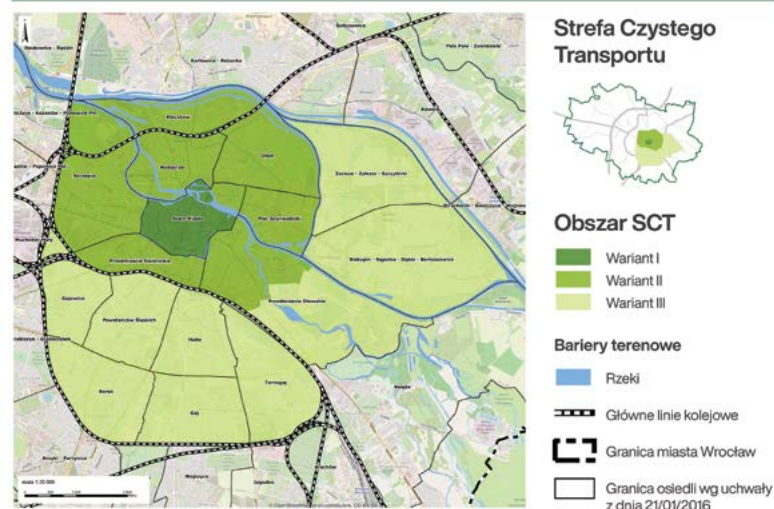
W Raporcie z badań emisji spalin pojazdów dla miasta Wrocławia przygotowano trzy propozycje obszarów takiej strefy.

Autorzy Raportu rekomendują **wariant II**, obejmujący centrum miasta i tę część śródmieścia, w której zachowała się przedwojenna zabudowa. Są to osiedla, gdzie dominują kamienice: Stare Miasto, Nadodrze, Ołbin, Kleczków, Przedmieście Oławskie i Przedmieście Świdnickie, a także część kojarzonego raczej z blokami osiedla Szczepin oraz Osiedla Plac Grunwaldzki, kojarzonego m. in. z kampusem Politechniki Wrocławskiej. Łącznie to obszar stanowiący ok. 6% powierzchni Wrocławia, zamieszkały przez prawie jedną czwartą (23%) zameldowanych w mieście osób.

Wariant I obejmuje ściśle centrum miasta ograniczone Fosą Miejską i Odrą, stanowi ok. 0,6% obszaru Wrocławia. Granice **wariantu III** w części północnej i zachodniej pokrywają się z wariantem II. Na wschodzie obejmują całość obszaru Wielkiej Wyspy, na południu oparte są o nasyp kolejowej obwodnicy towarowej Wrocławia. To 15,5% powierzchni miasta.

Zgodnie z założeniami Raportu obszar strefy powinien być stosunkowo nieduży, ale musi być ważny (np. ze względu na konieczne podróże) dla jak największej liczby mieszkańców i mieszkańek. Takie podejście zalecają miasta Europy Zachodniej, które z sukcesem wdrożyły strefy.

Warianty I, II, III – porównanie



Proponowane granice wrocławskiej strefy oparte są na wyraźnych barierach terenowych: liniach kolejowych prowadzonych na nasypach i rzekach. Wjazd do strefy będzie zawsze związany z przekroczeniem mostu lub wiaduktu kolejowego (jedynym wyjątkiem miałyby być wjazdy od strony ul. Krakowskiej i Międzyrzeckiej). Dzięki temu granica strefy będzie czytelna dla wszystkich.

Jakie są planowane kryteria wjazdu do strefy?

Strefę należy wdrażać etapowo. Najpierw – łagodne kryteria wjazdu, z czasem coraz ostrzejsze; ich harmonogram powinien być znany od początku. Pozwoli to wszystkim świadomie zaplanować ewentualną zmianę nawyków transportowych. W Raporcie przygotowano trzy warianty kryteriów wjazdu do SCT: ostrożny, zrównoważony i ambitny. W każdym przypadku zakłada się, że początek obowiązywania strefy miałyby mieć miejsce w **2025 r.**; zaostrenie kryteriów można planować na lata: **2028 i 2032**. Te kryteria są jednym z najistotniejszych elementów diskutowanych w obecnych konsultacjach społecznych.

Wariant ostrożny: zakłada się (od 2025 r.) ograniczenie wjazdu do strefy dla samochodów benzynowych wyprodukowanych przed 1996 r. (30-letnie i starsze) oraz samochodów z silnikiem Diesla wyprodukowanych przed 2000 r. (26-letnie i starsze). W 2028 r. ograniczenie będzie obowiązywało samochody benzynowe wyprodukowane przed 2000 r. (samochody 29-letnie i starsze) oraz samochody z silnikiem Diesla wyprodukowane przed 2005 r. (samochody minimum 24-letnie). Na trzecim etapie, tj. w 2032 r., z wjazdu do strefy zostaną wykluczone samochody benzynowe wyprodukowane przed 2005 r. (samochody minimum 28-letnie) oraz samochody z silnikiem Diesla wyprodukowane przed 2010 r. (samochody 23-letnie i starsze).

W **wariacie zrównoważonym** i jednocześnie rekomendowanym przez autorów Raportu zakłada się, że w 2025 r. wprowadzone zostanie ograniczenie wjazdu do strefy dla samochodów benzynowych wyprodukowanych przed 2000 r. (26-letnie i starsze) oraz samochodów z silnikiem Diesla wyprodukowanych przed 2005 r. (minimum 21-letnie). W 2028 r. ograniczenie będzie obowiązywało samochody benzynowe wyprodukowane przed 2005 r. (samochody 24-letnie i starsze) oraz samochody z silnikiem Diesla wyprodukowane przed 2010 r. (samochody 19-letnie i starsze). Na trzecim etapie, tj. w 2032 r., z wjazdu do strefy zostaną wykluczone samochody benzynowe wyprodukowane przed 2010 r. (samochody 23-letnie i starsze) oraz auta z silnikiem Diesla sprzed 2015 r. (samochody 18-letnie i starsze).

W **wariacie ambitnym** zakłada się w 2025 r. ograniczenie wjazdu do strefy dla samochodów benzynowych wyprodukowanych przed 2005 r. (21-letnie i starsze) oraz aut z silnikiem Diesla wyprodukowanych przed 2010 r. (16-letnie i starsze). W 2028 r. ograniczenie będzie obowiązywało samochody benzynowe wyprodukowane przed 2010 r. (samochody 19-letnie i starsze) oraz auta z silnikiem

Diesla wyprodukowane przed 2015 r. (samochody 14-letnie i starsze). Na trzecim etapie, tj. w 2032 r., z wjazdu do strefy zostaną wykluczone samochody benzynowe sprzed 2015 r. (samochody 18-letnie i starsze) oraz auta z silnikiem Diesla, które nie będą spełniały normy Euro 7 (jej wdrożenie planuje się w latach 2025–27).

Wariant 1 – Ostrożny						
	2025		2028		2032	
Rok produkcji pojazdu	Benzyna	Diesel	Benzyna	Diesel	Benzyna	Diesel
2010–2014 (Euro 5)	■	■	■	■	■	■
2005–2009 (Euro 4)	■	■	■	■	■	■
2000–2004 (Euro 3)	■	■	■	■	■	■
1996–1999 (Euro 2)	■	■	■	■	■	■

Wariant 2 – Zrównoważony						
	2025		2028		2032	
Rok produkcji pojazdu	Benzyna	Diesel	Benzyna	Diesel	Benzyna	Diesel
2015–? (Euro 6)	■	■	■	■	■	■
2010–2014 (Euro 5)	■	■	■	■	■	■
2005–2009 (Euro 4)	■	■	■	■	■	■
2000–2004 (Euro 3)	■	■	■	■	■	■

Wariant 3 – Ambitny						
	2025		2028		2032	
Rok produkcji pojazdu	Benzyna	Diesel	Benzyna	Diesel	Benzyna	Diesel
? (Euro 7)	■	■	■	■	■	■
2015–? (Euro 6)	■	■	■	■	■	■
2010–2014 (Euro 5)	■	■	■	■	■	■
2005–2009 (Euro 4)	■	■	■	■	■	■

Terminy obowiązywania norm Euro 2 – Euro 4 oraz termin początkowy obowiązywania normy Euro 5 ustalone na podstawie § 1 pkt 2) lit. a) Załącznika nr 9 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczaniem pojazdów do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach. Termin końcowy obowiązywania normy Euro 5 oraz terminy obowiązywania normy Euro 6 ustalone na podstawie odrębnych przepisów. Terminy obowiązywania normy Euro 7 nie zostały ujęte w druku zamknięcia redakcji niniejszego opracowania.

Czy będą wyjątki dla wybranych grup osób czy pojazdów?

Część pojazdów i osób jest zwolnionych na mocy przepisów ustawowych. Chodzi tu o pojazdy elektryczne, wodorowe oraz napędzane gazem ziemnym (LNG, CNG, ale uwaga – nie LPG!), a także o samochody użytkowane przez szereg służb państwowych, drogowych i ratunkowych, autobusy szkolne i, wreszcie, odpowiednio oznakowane pojazdy przewożące osoby z niepełnosprawnościami.

Przewiduje się umożliwienie wjazdu do strefy pojazdom specjalnym (o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu; wynika to z odpowiedniego rozporządzenia), a także zabytkowym.

W konsultacjach społecznych można również zgłaszać propozycje innych pojazdów lub osób nieobjętych restrykcjami wjazdu. Warto jednak mieć na uwadze, że dotychczas **zapropomowane w rekomendacjach ograniczenia obejmują ok. 5% aut poruszających się po strefie śródmiejskiej Wrocławia**. Można je zatem uznać za łagodne. Często postulowane w dyskusjach pozwolenie na poruszanie się po strefie osobom mieszkającym w danym mieście praktycznie pozbawiłoby sensu wprowadzania takich ograniczeń, bo samochody zarejestrowane we Wrocławiu stanowią znaczną część samochodów poruszających się po mieście. Tego rodzaju

wyłączenia co do zasady nie są stosowane w innych strefach – m.in. tej uchwalonej w Krakowie oraz proponowanej w Warszawie. Niekiedy osoby mieszkające posiadające najstarsze samochody mogą wykupić abonamenty, co daje im więcej czasu na zmianę samochodu lub sposobu poruszania się po mieście. To dobre rozwiązanie, niestety jednak przepisy Ustawy w praktyce uniemożliwiają je. Ich zmiana jest postulatem, z którym miasta wystąpiły do Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

O POZOSTAŁYCH ZAGADNIENIACH

Dlaczego warto wprowadzić SCT?

Celem SCT jest ograniczenie stężenia tlenków azotu i cząstek stałych (PM-ów) w atmosferze, które są emitowane przez samochody, a tym samym – poprawa jakości powietrza. Jednym z ważnych źródeł tych szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń jest transport. Z przeprowadzonych badań wyraźnie wynika, że samochody poruszające się po Wrocławiu różnią się pod względem ilości emitowanych zanieczyszczeń. To, które auto zanieczyszcza bardziej, zależy jest od wieku pojazdu: te najstarsze emitują często kilkakrotnie więcej zanieczyszczeń niż te nowsze. Np. wykluczając z ruchu ok. 10% najstarszych samochodów, ograniczymy emisję tlenków azotu pochodzącą z silników o ok. 20–25%, a cząstek stałych – o ok. 40–50%. Drugą istotną cechą wpływającą na poziom emisji jest rodzaj silnika – silniki o zapłonie samoczynnym (czyli diesle) ze względu na swoją konstrukcję i spalane paliwo produkują znacznie więcej tlenków azotu niż ich benzynowe odpowiedniki.

Wiąże się to z faktem, że Unia Europejska w 1993 r. zaczęła wprowadzać normy emisji spalin (tzw. normy Euro) – limity emisji są obniżane mniej więcej co 5 lat (wraz z wdrażaniem kolejnej normy). Ponieważ muszą one być spełniane przez wszystkie pojazdy wchodzące na rynek, w całej Europie wyraźnie widać zależność pomiędzy wiekiem auta, a ilością emitowanych zanieczyszczeń. Potwierdziły to także badania spalin przeprowadzone w Krakowie, Warszawie i we Wrocławiu. Propozycje kryteriów wiekowych są bardzo podobne do tych, które obowiązują w podobnych strefach już od kilkunastu lat w miastach zachodnioeuropejskich. Ograniczając możliwość poruszania się najstarszych pojazdów i obniżając ich średni wiek, możemy uzyskać istotną poprawę jakości powietrza w mieście.

Po co nam strefa, skoro głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza są kotły grzewcze?

Smog składa się z różnych zanieczyszczeń. Najczęściej wymienia się wśród nich cząstki stałe, zwane pyłami zawieszonymi, czy też, od nazwy angielskiej, “PM-ami”,

ale także inne substancje – w tym zwłaszcza tlenki azotu i węgla czy węglowodory. Wszystkie te składniki mają negatywny wpływ na zdrowie i życie ludzi.

O ile uzasadnione jest stwierdzenie, że źródłem cząstek stałych są przede wszystkim piece i inne urządzenia grzewcze, o tyle tlenki azotu są już głównie emitowane przez silniki jeżdżących samochodów.

Oczywiście SCT nie przyniesie oczekiwanych rezultatów, jeśli nie będzie powiązana z innymi działaniami służącymi poprawie jakości powietrza. Program wymiany pieców i inwestycje związane z rozwojem sieci ciepłowniczej lub zwiększeniem ilości zieleni miejskiej prowadzone są już od wielu lat. Również tabor komunikacji miejskiej jest sukcesywnie wymieniany i obecnie w całości spełnia normy Euro 6. Do tej pory natomiast nie były prowadzone działania mające na celu ograniczenie zanieczyszczeń pochodzących z transportu indywidualnego (czyli z samochodów prywatnych), trzeba zacząć to robić, bo z zanieczyszczeniem powietrza w mieście należy walczyć na wszelkie możliwe sposoby.

Dobłą ilustracją różnicy postępu Wrocławia w poszczególnych obszarach walki ze smogiem może być raport "Smogowy Indeks Miast" opracowany przez Polityka INSIGHT oraz Clean Air Fund. W najnowszej edycji (grudzień 2022 r.) spośród 8 analizowanych dużych polskich miast Wrocław zajął drugie miejsce w zakresie działań związanych z redukcją zanieczyszczeń w indeksie "Kopciuchy i kontrole" oraz dopiero szóste w indeksie "Transport w mieście".

Czy SCT będzie rozszerzana w przyszłości?

Rozszerzenie strefy w przyszłości jest możliwe, ale nie przewidują tego opracowane rekomendacje. Zmiana granic jest kosztowna i trudna organizacyjnie zarówno dla miasta, jak i dla mieszkańców i mieszkańek. Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem jest wyznaczenie od razu obszaru docelowego. Powinien on być stosunkowo niewielki, ale ważny dla większości osób mieszkających, m.in. ze względu na znajdujące się różne instytucje i obiekty o znaczeniu ogólnomiejskim (uczelnie, urzędy, instytucje kultury, centra handlowe itp.). Wtedy ma to wpływ długoterminowy praktycznie na całe miasto i dalsze rozszerzanie nie jest konieczne.

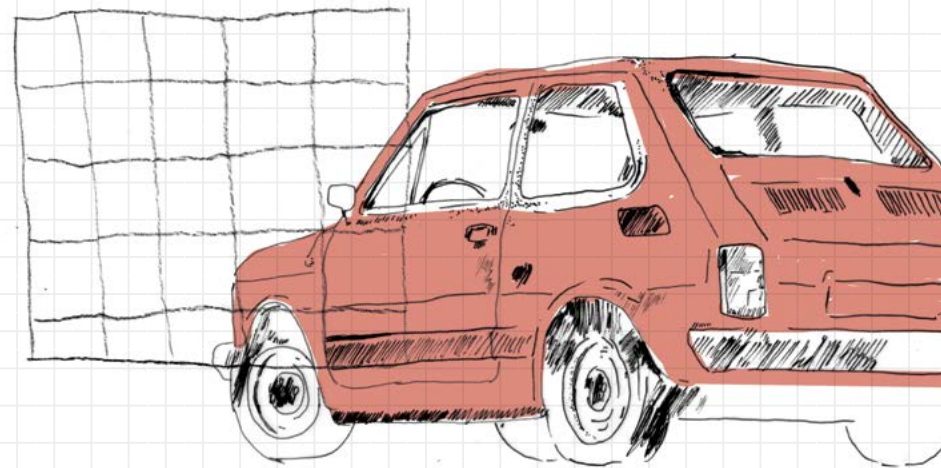
Kogo będzie obowiązywała SCT?

Zgodnie z propozycją strefa czystego transportu miałaby obowiązywać zarówno mieszkańców i mieszkanki Wrocławia, jak i wszystkie osoby wjeżdżające do strefy.

Czy motocykle również będą objęte restrykcjami wjazdu do SCT?

Zgodnie z zapisami Ustawy o elektromobilności motocykle są objęte ograniczeniami strefy czystego transportu, choć każda gmina może podjąć

decyzję o wyłączeniu tej (jak i innych) grupy spod zakazu. Normy emisji spalin w motocyklach były wdrażane w innych latach niż te dotyczące samochodów osobowych i ciężarowych, dlatego konieczny byłby osobny schemat ograniczeń dla tej grupy pojazdów. Jednak ze względu na to, że motocykle stanowią mniej niż 1% pojazdów poruszających się po mieście, proponuje się wyłączenie ich z zakazu wjazdu do strefy. Dodatkowym problemem jest spełnienie ustawowego wymogu oznaczenia takiego pojazdu naklejką umieszczoną na szybie.



Dlaczego dla samochodów z silnikiem diesla są inne, ostrzejsze kryteria wjazdu?

Pojazdy z silnikiem diesla emitują znacznie więcej tlenków azotu i cząstek stałych niż porównywalne (w tym spełniające te same normy emisji Euro) pojazdy z silnikiem benzynowym. Potwierdziły to również badania rzeczywistych emisji spalin z pojazdów samochodowych przeprowadzone we Wrocławiu w czerwcu 2022 r.

Jak będzie można rozpoznać, że wjeżdża się do strefy czystego transportu?

Wjazd będzie oznaczony specjalnym znakiem drogowym (D-54). Jeśli utrzymane zostaną rekomendowane w Raporcie granice, wjazd do strefy będzie wiązał się z przejazdem przez most na Odrze lub pod wiaduktem kolejowym. Jedynym wyjątkiem jest wjazd na Przedmieściu Oławskim od strony ul. Krakowskiej lub ul. Międzyrzeckiej. To zapewni kierującym lepsze rozeznanie w terenie.

Jaki wpływ będą mieli mieszkańcy i mieszkanki na ostateczny kształt SCT?

Mieszkańcy i mieszkanki Wrocławia mają możliwość udziału w konsultacjach społecznych, które są organizowane w trakcie tworzenia strefy. Zgodnie z zasadami konsultacji społecznych organizowanych we Wrocławiu wszystkie opinie, które wpływają w trakcie tych konsultacji, będą podsumowane (wraz z odniesieniem się do nich ze strony urzędników odpowiedzialnych za daną tematykę) w publicznie dostępnym raporcie. Dzięki temu radni miejscy, przed podjęciem ostatecznej decyzji, mogą poznać zarówno te opinie, jak i to, w jaki sposób zostały one uwzględnione przez osoby opracowujące opinie i zasady funkcjonowania SCT.

Co będzie sprawdzane przy wjeździe do SCT?

Zgodnie z Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych do strefy będą mogli wjeżdżać kierowcy, których pojazdy będą spełniały kryteria określone w uchwale Rady Miejskiej Wrocławia (rok produkcji i rodzaj paliwa, norma Euro) i uzyskają specjalną nalepkę wydawaną przez właściwy urząd miasta. Wjazd do strefy pojazdem niespełniającym określonych wymogów, tj. bez nalepki, będzie traktowany jako wykroczenie drogowe, za które można otrzymać mandat w wysokości 500 zł.



Z uwagi na fakt, że produkcja i dystrybucja nalepek umożliwiających wjazd do strefy będzie bardzo kosztowna, zwłaszcza dla dużych miast, Wrocław wspólnie z innymi miastami Unii Metropolii Polskich oraz Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych wystąpił do Ministerstwa Klimatu i Środowiska z postulatem zmiany zapisów Ustawy. Zaproponowano (jako alternatywę do nalepek)

wprowadzenie systemów teleinformatycznych lub innych form monitorowania, umożliwiających weryfikację uprawnień wjazdu do SCT. Taki system miałby odczytywać rejestracje samochodów i weryfikować w bazie uprawnienia. Byłby tańszy, zdecydowanie bardziej szczelny, a także wygodniejszy dla użytkowników niż proponowane nalepki.

Jakie będą koszty utworzenia strefy?

Głównym kosztem utworzenia strefy będzie system monitorujący miejsca wjazdów do strefy. Szacuje się utworzenie od 8 do 22 takich wjazdów, w zależności od wybranego wariantu strefy. Dodatkowo każde miejsce wjazdu do strefy będzie wymagało specjalnego oznakowania drogowego. Szacuje się, że przy rekomendowanym wariantcie koszt rozwinięcia funkcjonujących już miejskich systemów informatycznych wyniesie ok. 3 mln zł.

W przypadku systemu nalepek szacunkowo to łącznie to 6,5 mln zł. Kwota ta obejmuje:

- koszt produkcji pojedynczej nalepki zbliżony do opłaty, którą zgodnie z Ustawą miasto może pobierać za jej wydanie – ok. 5 zł;
- koszt dystrybucji – ok. 10 zł (wysyłka listem poleconym);
- szacowana liczba wydanych nalepek – 650 tys. (jest to suma liczby zarejestrowanych we Wrocławiu i dopuszczonych do ruchu samochodów, zgodnie z danymi CEPIK z 2022 r., oraz samochodów wjeżdżających w ciągu jednej doby – zgodnie z kompleksowymi badaniami ruchu z 2018 r.).

Czy utworzenie strefy ograniczy ruch samochodowy w jej granicach?

Jak pokazują doświadczenia innych miast, w których strefy wprowadzane były na podobnych zasadach (np. Berlin), czy podobnej pod względem wielkości do Wrocławia Antwerpii, wprowadzenie strefy nie ograniczy liczby aut poruszających się po mieście. Wykluczy jedynie te pojazdy, które nie będą spełniały określonych wymogów. Praktyka pokazuje, że te stare zastępowane są przez nowsze. Zmienia się wiek pojazdów, a nie ich liczba. Warto jednak podkreślić, że w obu wyżej wymienionych miastach nastąpiła zauważalna poprawa jakości powietrza. To dlatego, że najstarsze (ponadddwudziestoletnie) pojazdy emitują średnio 2–3 razy więcej tlenków azotu oraz 4–5 razy więcej cząstek stałych niż wartości średnie dla wszystkich pojazdów poruszających się po Wrocławiu.

Czy inne miasta też wprowadziły SCT?

Obecnie dwa miasta zadeklarowały, że wprowadzą SCT – Kraków i Warszawa. Strefy zaczną tam obowiązywać od 1 lipca 2024 r. Prace nad utworzeniem strefy podejmują także Gliwice i Toruń.

Czy w innych miastach będzie obowiązywała nalepka wydana we Wrocławiu?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych każda gmina ustala własne kryteria wjazdu do strefy i wydaje swoją nalepkę. W porozumieniu z innymi samorządami planowane jest utworzenie wspólnej bazy pojazdów dla wszystkich miast i gmin posiadających SCT, na podstawie której będzie weryfikowany wjazd do każdej ze stref. Optymalnym rozwiązaniem jest pełna rezygnacja z nalepek i zautomatyzowanie kontroli, do czego dążą wszystkie miasta współpracujące w temacie SCT w ramach Unii Metropolii Polskich.

W jaki sposób będzie można otrzymać nalepkę umożliwiającą wjazd do strefy?

Nalepki - o ile zostaną wprowadzone - będą wydawane przez władze gminy. Zasady kolportacji nalepek będą określone w odpowiedniej uchwale gminy. Doświadczenie innych miast pokazuje, że (niezależnie od kampanii informacyjnej), kierowcy zgłaszają się po nalepki dopiero w ostatnich tygodniach przed wprowadzeniem strefy. W związku z tym (w przypadku pozostawienia nalepek; dla Wrocławia oznacza to liczbę przekraczającą pół miliona) myśli się raczej o dystrybucji korespondencyjnej lub we współpracy np. ze stacjami benzynowymi niż o tym, że właściciele i właścicielki pojazdów mieliby odebrać je osobiście.

Czy miasto będzie dofinansowywać wymianę aut niespełniających norm SCT?

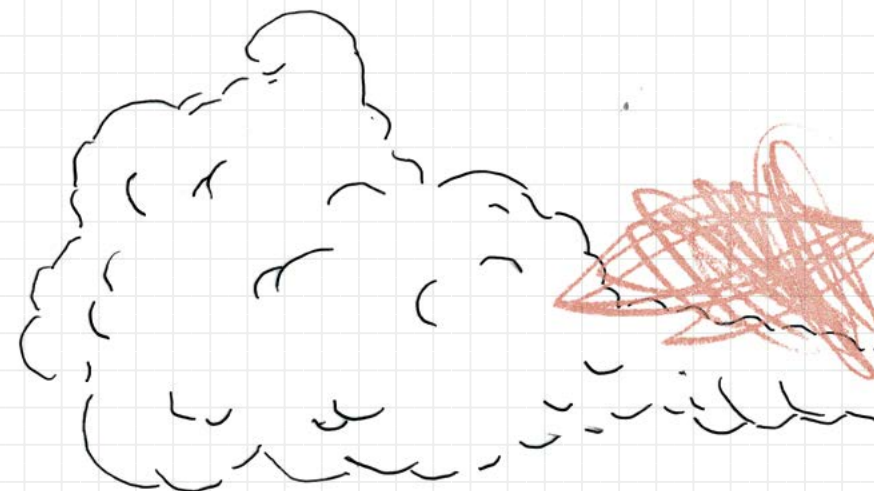
Obecne rekomendacje w Raporcie nie przewidują wprowadzenia wsparcia finansowego na wymianę aut. Jest to związane z proponowanymi łagodnymi kryteriami wjazdu – dotyczą one najstarszych roczników (ponad dwudziestoletnich diesli i ponad dwudziestopięcioletnich aut benzynowych/LPG), o bezsprzecznym negatywnym wpływie na otoczenie.

Rekomendacje zawierają propozycję wprowadzenia wsparcia finansowego w przypadku wyboru ambitnego wariantu kryteriów wjazdu do strefy – tj. wykluczającego już w pierwszym kroku z ruchu miejskiego pojazdy młodsze niż 20 lat. Z uśrednionych danych wynika, że mają one perspektywę kilku lat użytkowania, w przypadku braku wprowadzenia restrykcji. Dofinansowanie to jednak nie powinno być nastawione na wymianę pojazdu na nowszy, lecz na zmianę nawyków transportowych (np. odpowiadać cenie rocznego biletu sieciowego MPK).

Czy miasto planuje budowę nowych parkingów typu P&R poza strefą, na których będzie można pozostawić samochód niespełniający kryteriów SCT?

System parkingów P&R na terenie Wrocławia jest systematycznie rozbudowywany. Parkingi te powstają głównie bezpośrednio przy pętlach tramwajowych, stacjach kolejowych i węzłach przesiadkowych. Pozwalają na pozostawienie samochodu

i kontynuację podróży komunikacją zbiorową. Więcej o systemie na stronie: www.wroclaw.pl/komunikacja/park-and-ride-we-wroclawiu.



Dlaczego badania i rekomendacje dla stworzenia SCT we Wrocławiu powierzono Polskiemu Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych (PSPA)?

Zadaniem PSPA było przeprowadzenie badań floty pojazdów oraz emitowanych przez nie spalin, a także zaproponowanie takich zasad obowiązywania strefy czystego transportu, które miałyby zyskać akceptację zarówno mieszkańców i mieszkanki, jak i Rady Miejskiej Wrocławia. Organizacja ta od kilku lat zaangażowana jest w tematykę wdrażania rozwiązań związanych z postępem technologicznym w transporcie. Jej pracownicy mają odpowiednią wiedzę i doświadczenie wynikające ze współpracy z różnymi miastami w Polsce i innych krajach europejskich.

Powierzenie przygotowania takiego opracowania podmiotowi, który nie identyfikuje się z jej utworzeniem, jest bezcelowe. Miastu zależało na tym, aby otrzymać jak najlepszą propozycję wyjściową do dalszych prac. Jednak to Rada Miejska Wrocławia podejmie ostateczną decyzję o ewentualnym utworzeniu strefy, a podstawą do tego są nie tylko wynik badań i rekomendacje PSPA, ale także opinie mieszkańców i mieszkanki i wszystkich zainteresowanych podmiotów zebrane w konsultacjach społecznych oraz odniesienie się do nich przez Urząd Miejski Wrocławia.

Jakie zanieczyszczenia powietrza powoduje transport drogowy?

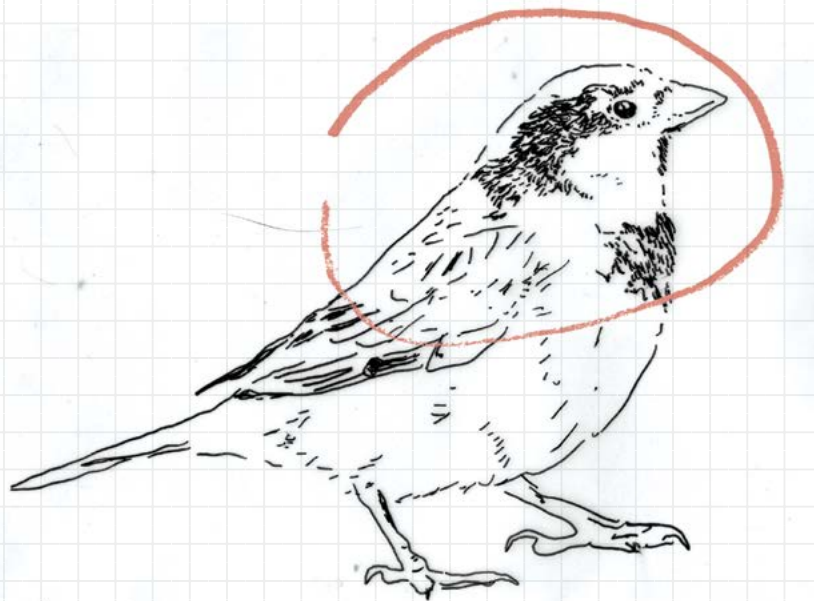
Według Europejskiej Agencji Środowiska ok. 1/4 całkowitej emisji CO₂ w UE w 2019 r. pochodziła z sektora transportu, z czego 71,7% – z transportu drogowego.

Największy udział w tej emisji mają samochody osobowe (60,6%), ciężarowe (27,1%) oraz lekkie samochody dostawcze (11%).

Emisje z transportu pochodzą głównie ze spalania paliw kopalnych w samochodach osobowych i dostawczych, ciężarówkach, statkach, pociągach i samolotach. Ponad 90% paliw wykorzystywanych w tym sektorze to paliwa ropopochodne, do których należą przede wszystkim benzyna i olej napędowy.

Jak wynika z danych otrzymanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska największy udział w zanieczyszczeniu powietrza pochodzącego z transportu drogowego mają tlenki azotu (NOx). Udział transportu drogowego w emisji tego zanieczyszczenia wynosi ok. 56% w ogólnej emisji ze wszystkich źródeł (emisja komunalno-bytowa, transport drogowy, emisja punktowa, inna).

Mniejszy udział w zanieczyszczeniu powietrza pochodzącego z transportu drogowego mają pyły zawieszone PM10 i PM2,5. Udział transportu drogowego w emisji tych zanieczyszczeń wynosi odpowiednio ok. 18% i ok. 12% w ogólnej emisji ze wszystkich źródeł (emisja komunalno-bytowa, transport drogowy, emisja punktowa, hałdy i wyrobiska, inna).



Jak wygląda emisja gazów cieplarnianych z sektora transportu we Wrocławiu?

W ramach monitoringu Programu Gospodarki Niskoemisyjnej we Wrocławiu co roku przeprowadzana jest inwentaryzacja emisji gazów cieplarnianych (raporty dostępne są w BIP Urzędu Miejskiego Wrocławia).

We Wrocławiu w 2021 r. 30,9% emisji CO₂ pochodziło z sektora transportowego (drogowy, szynowy, lotniczy), z czego 27% – z transportu drogowego (Inwentaryzacja GHG, 2022). To ponad 3-krotny wzrost procentowy i 2-krotny ilościowy od 1990 r. Od 2013 r., od kiedy prowadzone są te inwentaryzacje, wartość emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego waha się od 21 do 27%.

W 2021 r. na obszarze Wrocławia z transportu drogowego zostało wyemitowane 1 245 368 ton CO₂e (ekwiwalentu CO₂).

Dlaczego należy ograniczyć emisję gazów cieplarnianych z transportu?

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych jest kluczowym elementem zatrzymania dalszych zmian klimatycznych. Wpływ zmiany klimatu jest już odczuwalny w skali globalnej, ale też regionalnej, w tym we Wrocławiu. Efekty zmian klimatycznych to m. in. gwałtowne zjawiska pogodowe, takie jak burze, silny wiatr, ulewę czy susze, coraz dłuższe fale upałów, okresy bezdeszczowe albo zjawiska odwrotne, jak intensywne, krótkotrwałe deszcze nawałnicowe powodujące podtopienia czy zniszczenia infrastruktury miejskiej. Ponadto wzrasta temperatura roczna, co spowoduje np. nasilenie upałów i susz w mieście.

W ramach działań mających na celu redukcję emisji CO₂ i osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r., zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem, do 2050 r. trzeba ograniczyć emisje gazów cieplarnianych o 90% w porównaniu z poziomami z 1990 r. Transport jest jedynym sektorem, w którym emisje gazów cieplarnianych wzrosły w ciągu ostatnich trzech dekad – aż o 33,5% w latach 1990–2019.

Unia Europejska wprowadza nowe cele w zakresie ograniczania szkodliwych emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych i lekkich aut dostawczych: te typy pojazdów do 2035 r. mają mieć zerową emisję omawianej substancji. Dlatego tak istotne z punktu widzenia redukcji emisji gazów cieplarnianych jest ograniczenie wjazdu do miasta najbardziej emisyjnych, starszych, samochodów, na co pozwoli wprowadzenie strefy czystego transportu.

Wrocław zadeklarował redukcję emisji gazów cieplarnianych o 40% do 2030 r. i 80% do 2050 r. w stosunku do bazowego 1990 roku. Cele te zostały określone w dokumentach strategicznych takich jak: Plan Gospodarki Niskoemisyjnej i SECAP – Plan działań na rzecz zrównoważonej energii i klimatu dla Wrocławia. Ponadto w 2019 r. Rada Miejska Wrocławia przyjęła stanowisko, zgodnie z którym uznaje, że Wrocław znajduje się w stanie alarmu klimatycznego i niezbędne jest przyspieszenie działań na rzecz ochrony klimatu i uczynienie ich priorytetem

polityki miejskiej.

W maju 2022 r. Wrocław został wybrany przez Komisję Europejską do grona 100 miast w ramach Misji Neutralnych Klimatycznie i Inteligentnych Miast do 2030 r. Oznacza to jeszcze bardziej ambitny cel ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, w tym z sektora transportu.

Analizy pokazują, że sektor transportu we Wrocławiu odpowiedzialny jest za około 30% emisji gazów cieplarnianych, dlatego trzeba podejmować kroki mające na celu zmianę.

Jaki jest wpływ emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego na zdrowie ludzi?

Tlenki azotu to jedne z najbardziej niebezpiecznych związków zanieczyszczających powietrze. Charakteryzują się one wysoką toksycznością. Szczególnie groźny dla zdrowia człowieka jest dwutlenek azotu (NO_2), który najczęściej powstaje na skutek utleniania tlenku azotu (NO) w atmosferze. Tlenki te podrażniają przede wszystkim układ oddechowy, stanowiąc poważne zagrożenie zwłaszcza dla osób z chorobami płuc; działają drażniąco na spojówki oraz śluzówki nosa i gardła. Ponadto mają wpływ na obniżenie odporności na infekcje, rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Negatywny wpływ na zdrowie zachodzi również w sposób pośredni, ponieważ tlenki azotu przyczyniają się do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin.

Zanieczyszczenie powietrza pyłem zawieszonym PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$ również negatywnie wpływa na zdrowie człowieka, w szczególności na układ oddechowy, krwionośny, nerwowy, ale także rozrodczy.

Bardzo ważne badania (pn. Neurosmog) w ostatnim czasie przeprowadził zespół z Instytutu Psychologii Uniwersytetu Jagiellońskiego. Wykazano w nich, że smog, w tym szczególnie dwutlenek azotu, wywierają negatywny wpływ na nasze zdrowie nie tylko w długim okresie. Dzieci i młodzież szkolna przebadana w dni z występującym zjawiskiem smogu cechowała się słabszą zdolnością koncentracji, kojarzenia, reakcji, cierpliwości, co przekładało się na wyniki w nauce. Więcej na ten temat tu: www.youtube.com/watch?v=HZuQtO_aaCU

Czy we Wrocławiu są przekroczone poziomy dopuszczalne dwutlenku azotu oraz pyłu zawieszonego PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$?

Zgodnie z raportami opracowanymi przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w sprawie rocznych ocen jakości powietrza stacja komunikacyjna zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania al. Wiśniowej i ul. Powstańców Śląskich wykazuje corocznie (za wyjątkiem 2020 r.) przekroczenia średniorocznego poziomu normatywnego dwutlenku azotu (NO_2). Ograniczenie ruchu samochodowego

spowodowanego izolacją ludzi w okresie pandemii potwierdza duży udział transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza dwutlenkiem azotu.

Jednocześnie ocena jakości powietrza za 2021 r. wykazała przekroczenie średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego $\text{PM}_{2,5}$, nie wykazała natomiast przekroczeń obowiązujących norm dla pyłu zawieszonego PM_{10} .



Wrocław miasto spotkań

Broszurę opracowano w marcu 2023 przez Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia na podstawie "Raportu z badań emisji spalin pojazdów oraz rekomendacji w zakresie utworzenia SCT" we współpracy z jednostkami Urzędu oraz Fundacją na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS). Konsultacje prowadzone są przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich w ramach realizacji zadania publicznego współfinansowanego przez Gminę Wrocław.