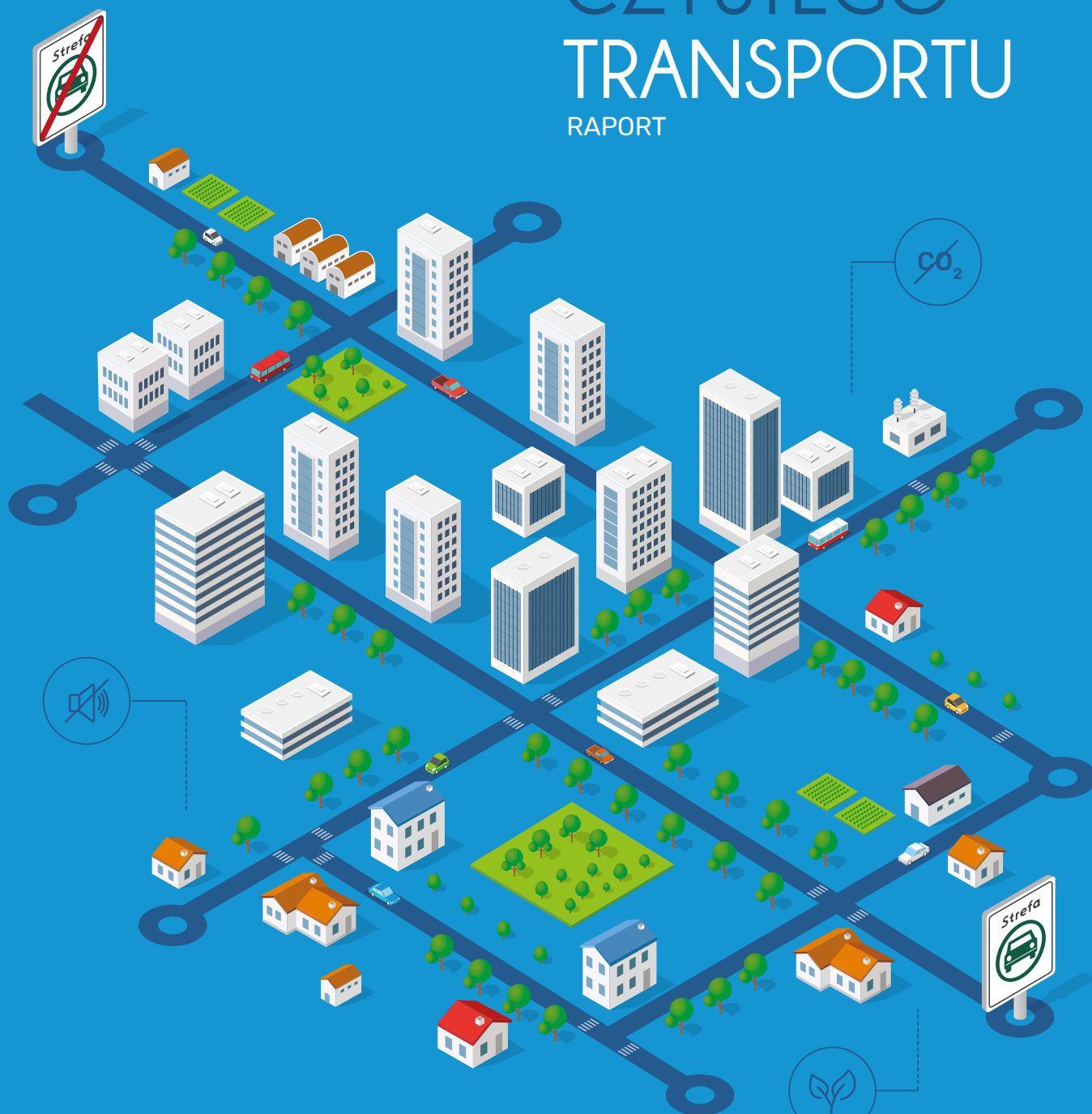




STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

RAPORT



Badania społeczne

Polacy o strefach niskoemisyjnych w miastach



Analiza prawna

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych



Case study

Strefy niskoemisyjne w wybranych miastach europejskich



Strefa



ZNAK:

D-54



Szanowni Państwo,

konsekwencje smogu dotyczą każdego z nas. Na fatalne skutki oddychania brudnym powietrzem narażone są szczególnie osoby mieszkające i przebywające w dużych miastach. To właśnie w aglomeracjach problem zanieczyszczenia powietrza jest całoroczny, a nie tylko sezonowy. Jeżeli chcemy oddychać pełną piersią powinniśmy walczyć ze wszystkimi źródłami zanieczyszczeń.

Niestety nadal brakuje konkretnych działań. Rządowy program „Czyste powietrze” dotyczy wyłącznie zwalczania emisji ze spalania paliw stałych w piecach i kominkach. Tymczasem liczba aut z roku na rok wzrasta. Dodatkowo nie ma żadnych realnych ograniczeń dla poruszania się tych samochodów, które w największym stopniu przyczyniają się do obniżania jakości powietrza. Chodzi o tak zwane „kopciuchy”: pojazdy w złym stanie technicznym, stare diesle, z wyciętym DPF-em.

Jednym z rozwiązań są Strefy Czystego Transportu. Zgodnie z badaniami z czeskiej Pragi, gdybyśmy ograniczyli ruch jedynie o 5% najbardziej zanieczyszczających samochodów, emisje zmniejszyłyby się o 50%.

W walce o czyste powietrze powinniśmy być „smart followersem” – przyglądać się rozwiązaniom, które stosują inne kraje. Kierunkiem powinny być „miasta dla ludzi”, czyli poprawa jakości przestrzeni dla pieszych i rowerzystów oraz zmniejszenie konieczności korzystania z transportu indywidualnego, poprzez podnoszenie jakości transportu publicznego, wyznaczenie buspasów i Stref Czystego Transportu.

Właśnie w tym pomocny będzie ten raport.
Gorąco zapraszam do lektury.

Konrad Marczyński

Warszawski Alarm Smogowy



Szanowni Państwo,

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz nowelizacja, która weszła w życie 28 lipca 2018 r., dały samorządom narzędzie, mogące mieć realny wpływ na poprawę jakości powietrza w miastach. Strefy Czystego Transportu mogą nie tylko ograniczyć emisje pochodzące z transportu, ale także zmniejszyć liczbę pojazdów w miastach, zmieniając ich charakter na bardziej przyjazny mieszkańcom.

Przyjęte przepisy bardzo restrykcyjnie określają jednak możliwość wjazdu do stref, ograniczając go do pojazdów w pełni elektrycznych, napędzanych wodorem i gazem ziemnym, co może skutkować brakiem akceptacji społecznej oraz niechęcią do ustanawiania stref w Polsce. Ogromna odpowiedzialność spoczywa w tym zakresie na samorządach, które jako jedyne mają kompetencje do wytyczania stref i dopuszczania do nich pojazdów niewymienionych w ustawie.

W raporcie wskazujemy najlepsze wzorce i praktyki z wdrażania stref niskoemisyjnych w Europie i zwracamy uwagę na szanse i zagrożenia związane z nowelizacją ustawy w obecnym zakresie. Opracowanie stanowi próbę holistycznej analizy Stref Czystego Transportu, od opinii prawnej i wyjaśnienia najważniejszych zagadnień zawartych w prawodawstwie, przez zbadanie stref niskoemisyjnych funkcjonujących w Europie, po badania społeczne, które zrealizowaliśmy wśród mieszkańców największych miast Polski, dzięki czemu poznaliśmy szereg opinii na temat postrzegania stref przez Polaków.

Zapraszam do lektury raportu. Jestem przekonany, że znajdą w nim Państwo wiele cennych i użytecznych informacji, a sam raport stanie się impulsem do szerszej dyskusji na temat modelowego wdrażania Stref Czystego Transportu w polskich gminach.

Łukasz Witkowski

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

1

STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

- 6 Streszczenie
- 8 Polskie unormowania dotyczące tworzenia Stref w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych
- 10 Wjazd do centrum – oznakowanie

2

POLACY O STREFACH NISKOEMISYJNYCH W MIASTACH

- 12 2.1. Kluczowe wnioski
- 14 2.2. Metodologia i struktura demograficzna
- 16 2.3. Wyniki badań

3

USTAWA O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

- 24 3.1. Wprowadzenie
- 24 3.2. Cel tworzenia Stref Czystego Transportu
- 25 3.3. Możliwe lokalizacje Stref
- 27 3.4. Pojazdy uprawnione i nieuprawnione
- 29 3.5. Ustanawianie i oznakowanie Stref, sankcje za wjazd
- 30 3.6. ABC ustanawiania Strefy Czystego Transportu

USTAWA

BADANIA
SPOŁECZNE

ANALIZA PRAWNA

4

5

STREFY NISKOEMISYJNE W EUROPIE

- 36 4.1. Wiedeń
- 38 4.2. Oksford
- 40 4.3. Bruksela
- 44 4.4. Zagłębie Ruhry
- 46 4.5. Kraków
- 48 4.6. Zestawienie obecnych
i planowanych Stref
niskoemisyjnych

PODSUMOWANIE

- 52 Wnioski

CASE STUDY

PODSUMOWANIE

WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych
00-332 Warszawa, ul. Oboźna 7/32
www.pspa.com.pl

REDAKCJA

Jan Wiśniewski, Albert Kania,
Wojciech Jakubczak, Łukasz Witkowski

WSPÓŁPRACA



FROST & SULLIVAN



WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE ANALIZY PRAWNEJ

Filip Opoka
Radosław Maruszkin
Piotr Olkowski

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone
Warszawa, 2019

STRESZCZENIE

SMOG PROBLEMEM POLSKI

Po polskich drogach porusza się ponad 20 mln samochodów. Co roku rejestrowanych jest 1,5 mln. Emisje pochodzące z transportu drogowego odpowiadają nawet za 80% zanieczyszczeń powietrza w miastach. Efektem jest zjawisko smogu i zły stan powietrza, którym oddychamy. W ponad 70% polskich miast normy są przekraczane. Każdego dnia powoduje to ogromne straty zdrowotne i finansowe oraz obniża jakość naszego życia.

STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych daje samorządom nowe narzędzie, które może mieć realny wpływ na poprawę jakości powietrza. Strefy Czystego Transportu mogą także ograniczyć ruch pojazdów w centrach miast, zmieniając ich charakter na bardziej przyjazny mieszkańcom. Na terenie Europy znajduje się około 220 stref niskoemisyjnych. W Polsce powstała na razie tylko jedna, pilotażowa w Krakowie, która bardzo szybko została oprotestowana.

ZBYT RESTRYKCYJNE PODEJŚCIE

Stało się tak, gdyż przyjęte w ustawie przepisy bardzo restrykcyjnie określają możliwość wjazdu do stref, ograniczając go do pojazdów w pełni elektrycznych, napędzanych wodorem i gazem ziemnym. Skutkować to może brakiem akceptacji społecznej oraz niechęcią do ustanawiania Stref. Wynika to z faktu, że pojazdów elektrycznych w Polsce jest po prostu mało. To realne ryzyko martwego przepisu albo ustanawiania stref niefunkcjonalnych, na bardzo małym obszarze, np. starówki.

POTRZEBNE SZERSZE SPOJRZENIE

Aby samochody zero- i niskoemisyjne realnie wpłynęły na obniżenie poziomu zanieczyszczeń w miastach, muszą zastąpić zauważalną część konwencjonalnych aut, wywołując efekt skali. Duża odpowiedzialność spoczywa w tym zakresie na samorządach, które jako jedyne mają kompetencje do wytyczania obszarów i tworzenia wyłączeń dla pojazdów niewymienionych w ustawie. Innymi słowy, mogą wdrożyć Strefę odpowiadającą realnym potrzebom, zezwalając na dostęp do nich również pojazdom niskoemisyjnym, w tym hybrydom typu plug-in i hybrydom klasycznym. Strefy Czystego Transportu miałyby wtedy większe szanse powstania i skuteczniej walczyłyby ze smogiem.

DOBRE PRAKTYKI

Wynika to z doświadczeń krajów zachodnich, z których żadne nie posiada tak restrykcyjnych stref, jakie zaprojektowano w Polsce. Londyn wprowadził strefę ultra-niskoemisyjną (ang. *ultra low emission zone* – ULEZ) dopiero w 2019 r., po 11 latach funkcjonowania strefy niskoemisyjnej (ang. *low emission zone* – LEZ), po której mogły poruszać się pojazdy nie tylko zero-, ale także niskoemisyjne. Tą drogą od dłuższego czasu podążają inne europejskie metropolie – Oslo, Hamburg, Amsterdam, Paryż, Bruksela, Madryt, Helsinki, Kopenhaga, Ateny. Wprowadzają zakazy dla samochodów konwencjonalnych, ograniczają ruch tranzytowy, inwestują w infrastrukturę elektromobilności, transport publiczny czy carsharing.

POLACY ZA STREFAMI

W opinii większości Polaków, katalog dopuszczonych do stref pojazdów powinien zostać rozszerzony. Popierają ideę tworzenia zamkniętych Stref (65%), ale w pierwszym etapie ich wdrażania, zakaz wjazdu powinien obejmować głównie samochody najstarsze i najbardziej emisyjne. Średni wiek samochodu w Polsce to 13 lat. Już wymóg wyższych norm Euro dla diesli i pojazdów benzynowych przyniosłby poprawę. Ankietowani nie zgodzili się np. z zakazem wjazdu do strefy dla hybryd, których w Polsce sprzedaje się 20 tys. rocznie, a część trasy pokonują one na silniku elektrycznym.

JEDYNA DROGA

Progresywny charakter Stref, czyli stopniowe ich zamykanie na różne rodzaje napędów, ma więcej zalet. Przede wszystkim gminy będą je ustanawiać. Po drugie, będą one tworzone na większych obszarach, co będzie skuteczniejsze w walce ze smogiem. Zamykanie ruchu na niewielkim terenie może jedynie spowodować zwiększony ruch pojazdów wokół strefy, nie przyczyniając się do efektu środowiskowego i poprawy komfortu poruszania się po mieście. Po trzecie, może to w efekcie wpłynąć na świadomość społeczną i decyzje zakupowe kierowców. W obliczu realnych ograniczeń, w większym stopniu zaczną interesować się emisyjnością kupowanych pojazdów.



STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

W USTAWIE O ELEKTROMOBILNOŚCI
I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

01 CEL



Zapobieżenie negatywnemu oddziaływaniu na:

- zdrowie ludzi
- środowisko

powodowanemu przez emisję zanieczyszczeń z transportu

07 USTANOWIENIE

RADA GMINY POWYŻEJ 100 TYS. MIESZKAŃCÓW

Uchwała podejmowana zwykłą większością głosów obejmująca:

ustanowienie Strefy Czystego Transportu ze wskazaniem jej granic

ustanowienie dodatkowych wyłączeń od zakazu poruszania się w Strefie pojazdów innych niż wskazane w ustawie, jako wyłączone z zakazu (opcjonalnie)

dopuszczenie do poruszania się po Strefie pojazdów innych niż wskazane w ustawie lub uchwale jako wyłączone z zakazu pod warunkiem uiszczenia opłaty (opcjonalnie, Pojazdy dopuszczone), obejmujące:

wysokość opłat za wjazd i sposób ich poboru

czas obowiązywania dopuszczenia – maks. 3 lata



06 KONTROLA I SANKCJE



UPRAWNIENIA KONTROLNE

policja

straż miejska

KARA ZA WJAZD BEZ UPRAWNIENIA

grzywna do 500 PLN

05 WARUNKI WJAZDU



OPŁATA

nie wyższa niż **2,50 zł/h**

pobierana w godz. **9.00-17.00** jedynie od Pojazdów dopuszczonych

może mieć formę **abonamentu** lub **ryczałtu**

pobierana przez wójta/burmistrza/prezydenta w celu

oznakowania strefy

zakupu autobusów zeroemisyjnych

pokrycia kosztów analizy opłacalności czystego transportu

OZNAKOWANIE

oznakowanie pojazdów

pojazdy napędzane gazem ziemnym

NALEPKA

BEV i pojazdy napędzane wodorem

do **31/12/2019** NALEPKA

od **01/01/2020** TABLICA REJESTRACYJNA

oznakowanie strefy

znaki drogowe

02 LOKALIZACJA



Określona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (MPZP) lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

W gminach powyżej 100 tys. mieszkańców

Na terenie śródmiejskiej zabudowy lub jej części stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia

Na obszarze obejmującym drogi zarządzane przez gminę

38 gmin
w Polsce

może być więcej
niż 1 strefa
w śródmieściu

nie dotyczy dróg:
powiatowych,
wojewódzkich,
krajowych
lub prywatnych

03 POJAZDY UPRAWNIONE



NIEOGRANICZONY WJAZD

NA MOCY USTAWY

BEV pojazdy napędzane wodorem

pojazdy napędzane CNG/LNG*

autobusy zeroemisyjne i szkolne

KAS SWW CBA policja

ITD ABW służby ratownicze

Siły Zbrojne RP SW KPRM

SG Służba Ochrony Państwa

straż pożarna zarządy dróg

SKW AW mieszkańcy ≤ 3,5 t

NA MOCY UCHWAŁY

wyłączenie od ograniczeń dla pojazdów nieprzewidzianych w ustawie

dopuszczenie do poruszania się w strefie pojazdów innych niż wyłączone na mocy ustawy lub uchwały

wyłącznie przez 3 lata od dnia uchwały

wyłącznie za opłatą

* oznakowane za pomocą nalepki wydanej przez wójta/burmistrza/prezydenta

04 POJAZDY NIEUPRAWNIONE



OGRANICZONY WJAZD

pojazdy nieuprawnione na mocy ustawy

pojazdy nieuprawnione na mocy uchwały

pojazdy niedopuszczone na mocy uchwały

do czasu podjęcia uchwały przez radę gminy dotyczy to wszystkich pojazdów niewymienionych w ustawie, w tym PHEV, HEV i przede wszystkim pojazdów napędzanych benzyną lub olejem napędowym

WJAZD DO CENTRUM - OZNAKOWANIE

OZNAKOWANIE STREFY

Znaki drogowe



D-54



D-55

OZNAKOWANIE POJAZDÓW

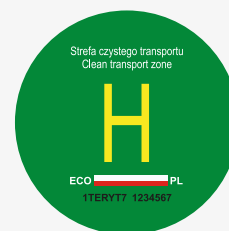
CNGV/ LNGV

→ NALEPKA



BEV/ FCV

→ NALEPKA – do **31/12/2019**



Nalepki umieszczone w prawym dolnym rogu
przedniej szyby obok nalepki kontrolnej

BEV/ FCV

→ **TABLICA REJESTRACYJNA** – od **01/01/2020**

**Numer rejestracyjny barwy czarnej
na zielonym tle**

2. BADANIA SPOŁECZNE

2.1. KLUCZOWE WNIOSKI

50%

Połowa Polaków **ocenia źle stan powietrza** w swoim mieście

2/3

Dwóch na trzech ankietowanych uważa, że w ich miastach **powinna powstać Strefa Czystego Transportu**

76%

Najczęściej wskazywana (76%) korzyść dla mieszkańców wynikająca z wprowadzenia Strefy Czystego Transportu to **czystsze powietrze, walka ze smogiem**. Ponad 60% badanych wskazało na zmniejszenie natężenia ruchu w centrum miasta, a ponad połowa – na ograniczenie hałasu

73%

Większość ankietowanych (73%) uznała, że strefa **powinna obejmować większy obszar** i być mniej restrykcyjna

2/3

Dwóch na trzech badanych uważa, że wjazd do strefy niskoemisyjnej powinien być **ograniczony stopniowo**

60%

Ponad 60% respondentów jest zdania, że do Strefy Czystego Transportu wjazd powinny mieć **pojazdy elektryczne BEV**, a 56% wskazało pojazdy elektryczne PHEV. Ponad połowa ankietowanych pozwoliłaby na wjazd do strefy pojazdom hybrydowym HEV

60%

60% ankietowanych uważa, że wjazd do strefy niskoemisyjnej powinien być **ograniczony dla najstarszych pojazdów**. Badani najczęściej wskazywali, że powinny to być auta wyprodukowane przed 2002 r. (27%). Co czwarty wskazał auta młodsze, wyprodukowane przed 2006 r.

50%

Prawie połowa ankietowanych wskazała, że **nie wszystkie pojazdy, nawet za dodatkową opłatą, powinny mieć uprawnienia do wjazdu do stref**. Prawie co trzeci respondent zgadza się jednak z pomysłem wprowadzenia takich opłat

19 PLN

Wskazywana **średnia opłata za wjazd** do Strefy Czystego Transportu to prawie 19 zł na dobę oraz 2,60 zł na godzinę

52%

Główne wskazania, na jaki cel samorządy powinny przeznaczyć środki z opłat za wjazd do Stref Czystego Transportu to **zakup autobusów zeroemisyjnych dla komunikacji miejskiej** (52%), infrastruktura (46%), dodatkowe połączenia komunikacji miejskiej (45%) oraz budowa punktów ładowania EV (40%)

40%

Według prawie 40% badanych zakaz wjazdu do Stref Czystego Transportu dla pojazdów inne niż niskoemisyjne powinien być **stały**, co czwarty ankietowany wskazał zaś rozwiązanie okresowe lub czasowe

68%

Większość respondentów uważa, że oprócz pojazdów uprzywilejowanych dostęp do strefy powinni mieć **mieszkańcy**. Ponad połowa wskazała też dostawców

48%

Najczęściej wskazywany system kontroli dla wjeżdżających to **system elektroniczny** (48%)

60%

60% badanych deklaruje, że słyszało o tym, że **diesle traktowane są na świecie coraz bardziej restrykcyjnie**. Dwóch na trzech respondentów zgadza się z tym podejściem

60%

Prawie 60% ankietowanych zgadza się z pomysłem wprowadzenia **zakazu ruchu samochodów z silnikami Diesla w centrum miast**, ale niemal 30% ma co do tego wątpliwości

81%

Większość badanych zgadza się jednak z tym, że **nie ma odrotu od trendu powstawania stref niskoemisyjnych** i wkrótce takie będą powstawać w Polsce

50%

Połowa ankietowanych uważa, że takie strefy powstaną w naszym kraju **w ciągu trzech lat**

45%

45% ankietowanych zaczęłoby rozważać **zakup auta elektrycznego**, jeśli w ich mieście powstałaby Strefa Czystego Transportu. Ponad połowa uważa, że tworzenie takich Stref spowoduje wzrost liczby rejestracji pojazdów elektrycznych oraz z pewnością doprowadzi do poprawy jakości powietrza i wpłynie na ochronę środowiska (66%)

2.2. METODOLOGIA I STRUKTURA DEMOGRAFICZNA

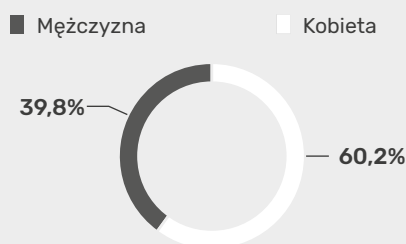
CEL BADANIA

Poznanie opinii Polaków na temat ustanawiania stref niskoemisyjnych w miastach

TERMIN

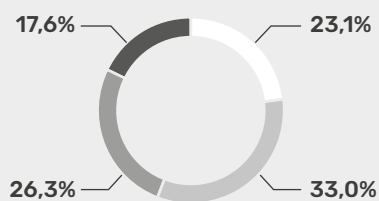
Badanie zostało zrealizowane w dniach 4-15 czerwca 2018 r.

PŁEĆ



WIEK

do 24 lat 25-34 lata 35-49 lat powyżej 50 lat



SYTUACJA ZAWODOWA

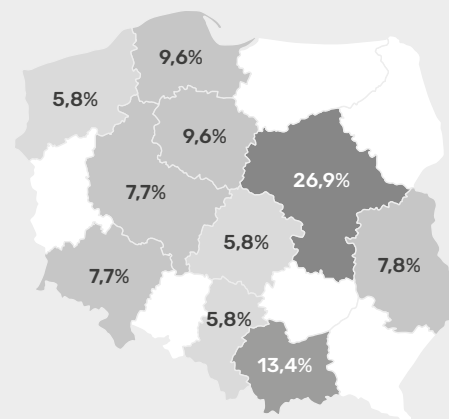


RESPONDENCI

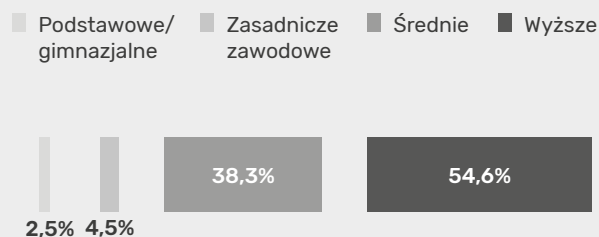
W ramach badania przeprowadzono **2603** ankiety z mieszkańcami miast:



MIASTO



WYKSZTAŁCENIE



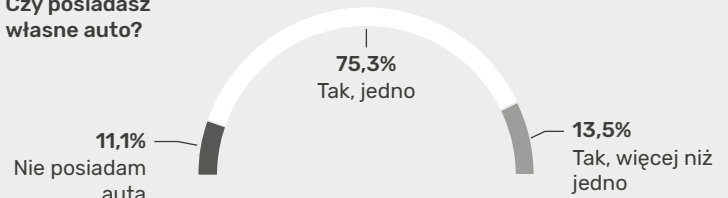
POSIADANE POJAZDY

Wśród badanych zdecydowaną większość stanowili kierowcy, z których prawie 90% posiada własny samochód. W połowie przypadków pojazdy posiadają napęd benzynowy, a niemal 30% silnik Diesla. Średni wiek auta to prawie 11 lat.

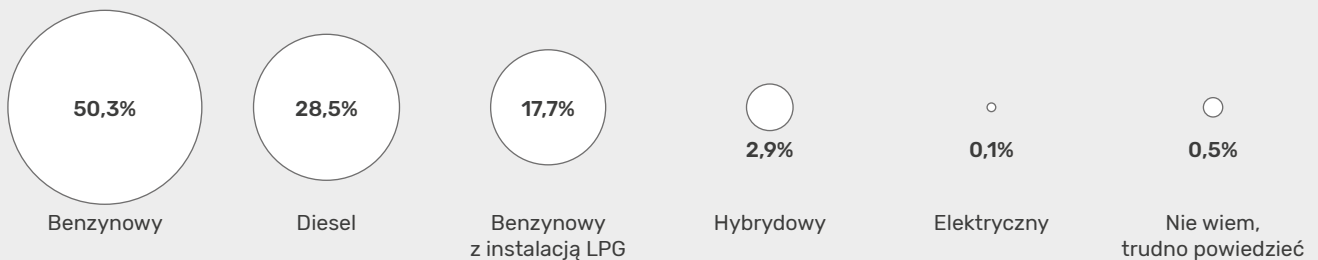
Czy posiadasz prawo jazdy?



Czy posiadasz własne auto?



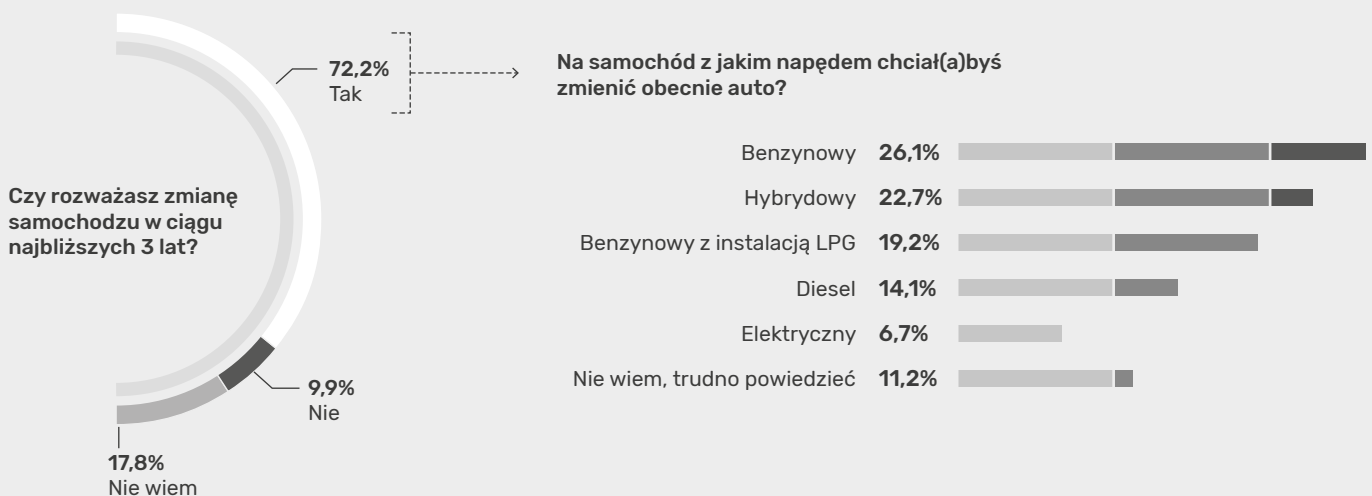
Jaki napęd posiada Twój samochód?



Rok produkcji samochodu



Większość ankietowanych (72%) rozważa zmianę samochodu w ciągu najbliższych 3 lat, najczęściej na samochód z napędem benzynowym (27%). Częściej niż co piąty respondent wskazuje jednak na napęd hybrydowy. Zakup Diesla rozważa 14% badanych, a pojazd zelektryfikowany niemal 7%.



REALIZACJA

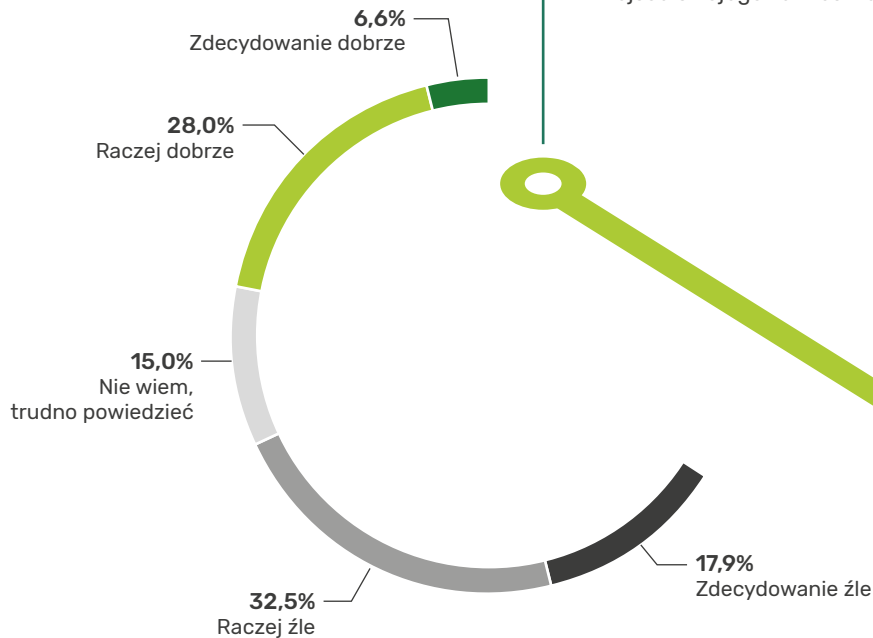
Badanie przeprowadziła agencja SW RESEARCH metodą wywiadów on-line (CAWI) na panelu internetowym SW Panel

2.3. WYNIKI BADAŃ

01

Jak oceniasz jakość powietrza w swoim mieście?

Ponad połowa Polaków (50,4%) źle ocenia stan powietrza w miejscu swojego zamieszkania



03

Jakiego rodzaju powinna to być strefa?

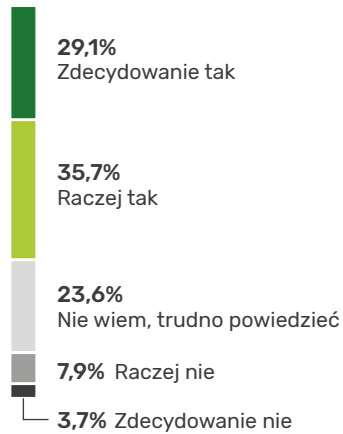
Większość ankietowanych (73,4%) uznała, że Strefa Czystego Transportu w ich mieście powinna obejmować większy obszar i być mniej restrykcyjna



02

Czy uważasz, że powinna powstać w nim Strefa Czystego Transportu?

Dwóch na trzech ankietowanych (64,8%) uważa, że w ich miastach powinna powstać Strefa Czystego Transportu



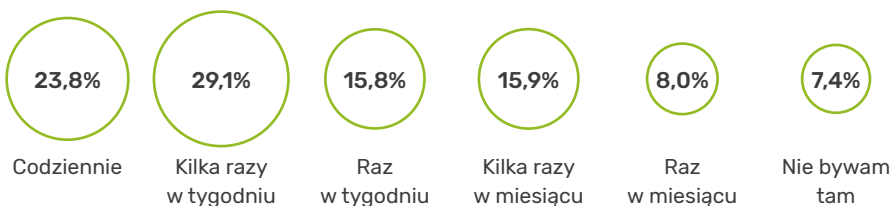
Jakie to przyniesie korzyści?

3/4 respondentów (75,5%) wskazało, że główną korzyścią z wprowadzenia Stref będzie czystsze powietrze i walka ze smogiem



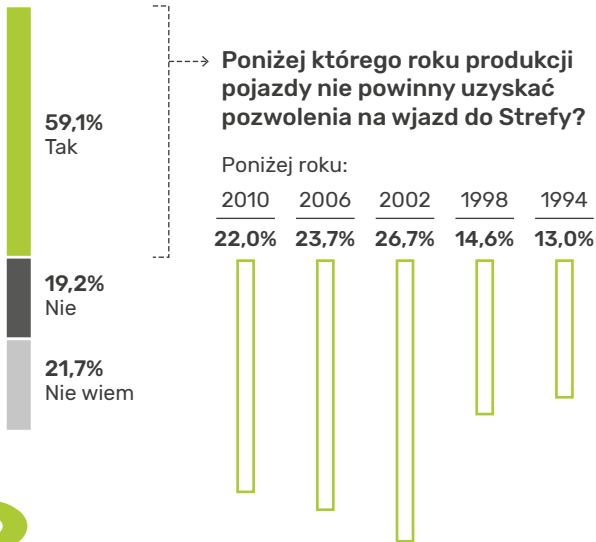
Jak często bywasz w tym miejscu?

Ponad połowa badanych (52,9%) bywa samochodem w centrum swojego miasta codziennie lub kilka razy w tygodniu



Czy zakaz wjazdu do Strefy od razu powinien objąć najstarsze samochody?

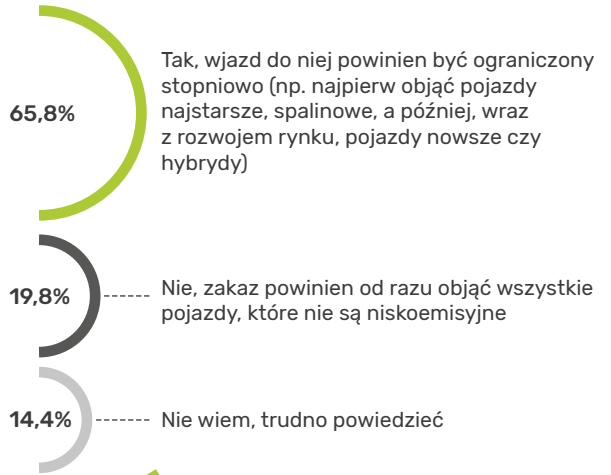
3 na 5 badanych (59,1%) uważa, że wjazd do Strefy Czystego Transportu powinien być ograniczony dla najstarszych pojazdów, głównie tych wyprodukowanych przed 2002 r.



04

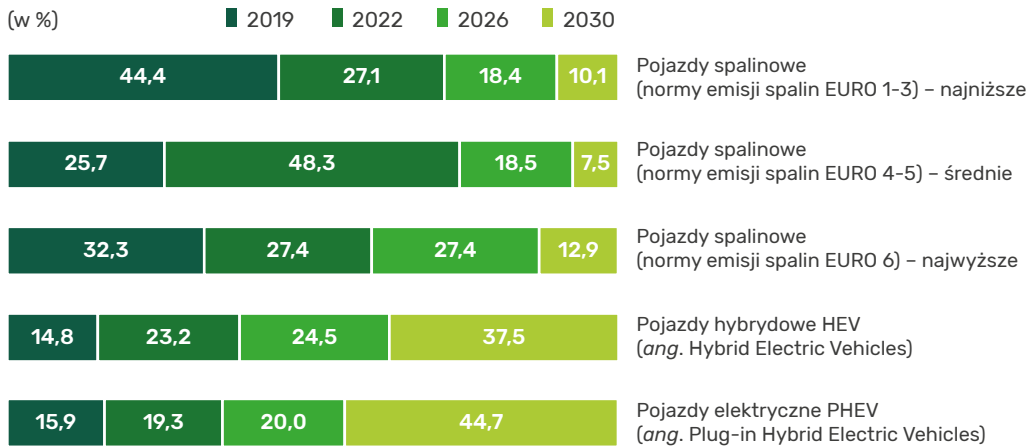
Czy uważasz, że zakaz wjazdu do Strefy powinien być ograniczany stopniowo?

Dwóch na trzech badanych (65,8%) uznało, że nie powinno się od razu wprowadzać całkowitego zakazu wjazdu do Stref Czystego Transportu pojazdów innych niż niskoemisyjne



W którym roku zakaz powinien objąć poszczególne typy pojazdów?

Respondenci w pierwszej kolejności zakazaliby wjazdu do stref pojazdom spalinowym EURO 1-3 (2019 r.). Zakaz wjazdu klasycznych hybryd powinien ich zdaniem obowiązywać po 2030 r.



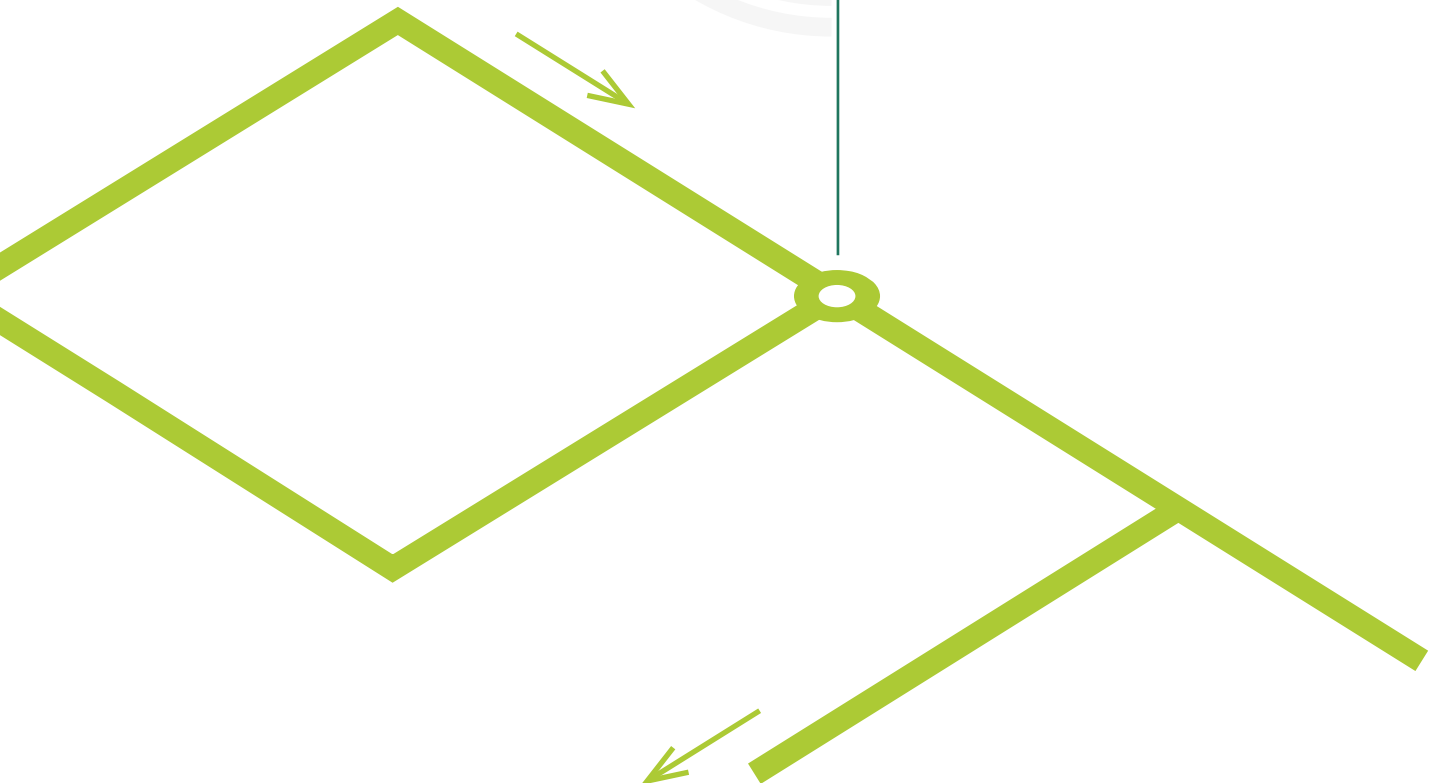
05

Jakie pojazdy powinny być uprawnione do wjazdu do Stref Czystego Transportu?

Ponad połowa badanych jest zdania, że do Strefy Czystego Transportu wjazd powinny posiadać pojazdy w pełni elektryczne BEV, hybrydy typu plug-in PHEV, klasyczne hybrydy HEV oraz pojazdy wodorowe



64,8%	Pojazdy elektryczne BEV
56,4%	Pojazdy elektryczne PHEV
52,3%	Pojazdy hybrydowe HEV
51,9%	Pojazdy wodorowe FCEV
37,9%	Pojazdy na gaz ziemny NGV
19,4%	Pojazdy spalinowe



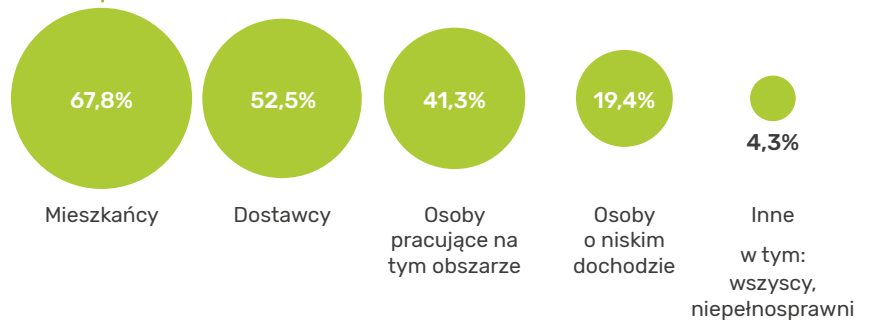
Czy zakaz wjazdu do Stref pojazdów innych niż niskoemisyjne powinien być stały?

Co trzeci badany (37,1%) uznał, że zakaz wjazdu do Strefy Czystego Transportu dla pojazdów spalinalowych powinien być stały, co czwarty ankietowany wskazał zaś rozwiązanie okresowe lub czasowe



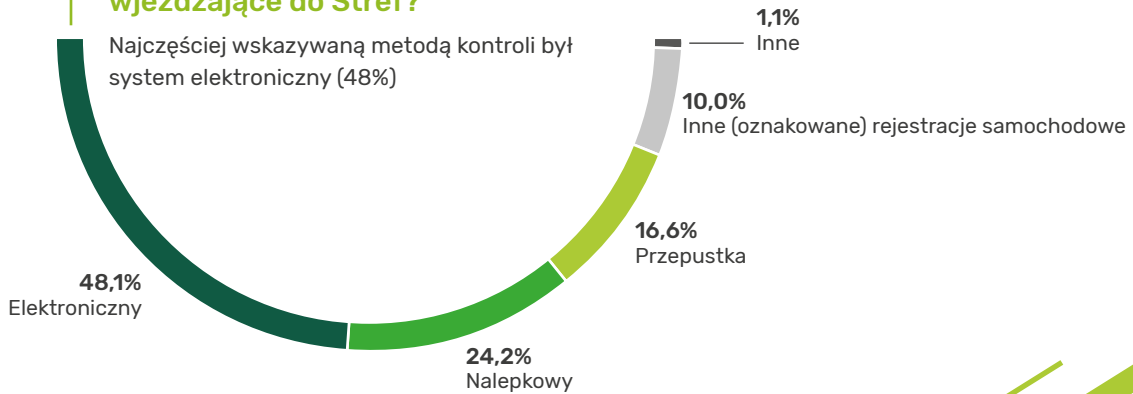
Kogo zakaz nie powinien dotyczyć?

Większość respondentów uważa, że oprócz pojazdów uprzywilejowanych, bezpłatny dostęp do Strefy powinni mieć mieszkańcy (67,8%). Ponad połowa wskazała także dostawców



W jaki sposób kontrolować pojazdy wjeżdżające do Stref?

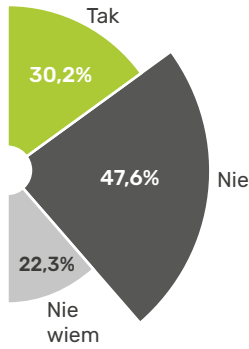
Najczęściej wskazywaną metodą kontroli był system elektroniczny (48%)



07

Czy za dodatkową opłatą możliwość wjazdu do Strefy powinny mieć wszystkie pojazdy?

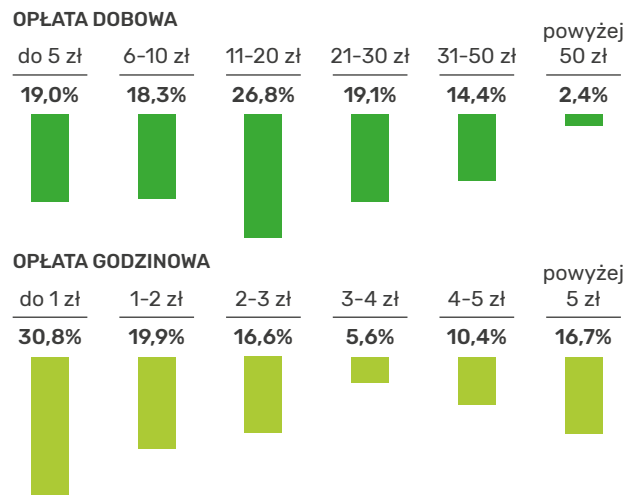
Prawie połowa ankietyowanych (47,6%) wskazała, że nie powinno być zgody na odpłatny wjazd do Strefy pojazdów innych niż niskoemisyjne



08

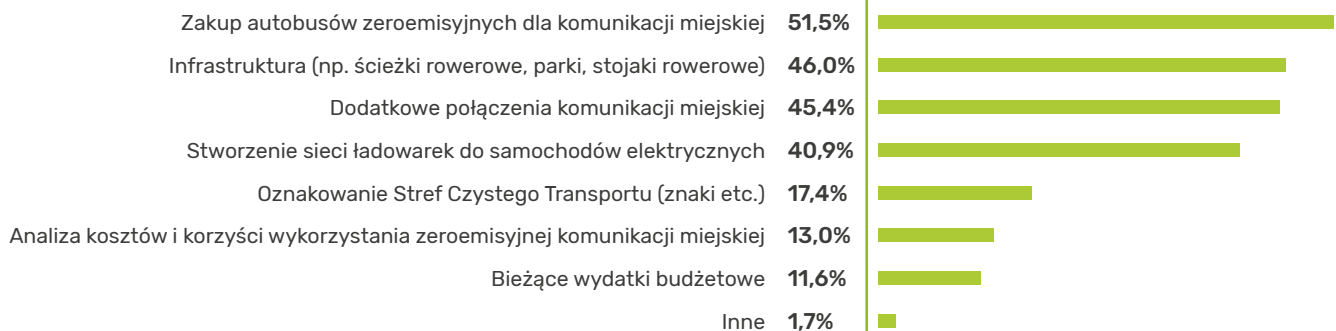
Jeżeli taka opłata zostanie wprowadzona, ile powinna wynosić?

Wskazywana średnia opłata za wjazd do Strefy Czystego Transportu to prawie 19 zł na dobę oraz 2,60 zł na godzinę



Na jaki cel samorząd powinien przeznaczać środki z opłat?

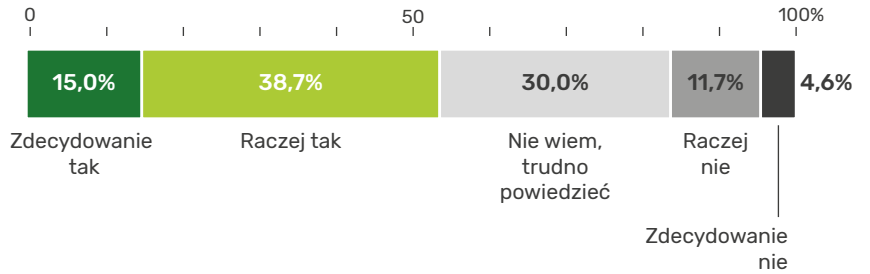
Główne wskazania to zakup autobusów zeroemisyjnych (51,5%) i uruchomienie nowych połączeń, budowa infrastruktury (46%), a także stacji ładowania EV (40,9%)



09

Czy utworzenie Stref Czystego Transportu doprowadzi do wzrostu liczby rejestracji EV?

Ponad połowa badanych (53,7%) uważa, że dzięki utworzeniu Strefy wzrośnie liczba rejestracji pojazdów elektrycznych w danej aglomeracji

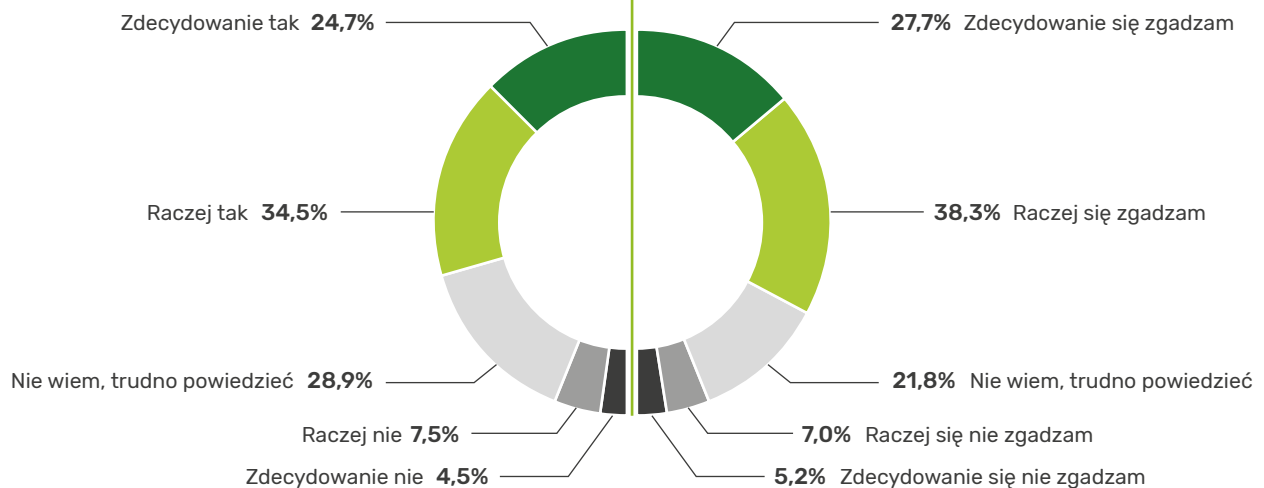


Czy słusznie państwa Europy Zachodniej zapowiadają zakazy wjazdu diesla do centrum miast?

Władze europejskich miast, w tym np. Hamburga, Paryża, Madrytu czy Aten zapowiedziały wprowadzenie zakazu ruchu samochodów z silnikami Diesla w centrum. Niemal 60% badanych to popiera

Czy słusznie państwa Europy Zachodniej zapowiadają zakaz rejestracji pojazdów spalinowych?

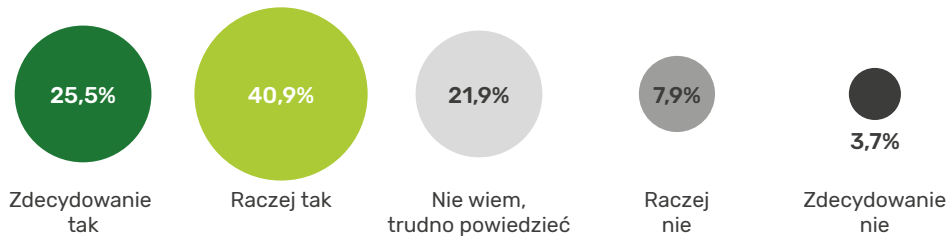
Francja, Wielka Brytania, Niemcy, Holandia i Norwegia, zgodnie z zapowiedziami, po 2040 r. mają wprowadzić zakaz rejestracji nowych samochodów spalinowych. 2/3 badanych się z tym zgadza



10

Czy utworzenie Strefy Czystego Transportu doprowadzi do poprawy powietrza w Twoim mieście?

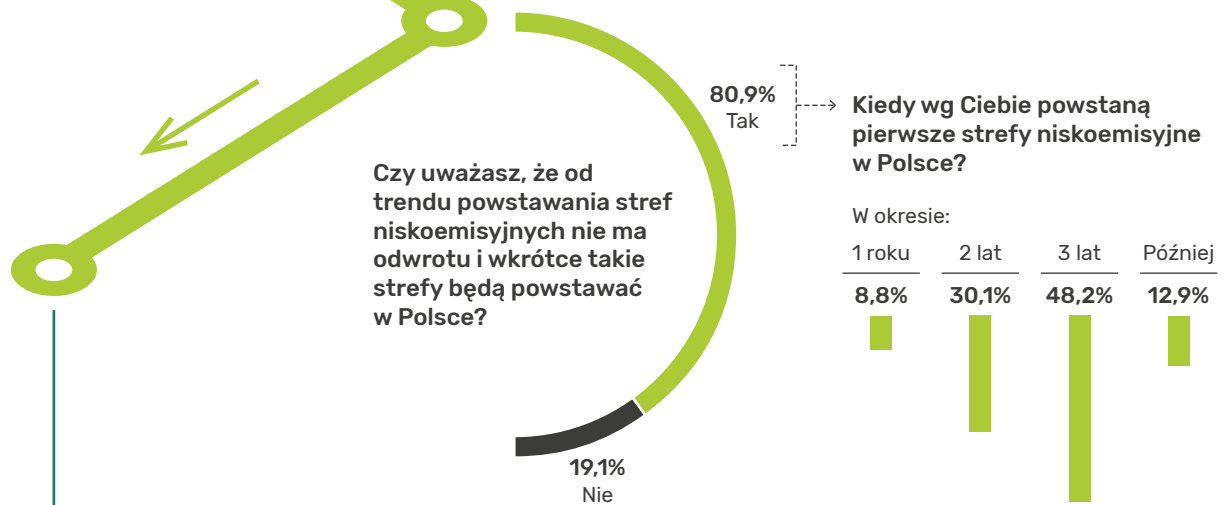
Dwie na trzy osoby (66,4%) uważają, że Strefa Czystego Transportu wpłynie na ochronę środowiska w ich mieście. Przeciwnego zdania jest mniej niż co ósma osoba



11

Czy i kiedy zaczną w Polsce powstawać Strefy Czystego Transportu?

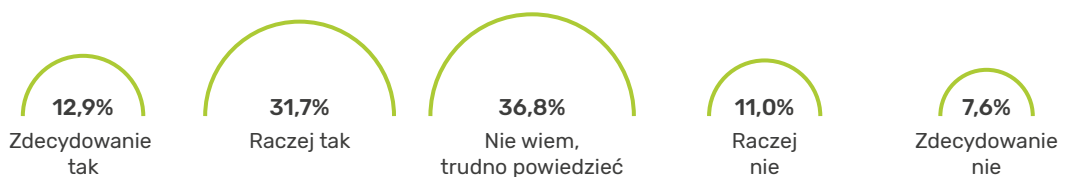
W Europie funkcjonuje obecnie około 200 stref niskoemisyjnych, w Polsce ani jedna. 78,3% ankietowanych uważa, że takie strefy zaczną powstawać w Polsce za dwa, trzy lata



12

Czy powstanie Strefy Czystego Transportu skłoniłoby Cię do zakupu samochodu elektrycznego?

44,6% ankietowanych zaczęłoby rozważać zakup auta elektrycznego, jeśli w jego mieście powstałaby Strefa Czystego Transportu



3. ANALIZA PRAWNA

3.1. WPROWADZENIE

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹ („Ustawa”) wprowadziła nowe narzędzie sprzyjające popularyzacji samochodów elektrycznych, ale również instrument pozwalający lokalnym samorządom podjąć walkę z coraz częściej występującym w centrach miast smogiem, którego źródłem w dużym stopniu są środki transportu, tj. Strefy Czystego Transportu („Strefy”), do których wjazd dla pozostałych kategorii pojazdów będzie ograniczony. W zamierzeniu ustawodawcy rozwiązanie to miało umożliwić gminom kształtowanie lokalnej polityki ochrony powietrza w większym stopniu niż dotychczas.

3.2. CEL TWORZENIA STREF CZYSTEGO TRANSPORTU

Strefy Czystego Transportu można wprowadzić w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Ustawa nie definiuje, jakie są kryteria oceny negatywnego oddziaływania, które gmina powinna wziąć pod rozwagę, podejmując decyzję o wprowadzeniu Strefy. W konsekwencji gminom pozostawiona została w tym zakresie duża swoboda – mogą same decydować, czy stan lokalnego środowiska uzasadnia wprowadzenie Strefy. Ze względu jednak na to, że transport ma przede wszystkim wpływ na zanieczyszczenie powietrza oraz wobec braku ustawowych kryteriów jego oddziaływania na środowisko dobrą praktyką mogłoby być kierowanie się przy wprowadzaniu Stref wojewódzkimi programami ochrony powietrza, które w kompleksowy sposób mają doprowadzić do osiągnięcia dobrego stanu powietrza w danym rejonie².

¹ Obowiązująca od 22 lutego 2018 r. (Dz.U.2018.317 z dnia 7/02/2018 r.)

² Zob. http://powietrze.gios.gov.pl/pjp/content/air_protection_programs

3.3. MOŻLIWE LOKALIZACJE STREF

Od 28 lipca 2018 r., tj. od dnia wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw („Nowelizacja”), która wprowadziła również zmiany do Ustawy, obowiązuje zmieniona wersja przepisu dotyczącego Stref Czystego Transportu. Nowelizacja nie zmieniła uregulowań odnoszących się do celu ustanowienia Strefy, tj. zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu, jednak zmodyfikowała kryterium lokalizacji Strefy. Założyła bowiem możliwość wprowadzenia Stref jedynie w gminach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców i tylko dla terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. W przeciwieństwie zatem do regulacji obowiązującej przed wejściem w życie Nowelizacji, Strefy mogą być ustanowione wyłącznie na terenie śródmiejskiej zabudowy, wyraźnie zaznaczono też, że może to być także jej część.

Wobec braku w Ustawie definicji terenu śródmiejskiej zabudowy wydaje się, że pojęcie to można zestawić ze stosowanym w objaśnieniach do rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, tj. strefą śródmiejską³. Wskazano tam, że strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. Biorąc pod uwagę znaczenie, jakim posługuje się słownik języka polskiego, należy przyjąć z kolei, że obszar zwartej zabudowy to obszar złożony z elementów lub przedmiotów znajdujących się bardzo blisko siebie⁴, a więc gęstej zabudowy. Niewątpliwie pozostawia to gminom stosunkowo dużą swobodę jednak w praktyce najistotniejszym wyznacznikiem dla lokalizacji Strefy będzie teren określony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub w przypadku jego braku w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy jako strefa śródmiejska.

³ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r., poz. 112)

⁴ <https://sjp.pwn.pl/szukaj/zwarty.html> (data dostępu 6/08/2019 r.)

Lista gmin powyżej 100 tys. mieszkańców⁵



	GMINA	LICZBA MIESZKAŃCÓW		GMINA	LICZBA MIESZKAŃCÓW		GMINA	LICZBA MIESZKAŃCÓW
1.	Warszawa	1 777 972	14.	Radom	213 029	27.	Opole	128 137
2.	Kraków	771 069	15.	Toruń	202 074	28.	Tychy	127 831
3.	Łódź	685 285	16.	Sosnowiec	202 036	29.	Gorzów Wielkopolski	123 921
4.	Wrocław	640 648	17.	Kielce	195 774	30.	Dąbrowa Górnicza	120 259
5.	Poznań	536 438	18.	Rzeszów	193 883	31.	Elbląg	120 142
6.	Gdańsk	466 631	19.	Gliwice	179 806	32.	Płock	120 000
7.	Szczecin	402 465	20.	Zabrze	173 374	33.	Wałbrzych	112 594
8.	Bydgoszcz	350 178	21.	Olsztyn	172 362	34.	Włocławek	110 802
9.	Lublin	339 682	22.	Bielsko-Biała	171 259	35.	Tarnów	109 062
10.	Białystok	297 459	23.	Bytom	166 795	36.	Chorzów	108 434
11.	Katowice	294 510	24.	Zielona Góra	140 297	37.	Koszalin	107 321
12.	Gdynia	246 309	25.	Rybnik	138 696	38.	Kalisz	100 975
13.	Częstochowa	222 292	26.	Ruda Śląska	138 000			

⁵ Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2019 r., Główny Urząd Statystyczny

3.4. POJAZDY UPRAWNIONE I NIEUPRAWNIONE

Zasadą jest, że do Strefy mogą wjeżdżać wyłącznie pojazdy elektryczne⁶, napędzane wodorem albo napędzane gazem ziemnym. Dla udokumentowania tego uprawnienia pojazdy elektryczne i napędzane wodorem oraz napędzane gazem ziemnym są oznaczane specjalną nalepką wydawaną przez lokalne władze. Od 1 stycznia 2020 r. pojazdy elektryczne i napędzane wodorem będą zamiast nalepki wyposażane w odpowiednie tablice rejestracyjne.

Samochody wyposażone w tradycyjne silniki spalinowe napędzane benzyną lub olejem napędowym, zgodnie z Ustawą, nie są uprawnione do wjazdu do Strefy i nie będą miały znaczenia np. wiek czy faktyczny poziom emisji zanieczyszczeń. Od ograniczenia przewidzianego w Ustawie zwolnione są wymienione w niej kategorie pojazdów, takie jak: pojazdy niektórych państwowych służb, np. policji, mieszkańców Stref, karetek czy autobusów szkolnych i zeroemisyjnych, do wykorzystania których w komunikacji miejskiej Ustawa zobowiązuje gminy. Rada gminy może jednak w drodze specjalnej uchwały wyłączyć spod ograniczeń również inne kategorie pojazdów, np. taksówki czy pojazdy hybrydowe (jak to uczyniono w Krakowie), czy też inne pojazdy, które według Ustawy są wyłączone z wjazdu do Strefy.

⁶ Tj. zdefiniowane przez Ustawę jako wykorzystujące do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, czyli nie samochody hybrydowe, lecz wyłącznie samochody elektryczne bateryjne, niewyposażone w silnik spalinowy

Dodatkowo Nowelizacja przewidziała, oprócz dwóch dotychczasowych kategorii pojazdów, których ograniczenie wjazdu do Strefy nie obowiązuje, tj. tych wskazanych w Ustawie oraz wskazanych w uchwale rady gminy, trzecią kategorię pojazdów, których poruszanie się po Strefie jest dopuszczone pod warunkiem uiszczenia opłaty (tj. zasadniczo wjazd tych pojazdów do Strefy jest zabroniony jednak tymczasowo i za opłatą mogą się do niego nie stosować). Stanowi to powrót do rozwiązania pierwotnie proponowanego w projekcie Ustawy. Takie pojazdy będą dopuszczone do poruszania się po Strefie na okres nie dłuższy niż 3 lata od dnia podjęcia uchwały w tym zakresie. Zgodnie z nowelizacją opłata za wjazd do Strefy będzie ustalana przez gminy, lecz nie może być wyższa niż 2,50 PLN za godzinę, a może przyjąć postać opłaty abonamentowej lub ryczałtowej. Opłata będzie mogła być pobierana wyłącznie w godzinach 9.00-17.00. Władze lokalne pobierając opłatę, będą zobowiązane przeznaczyć ją m.in. na oznakowanie Strefy i zakup autobusów zeroemisyjnych.

Poza wskazaniem ogólnych kryteriów odnoszących się do celów ustanowienia i lokalizacji Stref, Ustawa nie narzuca gminom zasad ich funkcjonowania, dlatego stwarza to szereg różnorodnych możliwości. Warunki brzegowe będą jednak wynikać z ogółu polskiego i unijnego prawa, bowiem np. nie będzie można wprowadzić Strefy, do której wjazd mają jedynie samochody elektryczne wyprodukowane w Polsce w celu rozwoju polskiego przemysłu samochodowego. Wobec braku ściśle ustalonych zasad funkcjonowania Stref ograniczenia z nimi związane mogą przybrać postać całkowitego zakazu wjazdu albo zakazu w określonych: godzinach, porach roku, w danych dniach tygodnia, kiedy osiągnięty zostanie określony stan powietrza, czy też dla pojazdów przewożących tylko jednego pasażera.

3.5. USTANAWIANIE I OZNAKOWANIE STREF, SANKCJE ZA WJAZD

Rada gminy może ustanowić Strefę w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego. W uchwale należy oznaczyć m.in. granice Strefy i sposób organizacji ograniczenia wjazdu do niej. Powinna ona określać także dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości swojej treści, np. za pośrednictwem radia, prasy lokalnej czy reklam zewnętrznych.

Granice obszaru Strefy powinny być oznaczone znakami drogowymi, co jest o tyle istotne, że za niezgodny z prawem wjazd do niej kierowca może zostać ukarany mandatem w wysokości do 500 złotych. Oprócz policji uprawnienia do wykonywania kontroli uczestnika ruchu naruszającego przepisy o ograniczeniu ruchu w Strefie na podstawie przepisów Ustawy uzyskali także strażnicy miejscy.

3.6. ABC USTANAWIANIA STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

**WERYFIKACJA, CZY NA TERENIE GMINY
ZANIECZYSZCZENIA Z TRANSPORTU MAJĄ NEGATYWNE
ODDZIAŁYWANIE NA ZDROWIE LUDZI I ŚRODOWISKO,**
z wykorzystaniem informacji pochodzących np. z:



1 POTRZEBA

4 UCHWAŁA

**UCHWAŁA O USTANOWIENIU
STREFY CZYSTEGO
TRANSPORTU**

ELEMENTY OBOWIĄZKOWE

- **Granice obszaru Strefy**
– np. lista ulic
- **Sposób organizacji ograniczenia wjazdu do strefy**
– np. znaki drogowe, szlabany
- **Dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy**
– np. ogłoszenia

ELEMENTY FAKULTATYWNE

- Ustanowienie wyłączenia od ograniczenia wjazdu do Strefy dla pojazdów innych niż wskazane w Ustawie, w tym pojazdów niskoemisyjnych
- Dopuszczenie do poruszania się po Strefie pojazdów innych niż wyłączone od ograniczenia wjazdu oraz okres dopuszczenia (max. 3 lata) i opłata za wjazd (max. 2,50 PLN/h), w tym jej forma (abonament lub ryczałt)
- Okres, na jaki wprowadzona jest Strefa, np. 6 miesięcy
- Progresywny charakter Strefy, np. powiększanie się Strefy z upływem czasu lub stopniowe ograniczenie dostępu pojazdów od najbardziej emisyjnych do najmniej

2

**WERYFIKACJA
OBSZARU/OBSZARÓW,
GDZIE USTANOWIENIE
STREFY JEST MOŻLIWE**
(warunki konieczne)



Czy teren brany pod uwagę znajduje się w gminie o liczbie mieszkańców **powyżej 100 tys.?**



Czy teren brany pod uwagę to teren śródmiejskiej zabudowy stanowiącej **zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia?**



Czy teren brany pod uwagę został określony w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, jako **śródmiejska zabudowa?**



Czy teren brany pod uwagę **obejmuje drogi zarządzane przez gminę?**

OBSZAR 2

ETAPY 3

3

01



Rada Gminy podejmuje **uchwałę o zmianie MPZP lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy** (w przypadku, gdy MPZP lub studium uwarunkowań nie wskazują zabudowy o charakterze zabudowy śródmiejskiej)

02



Rada Gminy zwykłą większością podejmuje **uchwałę o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu**

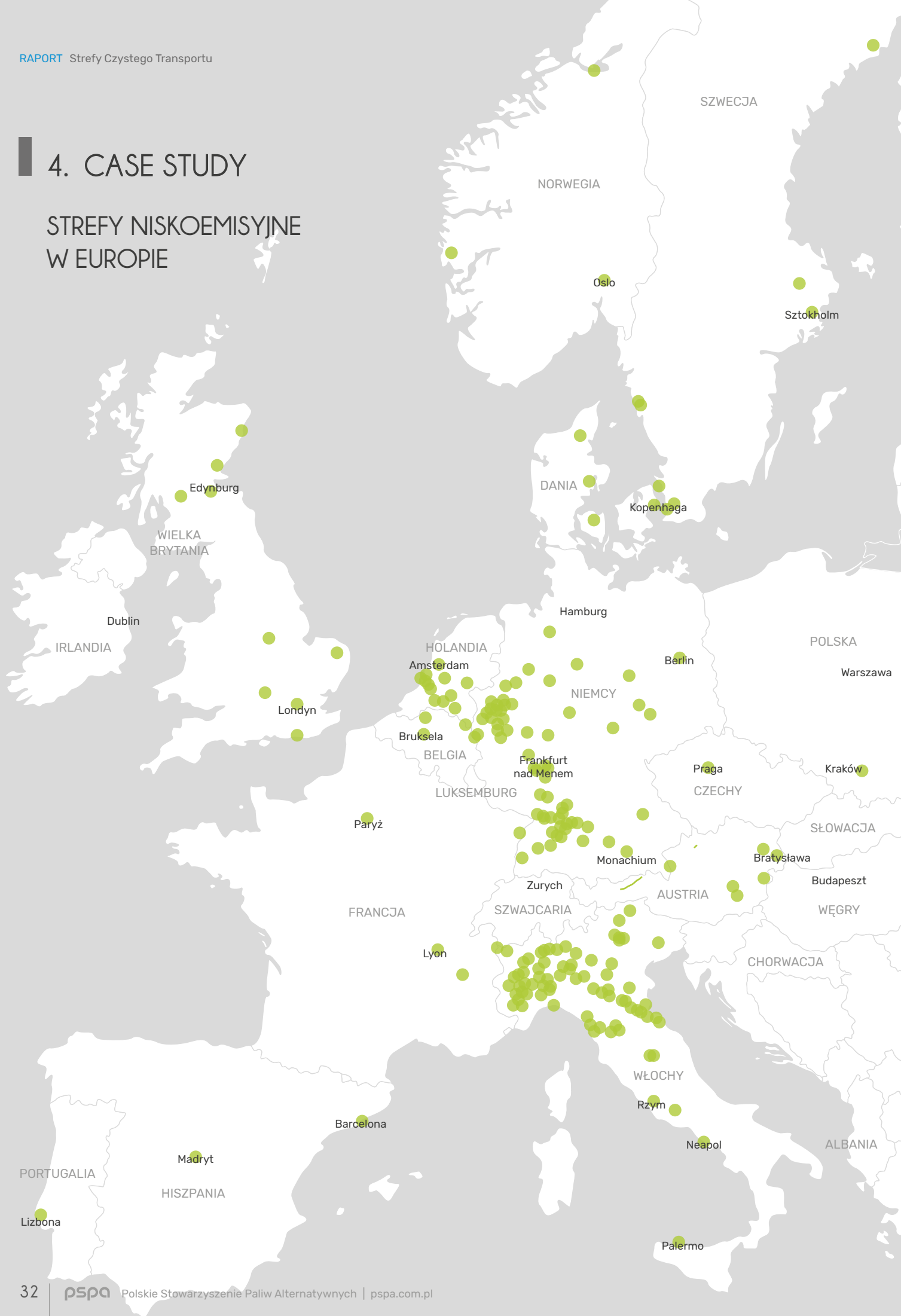
03



Prezydent wykonuje uchwałę Rady Gminy o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu

4. CASE STUDY


STREFY NISKOEMISYJNE W EUROPIE








W Europie funkcjonuje obecnie około **220 stref niskoemisyjnych**, w sumie w 14 państwach. Najwięcej stref powstało we Włoszech (105) oraz Niemczech (58), czyli krajach, które podobnie jak Polska, borykają się z problemem zanieczyszczenia powietrza. W dalszej kolejności najwięcej stref funkcjonuje w Holandii (13), Wielkiej Brytanii (9), Austrii i Szwecji (po 8), Danii (4), Francji i Norwegii (po 3) oraz Hiszpanii i Belgii (po 2). W Grecji, Finlandii i Portugalii funkcjonuje zaledwie po 1 strefie niskoemisyjnej w stolicach tych państw. Stref niskoemisyjnych brakuje w krajach Europy Wschodniej oraz na Bałkanach. W Polsce, tylko Kraków zdecydował się na pilotażowe utworzenie Strefy Czystego Transportu.

PORÓWNANIE WYBRANYCH STREF

	WIEDEŃ	OKSFORD
ORGAN USTANAWIAJĄCY	Gubernator stanowy Wiednia	Rząd lokalny Oksfordu
POJAZDY NIEDOPUSZCZONE DO WJAZDU	Pojazdy dostawcze i ciężarowe o kat. N1, N2, N3, niespełniające normy paliwowej Euro 3 lub wyższej	Autobusy niespełniające normy Euro 5
POJAZDY DOPUSZCZONE DO WJAZDU	Wszystkie pojazdy osobowe i niewymienione powyżej	Wszystkie pojazdy poza wymienionymi wyżej
WYJĄTKI	Pogotowie ratunkowe, pojazdy służb publicznych i użyteczności publicznej, pojazdy rolnicze i leśne, pojazdy zarządzania lotniskiem	Linie o bardzo niskiej częstotliwości
CZAS OBOWIĄZYWANIA	Cały czas	Cały czas
DATA USTANOWIENIA	1 lipca 2014 r.	1 stycznia 2014 r.
OZNAKOWANIE STREFY		–
MOŻLIWOŚĆ WJAZDU ZA OPŁATĄ	Nie	Nie
METODA WERYFIKACJI	Policja podczas kontroli	System monitoringu miejskiego
OZNAKOWANIE POJAZDÓW	Nalepka na przedniej szybie	Tablice rejestracyjne o numerze 10
ETAPOWE WDRAŻANIE STREFY	Tak	Tak
CZY PLANOWANE SĄ DALSZE RESTRYKCJE?	Możliwe rozszerzenie na samochody osobowe – brak konkretnych danych	Od 2020 r. wjazd do ścisłego centrum miasta będzie możliwy dla zero emisyjnych pojazdów, pozostałe obszary miasta zostaną objęte stopniowym wdrażaniem ograniczeń w latach 2020–2035. W 2035 r. strefa niskoemisyjna zostanie przekształcona w strefę zeroemisyjną
KARY ZA NARUSZENIE STREFY	Od 90 do 2180 EUR	Niesprecyzowane
OBSZAR	415 km ²	Kilka ulic w centrum miasta
LUDNOŚĆ OBJĘTA STREFĄ	1,8 mln	–
LICZBA STREF NISKOEMISYJNYCH W CAŁYM KRAJU	8	9

NISKOEMISYJNYCH W EUROPIE

BRUKSELA	ZAGŁĘBIE RUHRY	KRAKÓW
Władze lokalne	Władze lokalne	Rada Miasta Krakowa na mocy uchwały
Wszystkie pojazdy z silnikiem wysokoprężnym niespełniające norm Euro 3 oraz pojazdy benzynowe niespełniające norm Euro 2	Pojazdy spalinowe niespełniające normy Euro 4 (diesle) lub Euro 1 (benzyna)	Wszelkie pojazdy spalinowe
Wszystkie pojazdy niewymienione powyżej	Pojazdy elektryczne, wodorowe, CNG/LNG, benzynowe, samochody benzynowe spełniające normę Euro 1 oraz diesle spełniające normę Euro 4, jednoślady	Pojazdy elektryczne, wodorowe, CNG/LNG
Pojazdy ciężarowe (kat. N2, N3), pojazdy rolnicze i leśne, pojazdy „old-timer” nie starsze niż 30 lat, policja, pogotowie ratunkowe, straż pożarna, pojazdy wojskowe	Policja, pogotowie ratunkowe, straż pożarna, pojazdy rolnicze i leśne, pojazdy zabytkowe, wojskowe, pojazdy przewożące osoby niepełnosprawne	Policja, ITD, ABW, Agencja Wywiadu, Służba Kontrwywiadu Wojskowego, Służba Wywiadu Wojskowego, CBA, Straż Graniczna, Służba Ochrony Państwa, Służba Więzienna, Krajowa Administracja Skarbowa, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa oraz służby ratownicze, flota obsługująca KPRM, zarządcy dróg i realizujący zadania na rzecz zarządców dróg, Siły Zbrojne RP, pojazdy mieszkańców < 3,5 t oraz pojazdy zwolnione z zakazu na podstawie uchwały rady gminy lub czasowo dopuszczone do poruszania się po strefie na podstawie uchwały rady gminy → czytaj więcej na str. 46
Cały czas	Cały czas	Cały czas
1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2012 r.	5 stycznia 2019 r.
		
35 EUR/dzień, ale tylko 8 dni w roku. Do końca września 2018 r. obowiązuje okres przejściowy – brak kar	Nie	Nie
System monitoringu miejskiego	Policja podczas kontroli	Policja i Straż Miejska
Weryfikacja po tablicach rejestracyjnych	Nalepka na przedniej szybie	Nalepka na przedniej szybie, tablica rejestracyjna
Tak	Tak	Nie
Tak. Od 2020 r. wjazd dla Diesla z przynajmniej Euro 4	Rozważane jest wprowadzenie niebieskiej nalepki dla pojazdów z silnikiem Diesla spełniających normę Euro 5 lub 6	Nie
350 EUR co 3 miesiące, 150 EUR dla pojazdów zagranicznych	80 EUR	Do 500 zł
161 km ²	820 km ²	Teren śródmiejskiej zabudowy lub jej część stanowiąca zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia
1,2 mln	> 3,1 mln	–
2	58	1

* Poniższy zakres przedstawia zapisy Ustawy.

4.1. WIEDEŃ

AUSTRIA



Historia powstania

Rządy lokalne Austrii za jeden z głównych celów swojej polityki, stawiają poprawę jakości powietrza. W związku z tym, już w 6 z 9 landów Austrii zostały wprowadzone tzw. strefy ekologiczne. Dzięki nim zmniejszyć się ma emisja cząstek stałych (PM) oraz tlenków azotu (NO_x). Pierwsze ograniczenia ustanowiono w 2008 r., wprowadzając zakaz wjazdu dla pojazdów ciężarowych zarejestrowanych po raz pierwszy przed 1992 r. Strefę ekologiczną w Wiedniu ustanowiono 20 grudnia 2013 r. na mocy 52. rozporządzenia gubernatora stanowego. Weszła w życie 1 lipca 2014 r. i była to pierwsza strefa niskoemisyjna w tym kraju. Początkowo regulacje zakazu wjazdu na terytorium miasta dotyczyły pojazdów dostawczych i ciężarowych kategorii N1, N2 i N3 o normach paliwowych EURO 0 i EURO 1. Od 1 stycznia 2016 r. wjazd jest zakazany również pojazdom dostawczym i ciężarowym o normie EURO 2.

Normy paliwowe i typy samochodów

Obecne regulacje obejmują wyłącznie pojazdy dostawcze oraz ciężarowe kategorii N1, N2 i N3, które nie spełniają norm paliwowych co najmniej EURO 3. Uznano tym samym, że transport ciężarowy jest główną przyczyną emisji zanieczyszczeń. Na razie nie ogłoszono dalszych obostrzeń w zakresie innych rodzajów pojazdów, niemniej, w świetle wymagań regulacji środowiskowych UE, prawdopodobnie strefy ekologiczne obejmą w przyszłości również samochody osobowe i autobusy. Regulacje nie obejmują m.in. pogotowia ratunkowego, służb publicznych, pojazdów rolniczych i leśnych, pojazdów zarządzania lotniskiem czy użyteczności publicznej. W uzasadnionych przypadkach istnieje także możliwość ubiegania się o indywidualne zwolnienia z przepisów strefy, które wydawane są przez odpowiednie władze lokalne.

Objęty obszar i okres obowiązywania

Strefa obejmuje cały obszar miasta Wiednia o powierzchni około **415 km²** (1,8 mln mieszkańców). Strefa obowiązuje **24/7**, bez żadnych wyjątków.



Kary i sposób egzekwowania

Każdy pojazd dostawczy i ciężarowy powinien posiadać specjalne nalepki (*niem.* „Abgas-Pickerl”) informujące o normie paliwowej silnika pojazdu. Istnieje 6 rodzajów nalepek (od EURO 1 do EURO 6) o różnych kolorach – czarny, czerwony, żółty, zielony, niebieski i fioletowy. Cena nalepki wynosi 39,90 EUR. W przypadku wjazdu na teren strefy bez odpowiedniej nalepki lub wjazdu pojazdem niedopuszczonym do ruchu w strefie obowiązują kary w wysokości od 90 do 2180 EUR.

Skutki społeczne i środowiskowe

Dzięki wprowadzeniu stref ekologicznych, rząd ma nadzieję osiągnąć unijne cele dotyczące zanieczyszczeń powietrza i emisji substancji szkodliwych. Regulacje redukują głównie emisję cząstek stałych (PM). Z powodu ograniczonego zakresu rodzajów pojazdów objętych zakazem poruszania się po mieście (tylko samochody dostawcze i ciężarowe EURO 0-2), poziom zmniejszenia emisji cząstek stałych (PM), tlenków azotu (NOx) i tlenków węgla (CO) nadal pozostaje niewystarczający.

4.2. OKSFORD

WIELKA BRYTANIA



Historia powstania

Po przekroczeniu w centrum Oksfordu poziomu zanieczyszczenia powietrza (tlenków azotu NOx) powyżej średnich wskaźników UE oraz Wielkiej Brytanii, rząd lokalny Oksfordu przyjął regulacje, których celem jest poprawa jakości powietrza i zmniejszenie emisji dwutlenku węgla. Strefa niskoemisyjna ustanowiona przez rząd Oksfordu we współpracy z zarządem transportu publicznego, która obowiązuje od 1 stycznia 2014 r., była drugą w kraju (poza Londynem). Dotyczy ona jednak tylko autobusów i nie obejmuje pojazdów osobowych. Strefa powstała na podstawie wytycznych zawartych w Planie działania na rzecz jakości powietrza (*ang.* Air Quality Action Plan, AQAP).

Normy paliwowe i typy samochodów

Obecnie strefa dotyczy wszystkich autobusów miejskich, które poruszają się określonymi ulicami. Przewoźnicy operujący na tych trasach mogą mieć w swojej flocie wyłącznie pojazdy fabrycznie spełniające normy EURO 5 lub pojazdy, których silniki zostały wyposażone w sprzęt służący redukcji emisji NOx w celu osiągnięcia normy EURO 5. Wyjątek stanowią pojazdy na liniach o bardzo niskiej częstotliwości (do czerwca 2016 r. działały inne wyjątki dla autobusów spełniających normy EURO 4 i był to okres przejściowy na modernizację floty przez przewoźników).

Objęty obszar i okres obowiązywania

Strefa obejmuje na razie tylko **wybrane ulice w centrum miasta**. Obowiązuje **24/7**, bez wyjątków.



Władze Oxfordu pracują nad wdrożeniem strefy zeroemisyjnej na terenie całego centrum miasta. Zgodnie z zapowiedziami, ma to być jedna z pierwszych na świecie stref w pełni zeroemisyjnych. Projekt zakłada stopniowe wyłączenia z ruchu pojazdów spalinowych w centrum Oxfordu. W pierwszym etapie w 2020 r. w ścisłym centrum miasta zostanie ustanowiona zero emisyjna strefa transportu (Strefa Czerwona) do której wjazd będzie możliwy wyłącznie dla zero emisyjnych pojazdów. Strefa niskoemisyjnego transportu zostanie powiększona (Strefa Zielona). Od 2022 r. zostaną wprowadzone ograniczenia dla pojazdów dostawczych i ciężarowych, a w roku 2025 dla samochodów osobowych. W 2035 r. strefa niskoemisyjnego transportu ma zostać przekształcona w strefę zeroemisyjną.



Kary i sposób egzekwowania

Autobusy, które mają tablice rejestracyjne o numerze 10 (*ang.* 10-plate), potwierdzają spełnienie przez pojazd normy EURO 5. Monitorowanie strefy niskoemisyjnej odbywa się za pomocą kamer ruchu miejskiego. Ruch autobusów w centrum miasta jest regularnie obserwowany. Jeśli zachodzi podejrzenie naruszenia przepisów, dyspozytorzy kontaktują się z przewoźnikiem w celu wyjaśnienia sytuacji. Jeśli naruszenia nie zostały zaprzestane, władze miasta mogą przekazać sprawę komisarzowi ds. ruchu drogowego. Naruszenie regulacji strefy niskoemisyjnej może skutkować utratą licencji przez przewoźnika. Projekt strefy zeroemisyjnej obecnie nie doprecyzowuje potencjalnych kar za poruszanie się samochodem konwencjonalnym w obszarze objętym zakazem wjazdu.

Skutki społeczne i środowiskowe

Wprowadzenie strefy niskoemisyjnej w centrum Oxfordu, która obejmuje autobusy miejskie, nie ma decydującego wpływu na polepszenie jakości powietrza w mieście. Kolejnym etapem działań władz lokalnych jest planowane wdrożenie strefy zeroemisyjnej, obejmującej wszystkie pojazdy o napędzie konwencjonalnym, jako część strategii transportowej (*ang.* Oxford Transport Strategy, OTS). Kluczowym aspektem tego zaangażowania jest dążenie do wprowadzenia strefy zeroemisyjnej w początkowej i ograniczonej formie do 2020 r., rozszerzając ją do bardziej kompleksowego obszaru w 2035 r. Plan Oxfordu jest zgodny z planem Wielkiej Brytanii w zakresie sprzedaży nowych samochodów z silnikami benzynowymi i wysokoprężnymi do 2040 r. Zakaz ten nie będzie dotyczył pojazdów hybrydowych. Brytyjski sekretarz transportu stwierdził, że kluczowa jest walka z pojazdami całkowicie spalinowymi, a przez to poprawa jakości powietrza.

4.3. BRUKSELA

BELGIA



Historia powstania

W ostatnich latach władze belgijskie przyjęły regulacje mające na celu zmniejszenie zanieczyszczenia lokalnych miast poprzez redukcję emisji cząstek stałych (PM) oraz tlenków azotu (NOx), emitowanych głównie przez starsze samochody o napędzie Diesla. Antwerpia została pierwszym miastem w Belgii, w którym wprowadzono strefę niskoemisyjnego transportu (1 lutego 2017 r.). Z kolei strefa niskoemisyjna w Brukseli obowiązuje od 1 stycznia 2018 r. i jest to drugie miasto w kraju objęte podobnymi regulacjami. Strefa brukselska powstała na mocy planu Powietrze, Klimat oraz Energia (*ang.* Air, Climate and Energy Plan), zatwierdzonego przez władze miasta 2 czerwca 2016 r. Oprócz strefy niskoemisyjnej, plan ten przewiduje m.in. wdrożenie działań w zakresie efektywności energetycznej budynków, lepszego monitorowania jakości powietrza i produkcji energii z odnawialnych źródeł. Inne miasta belgijskie, m.in. Gandawa, zapowiadają wprowadzenie podobnych stref w 2020 r.

Normy paliwowe i typy samochodów

Strefa niskoemisyjna w Brukseli jest jedną z najbardziej restrykcyjnych w Europie. Obecnie wszystkie pojazdy osobowe, dostawcze oraz autobusy z silnikiem Diesla, które nie spełniają normy paliwowej co najmniej EURO 3, oraz pojazdy benzynowe normy Euro2, nie mogą poruszać się po mieście, z wyjątkiem niektórych rejonów (obwodnica, przyległe do niej ulice oraz wybrane parkingi Park & Ride). Regulacje przewidują możliwość wjazdu do stref samochodów niespełniających norm, maksymalnie przez 8 dni w roku, tylko w przypadku zakupu specjalnej przepustki (35 EUR/dzień). Kolejne normy dla pojazdów benzynowych będą wprowadzone w 2025 roku a dla pojazdów Diesla stopniowo według określonego harmonogramu, aż do osiągnięcia wymaganej normy Euro 6 w 2025 r.

■ Tak ■ Nie

BENZYNA/ LPG/CNG	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EURO 6	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
EURO 5	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
EURO 4	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
EURO 3	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
EURO 2	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie
EURO 1	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie
EURO 0	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie

DIESEL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EURO 6	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
EURO 5	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie
EURO 4	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie
EURO 3	Tak	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie
EURO 2	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie
EURO 1	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie
EURO 0	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie

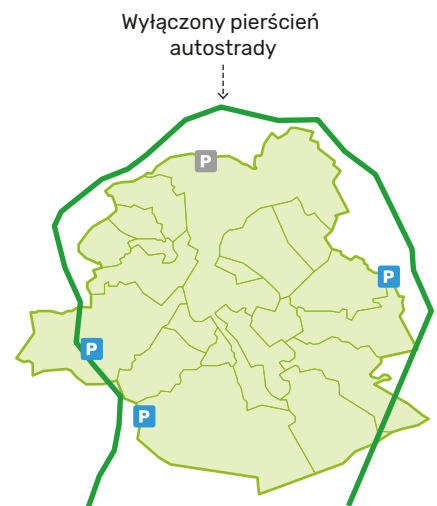
Strefa obejmuje wszystkie pojazdy osobowe, dostawcze i autobusy zarejestrowane w kraju, a także poza nim. Od lipca 2018 r., pojazdy zarejestrowane poza Belgią, żeby móc wjeżdżać do strefy, mają obowiązek zgłoszenia tego faktu poprzez wypełnienie elektronicznego wniosku.

Strefa przewiduje wyjątki dla następujących rodzajów pojazdów: jednoślady (kat. L), pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 t (kat. N2, N3), pojazdy rolnicze i leśne, pojazdy elektryczne, pojazdy wodorowe, pojazdy „old-timer” ze spersonalizowanym numerem rejestracyjnym nie starsze niż 30 lat, pojazdy specjalne (pogotowie ratunkowe, policja, straż pożarna), pojazdy wojskowe.

Niektóre kategorie pojazdów mogą być zwolnione z zakazu wjazdu do strefy po pozytywnym rozpatrzeniu wniosku elektronicznego. Do tych kategorii należą: pojazdy kempingowe (kat. M), pojazdy „old-timer” zarejestrowane za granicą – starsze niż 30 lat, pojazdy starsze niż 30 lat wykorzystywane komercyjnie – np. pojazdy ślubne, pojazdy służące do przemieszczenia osób niepełnosprawnych, pojazdy zaadaptowane do targów, jarmarków – np. food truck, pojazdy użyteczności publicznej.

Objęty obszar i okres obowiązywania

Strefa niskoemisyjna miasta Brukseli obejmuje wszystkie 19 dzielnic w stołecznym regionie o powierzchni **161 km²** z ludnością 1,2 miliona mieszkańców. Strefa graniczy na wschodzie i północy z międzynarodową drogą E19, na wschodzie – z międzynarodową drogą E40, na południu – z gminą Watermael-Boitsfort. Regulacje strefy nie obowiązują na drogach E19 oraz E40. Wyjątek stanowią również 4 parkingi Park & Ride (Céria-Coovi, Stalle, Kraainem, planowany Esplanade) zlokalizowane na granicach strefy. Następujące ulice są zwolnione z zakazu wjazdu: Chaussée de Mons (między granicą miasta oraz wjazdem na obwodnicę), bulwar Henri Simonet, rondo Henri Simonet, bulwar Joseph Wybran (między rondem Henri Simonet oraz granicą miasta), Lennik (między granicą miasta oraz rondem Henri Simonet). Okres obowiązywania strefy jest stały – **24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu**.



Źródło: <http://urbanaccessregulations.eucountries-mainmenu-147/belgium/bruxelles-brussel-brussels>

Kary i sposób egzekwowania

Niespełnienie kryteriów wjazdu do brukselskiej strefy niskoemisyjnej skutkuje nałożeniem kary w wysokości 350 EUR. Kolejna kara nie może zostać nałożona przed upływem 3 miesięcy od poprzedniej. Ten okres jest przewidziany dla ewentualnej zmiany pojazdu lub zmiany zwykłej trasy przejazdowej. W związku z tym, w ciągu roku można maksymalnie otrzymać 4 mandaty. Po wprowadzeniu strefy z początkiem 2018 r., obowiązywał 9-miesięczny okres przejściowy, w którym kierowcy nie musieli obawiać się kar. Pierwsze mandaty są nakładane od października 2018 r. W 2019 r., wraz z objęciem zakazem wjazdu pojazdów z silnikiem Diesla o normie paliwowej EURO 2, oraz samochodów benzynowych o normach EURO 0 oraz EURO 1, obowiązywał 3-miesięczny okres przejściowy. Podobny okres został określony również na 2020 r.

Pojazdy zarejestrowane za granicą, zaczynając od lipca 2018 r., muszą być zarejestrowane poprzez złożenie wniosku elektronicznego. Taka rejestracja jest ważna przez następne 3 lata. W przypadku braku rejestracji pojazdu zagranicznego, przewidywana jest kara w wysokości 150 EUR, nawet jeśli pojazd spełnia normy emisyjne i może przemieszczać się po strefie.

Granice strefy oznaczone są specjalnymi znakami drogowymi, których postawiono około 300 na granicach miasta.



Kontrole przestrzegania wymagań strefy będą przeprowadzane na podstawie sprawdzania tablic rejestracyjnych pojazdów za pomocą sieci około 191 kamer drogowych (wszystkie pojazdy zarejestrowane w Belgii mają zaznaczoną normę paliwową silnika w dokumentach rejestracyjnych pojazdu; pojazdy zarejestrowane poza Belgią muszą zostać zgłoszone drogą elektroniczną).

Skutki społeczne i środowiskowe

Obecnie brak jest opracowań na temat skutków wprowadzenia strefy niskoemisyjnej w Brukseli. Niemniej, zostały już przeprowadzone badania w Antwerpii (przez Transport & Mobility Leuven oraz Flemish Institute for Technological Research VITO), z których wynika, że po ponad roku obowiązywania strefy niskoemisyjnej w centrum miasta, ilość sadzy emitowanej przez samochody zmniejszyła się o 33,7%. Oprócz emisji sadzy w powietrzu, wprowadzenie strefy niskoemisyjnej 1 lutego 2017 r. w Antwerpii spowodowało redukcję dwutlenku azotu (NO₂) o 14,8% i 11,9% w przypadku cząstek PM₁₀ oraz 16,2% dla cząstek PM_{2,5}. W związku z zakazem wjazdu dla najstarszych samochodów, obniżony został także wiek parku samochodowego, który porusza się po mieście. Można oczekiwać podobnych skutków również w Brukseli, prawdopodobnie na większą skalę z uwagi na szerszy obszar strefy oraz większą liczbę potencjalnie zakazanych pojazdów.

Warto zauważyć, że zmniejszenie ilości substancji szkodliwych, emitowanych przez środki transportu, stanowi tylko element polityki środowiskowej, która ma obejmować również inne czynności służące poprawie jakości powietrza, np. modernizację sektora energetycznego w stronę wykorzystania źródeł odnawialnych.

4.4. ZAGŁĘBIE RUHRY

NIEMCY



Historia powstania

Z powodu dużego zanieczyszczenia powietrza na terenie Zagłębia Ruhry, 4 sierpnia 2008 r. opracowano tzw. plan czystego powietrza.

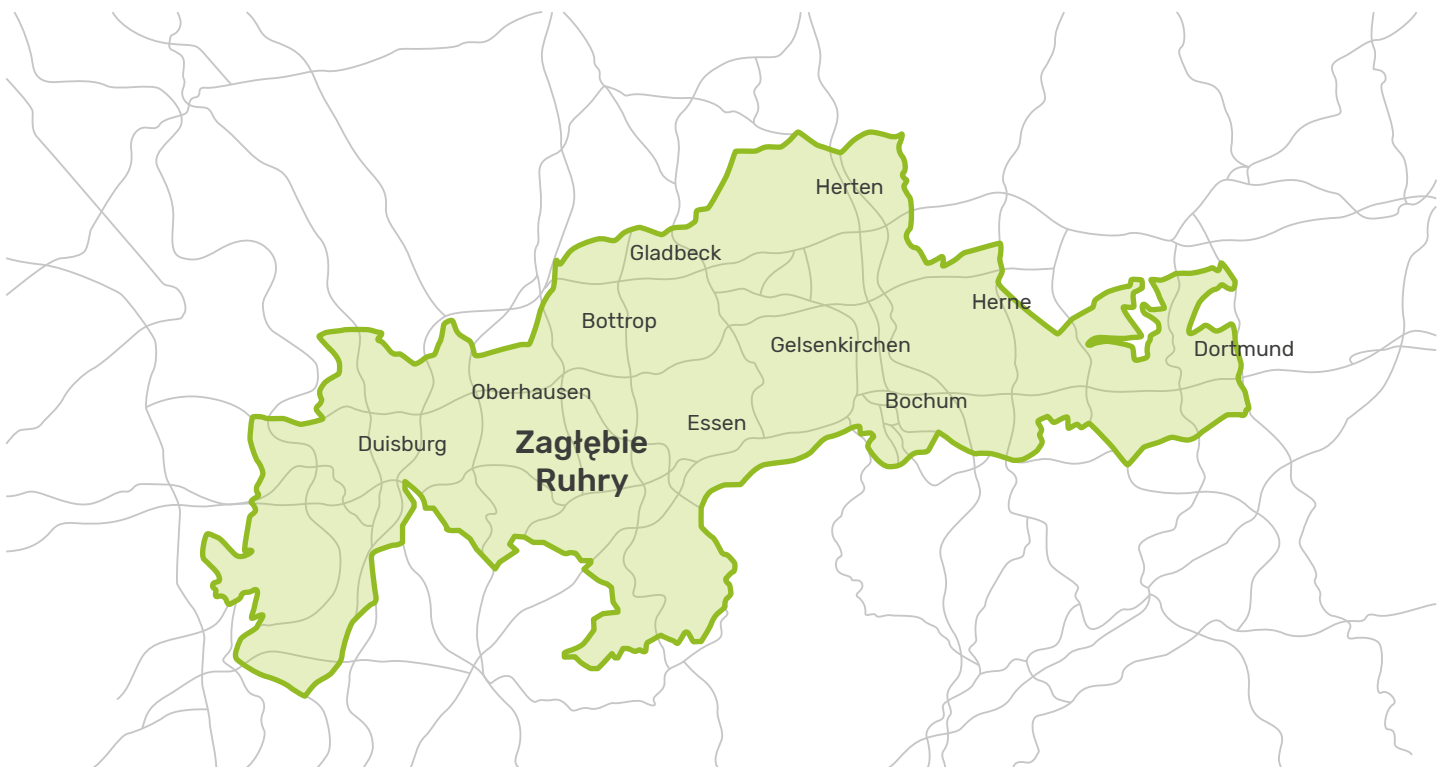
W październiku 2008 r. w Zagłębiu Ruhry funkcjonowało już 9 stref środowiskowych o łącznej powierzchni 225 km². Zakaz wjazdu dotyczył pojazdów z silnikiem Diesla niespełniających normy Euro 2. Z uwagi na to, że jakość powietrza nie uległa znaczącej poprawie, 15 października 2011 r. wdrożono kolejny etap strefy środowiskowej. Jego efektem było rozszerzenie strefy i ustanowienie jej na obszarze całego Zagłębia Ruhry. W takim zakresie strefa obowiązuje od 1 stycznia 2012 r.

Normy paliwowe i typy samochodów

Strefa w Zagłębiu Ruhry wprowadza restrykcje dla ruchu kołowego, dopuszczając do wjazdu wyłącznie pojazdy spełniające określone wymogi emisyjne, oznaczone nalepką na przedniej szybie, które wydają lokalne wydziały komunikacji. Występują 3 typy nalepek określające klasę emisji pojazdu: czerwone – Diesel Euro 2, żółte – Diesel Euro 3, zielone – Diesel Euro 4 oraz benzyna Euro 1. Do obecnych norm dochodzą w 3 etapach. Od 1 stycznia 2012 r. zakaz wjazdu do całej strefy niskoemisyjnej miały wyłącznie pojazdy wysokoprężne bez nalepki, czyli pojazdy najstarsze, niespełniające normy Euro 2. W styczniu 2013 r. zakaz rozszerzył się na pojazdy oznaczone nalepką żółtą. W trzecim etapie, który wszedł w życie 1 lipca 2014 r. wjazd ograniczono wyłącznie do pojazdów z zieloną nalepką, a ograniczenie objęło również samochody benzynowe. Obecnie rozważane jest zaostrzenie wymogów dla pojazdów z silnikiem Diesla i wprowadzenie niebieskiej nalepki oznaczającej spełnienie norm Euro 5 lub wyższej dla tego typu pojazdów. Odstępstwo od tego wymogu dotyczy m.in. maszyn budowlanych i rolniczych, 2- i 3-kołowych pojazdów spalinowych, karet i niektórych pojazdów medycznych, pojazdów transportujących osoby niepełnosprawne, określonych pojazdów wojskowych, samochodów zabawkowych, aut testowych czy tych, które należą do komisów samochodowych.

Objęty obszar i okres obowiązywania

Strefa niskoemisyjna Zagłębia Ruhry zajmuje obszar **820 km²** i obejmuje takie miasta, jak: Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Mulheim, Oberhausen, Recklinghausen, Castrop-Rauxel, Gladbeck, Herten oraz Herne. Obowiązuje **24 godziny na dobę przez cały rok**.



Kary i sposób egzekwowania

Poruszanie się w strefie niskoemisyjnej Zagłębia Ruhry bez nalepki potwierdzającej spełnianie standardów emisyjnych jest karane mandatem w wysokości 80 EUR. Taka sama kara dotyczy pojazdów poruszających się w strefie z nalepką oznaczającą niższy standard emisyjny niż wymagany w strefie.

Skutki społeczne i środowiskowe

Według informacji udostępnionych przez Federalną Agencję Ochrony Środowiska (UBA – Umweltbundesamt), ruch samochodowy do czasu utworzenia strefy niskoemisyjnej zmniejszał się nieznacznie. Między 2013 a 2014 r. nastąpił skok rejestracji pojazdów z napędem elektrycznym. Wcześniej, od 2006 do 2013 r., rejestracja EV rosła liniowo, a w następnym roku niemalże się podwoiła. Analiza UBA z 2017 r., badająca poziom pyłów zawieszonych PM10 po wprowadzeniu stref niskoemisyjnych w Berlinie oraz Monachium, pokazała, że w każdym z tych miast poziom pyłów spadł od 6 nawet do 19%.

4.5. KRAKÓW

POLSKA



Historia powstania

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która weszła w życie 22 lutego 2018 r., dała miastom możliwość tworzenia stref czystego transportu. Według obowiązujących przepisów, SCT można ustanawiać w gminach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. Takich jednostek administracyjnych jest w Polsce 39, ale na skorzystanie z przywileju przewidzianego w Ustawie o elektromobilności zdecydował się jak do tej pory wyłącznie Kraków.

Pierwsza strefa czystego transportu w Polsce zaczęła funkcjonować 5 stycznia 2019 r. na obszarze turystycznym kwartału krakowskiego Kazimierza. Radni zdecydowali o jej wprowadzeniu 19 grudnia 2018 r. Jak wynika z uchwały ustanawiającej SCT: „w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowiska w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu, dla części terenu śródmiejskiej zabudowy, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, ustanawia się strefę czystego transportu „Kazimierz” na obszarze określonym w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały”.

O wyborze Kazimierza, jako miejsca utworzenia Strefy Czystego Transportu, zdecydował fakt, że jest to jedna z najbardziej uczęszczanych przez turystów dzielnic Krakowa. Zarejestrowano w niej około 800 działalności gospodarczych, z czego blisko 200 o charakterze gastronomicznym. Wcześniej na Kazimierzu funkcjonowała już strefa ograniczonego ruchu, dlatego to właśnie tam zdecydowano się przetestować SCT.

Normy paliwowe i typy samochodów

Według pierwotnych regulacji, do krakowskiej strefy mogły wjeżdżać:

- Pojazdy elektryczne
- Pojazdy napędzane wodorem
- Pojazdy napędzane gazem CNG
- Mieszkańcy (bez ograniczeń)
- Rowery
- Pojazdy TAXI w okresie do 31 grudnia 2025 r.
- Pojazdy przedsiębiorców mających siedzibę w obszarze Strefy czystego transportu „Kazimierz” w dniu wejścia w życie uchwały ustanawiającej w Krakowie ww. strefę, którzy posiadają pojazd z tytułu: a) własności, b) współwłasności, c) umowy leasingu, d) umowy przewłaszczenia na zabezpieczenie, w przypadku umowy kredytu na zakup samochodu – w okresie do 31 grudnia 2025 r.
- Pojazdy (oznaczone kartą parkingową), którymi kierują osoby niepełnosprawne, posiadające ważną kartę parkingową osoby niepełnosprawnej; pojazdy, które przewożą osobę niepełnosprawną legitymującą się kartą parkingową; pojazdy należące do placówek, o których mowa w art. 8 ust. 3a pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 1990 ze zm.) przewożące osobę mającą znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, pozostającą pod opieką takiej placówki
- Pojazdy konduktów pogrzebowych i orszaków ślubnych, po zgłoszeniu do zarządu drogi
- Pojazdy służb miejskich
- Pojazdy straży miejskiej
- Pojazdy pozostające w dyspozycji podmiotów posiadających decyzje na wykorzystanie dróg w sposób szczególny na obszarze strefy czystego transportu „Kazimierz”
- Pojazdy wykonujące czynności załadunkowe/wyładunkowe dla podmiotów posiadających zezwolenie na zajęcie pasa drogowego na obszarze strefy czystego transportu „Kazimierz”
- Pojazdy zaopatrzenia w godzinach od 6.00 do 7.00, od 9.00 do 11.00 i od 17.00 do 19.00 od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy, oraz w godzinach od 6.00 do 8.00, od 14.00 do 16.00 i od 18.00 do 20.00 w soboty i dni ustawowo wolne od pracy, na czas wykonywania czynności załadunku/wyładunku i obsługi technicznej
- Pojazdy lekarzy, pielęgniarek, położnych
- Pojazdy zarządcy drogi
- Pojazdy operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. Prawo pocztowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 2188 ze zm.)
- Pojazdy dojeżdżające do zastrzeżonego stanowiska postojowego (koperty)
- Pojazdy wolnobieżne z silnikiem elektrycznym

Objęty obszar i okres obowiązywania

Krakowska strefa objęta swoim zasięgiem następujące drogi: ul. Miodowa na odcinku od ul. Krakowskiej do ul. Bożego Ciała, ul. Bożego Ciała na odcinku od ul. św. Wawrzyńca do ul. Miodowej, ul. Beera Meiselsa na odcinku od placu Nowego do ślepego zakończenia za ul. Bożego Ciała, ul. Józefa, ul. Nowa, pl. Nowy, ul. Estery, ul. Warszawiera, ul. Kupa, ul. Izaaka, ul. Jakuba, ul. Wąska, ul. Bartosza, plac Bawół, ul. Szeroka, ul. Ciemna, ul. Lewkowa, ul. Na Przejściu.

Okres obowiązywania strefy czystego transportu:
od 5 stycznia 2019 r., przez okres sześciu miesięcy, 24/7.



Kary i sposób egzekwowania

Na podstawie art. 96c Kodeksu wykroczeń, osoby nie przestrzegające ograniczeń w dostępie do strefy czystego transportu, podlegały karze grzywny w wysokości do 500 złotych.

Skutki społeczne i środowiskowe

Jeszcze przed rozpoczęciem funkcjonowania pierwszej w Polsce Strefy Czystego Transportu, rozpoczęły się protesty osób obawiających się ograniczenia ruchu na krakowskim Kazimierzu. Gdy przybrały na sile, kwestia SCT stała się przedmiotem obrad na sesji Rady Miasta Krakowa. Samorządowcy podjęli uchwałę korygującą, która co prawda umożliwiła rozsądnie wjazd do strefy pojazdom hybrydowym oraz motorowerom z silnikiem elektrycznym, ale równoległe posunęła się o krok za daleko i otworzyła jej granicę dla wszystkich samochodów spalinowych. W myśl uchwały, uprawnieni do wjazdu do strefy zostali bowiem dostawcy w godz. 6.00–12.00 oraz 16.00–20.00, a także klienci i kontrahenci zarejestrowanych na Kazimierzu przedsiębiorców (w godz. 9.00–17.00). **Tym samym przepisy stały się w praktyce niemożliwe do wyegzekwowania i zaprzeczyły idei funkcjonowania Strefy.**

4.6. ZESTAWIENIE OBECNYCH I PLANOWANYCH STREF NISKOEMISYJNYCH



AUSTRIA

- 1 | Salzburg
- 2 | Wiedeń
- 3 | Niederösterreich
- 4 | Burgenland
- 5 | Steiermark
- 6 | Graz
- 7 | Oberösterreich – fragment autostrady A1
- 8 | Część autostrady A12



BELGIA

- 1 | Bruksela
- 2 | Antwerpia
- 3 | Gandawa
- 4 | Mechelen



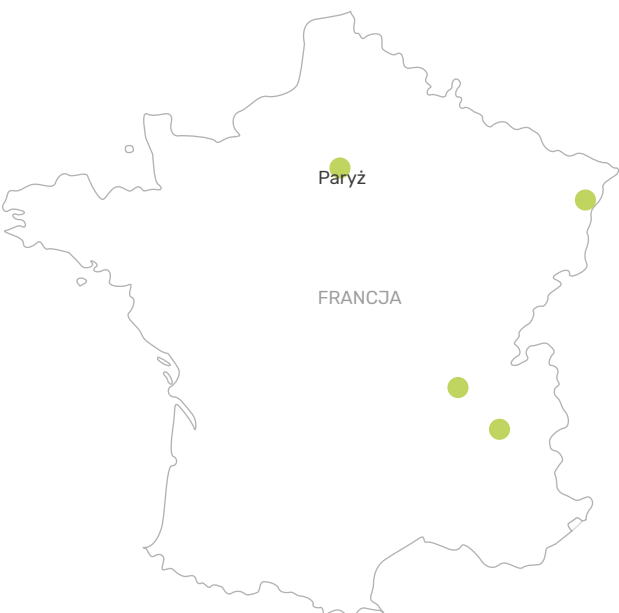
DANIA

- 1 | Kopenhaga
- 2 | Odense
- 3 | Aalborg
- 4 | Åarhus



FINLANDIA

- 1 | Helsinki



FRANCJA

- 1 | Paryż
- 2 | Lyon
- 3 | Grenoble
- 4 | Strasburg



GRECJA

- 1 | Ateny



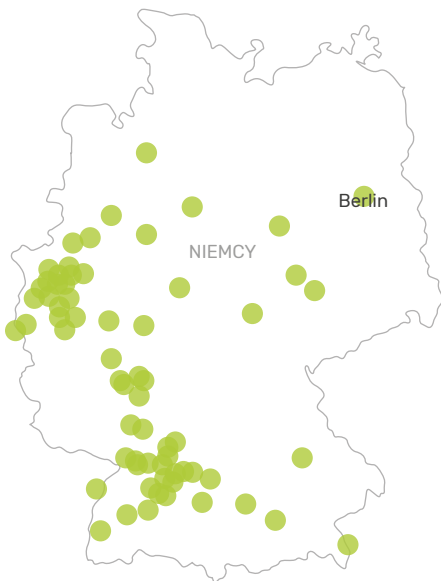
HISZPANIA

- 1 | Madryt
- 2 | Barcelona



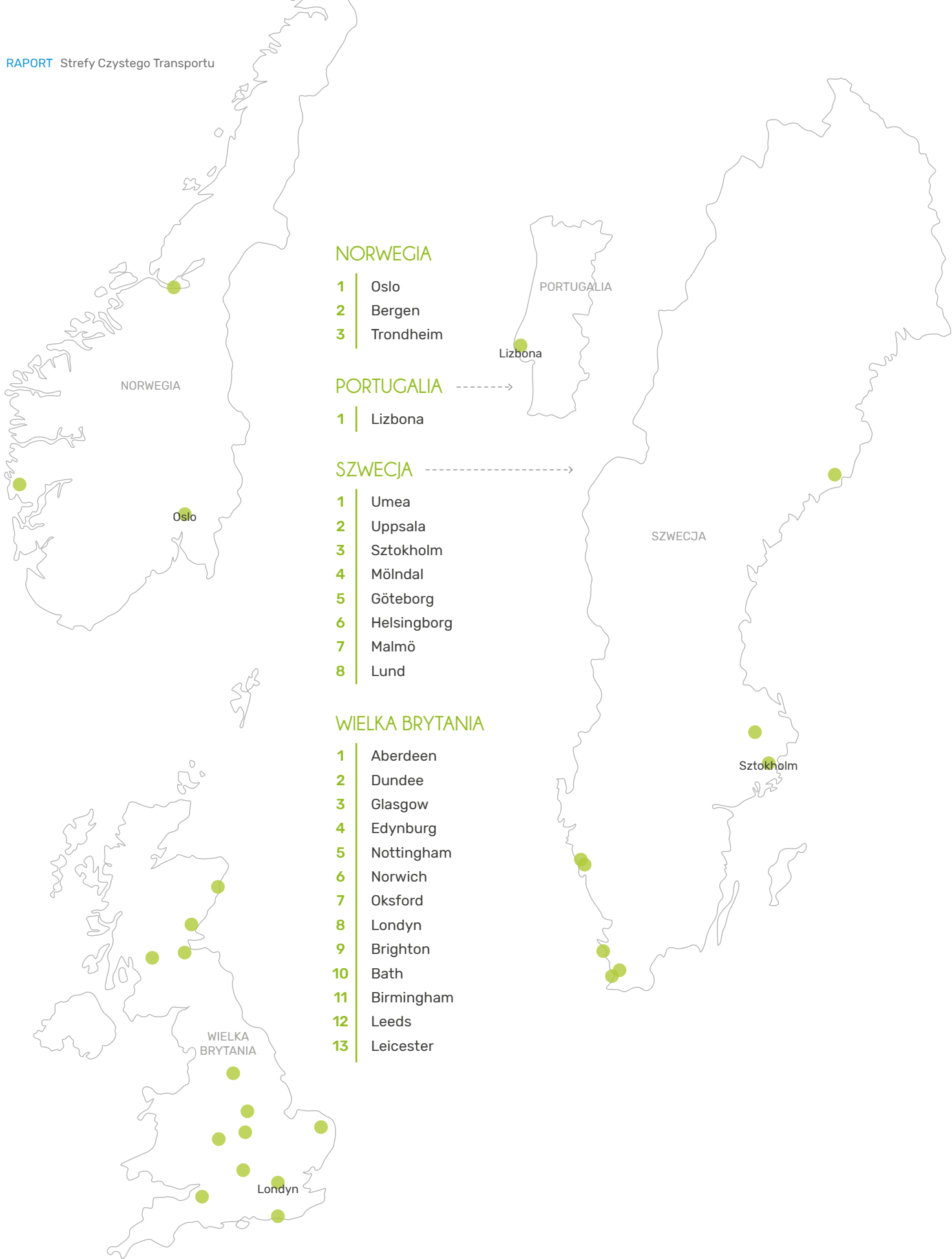
HOLANDIA

- 1 | Amsterdam
- 2 | Utrecht
- 3 | Haga
- 4 | Leiden
- 5 | Rotterdam
- 6 | Breda
- 7 | Tilburg
- 8 | Eindhoven
- 9 | Hertogenbosh
- 10 | Arnhem
- 11 | Maastricht
- 12 | Delft
- 13 | Rijsvijk



NIEMCY

- 1 | Balingen
- 2 | Freiburg
- 3 | Heidelberg
- 4 | Heidenheim
- 5 | Heilbronn
- 6 | Herrenberg
- 7 | Ilsfeld
- 8 | Karlsruhe
- 9 | Leonberg/Hemmingen i Umgebung
- 10 | Ludwigsburg i Umgebung
- 11 | Mühlacker
- 12 | Mannheim
- 13 | Pfinztal
- 14 | Pforzheim
- 15 | Reutlingen
- 16 | Schramberg
- 17 | Schwäbisch Gmünd
- 18 | Stuttgart
- 19 | Tübingen
- 20 | Ulm
- 21 | Urbach
- 22 | Wendlingen
- 23 | Augsburg
- 24 | Monachium
- 25 | Neu-Ulm
- 26 | Regensburg
- 27 | Berlin
- 28 | Brema
- 29 | Darmstadt
- 30 | Frankfurt nad Menem
- 31 | Limburg an der Lahn
- 32 | Marburg
- 33 | Offenbach
- 34 | Wiesbaden
- 35 | Hanower
- 36 | Osnabrück
- 37 | Aachen
- 38 | Bonn
- 39 | Düsseldorf
- 40 | Dinslaken
- 41 | Eschweiler
- 42 | Hagen
- 43 | Kolonia
- 44 | Krefeld
- 45 | Landenfeld
- 46 | Mönchengladbach
- 47 | Münster
- 48 | Neuss
- 49 | Overath
- 50 | Remscheid
- 51 | Zagłębie Ruhry
- 52 | Siegen
- 53 | Wuppertal
- 54 | Mainz
- 55 | Lipsk
- 56 | Halle
- 57 | Magdeburg
- 58 | Erfurt





WŁOCHY

1	Acqui Terme	36	Cuneo	71	Palermo
2	Alba	37	Dovera	72	Parma
3	Alessandria	38	Emilia-Romania (poza obszarem miast)	73	Pavia
4	Aosta	39	Empoli	74	Pergine Valsugana
5	Asti	40	Faenza	75	Perugia
6	Beinasco	41	Ferentino	76	Piacenza
7	Bergamo	42	Ferrara	77	Pinerolo
8	Biella	43	Florencja	78	Ponte a Signa
9	Bolonia	44	Forli	79	Ponte San Giovanni
10	Bolzano	45	Formigine	80	Porto Di Mezzo
11	Borgano	46	Fossano	81	Prato
12	Borgomanero	47	Genua	82	Ravenna
13	Bra	48	Ginestra Fiorentina	83	Reggio Emilia
14	Brescia	49	Granarolo dell Emilia	84	Riccione
15	Brassanone	50	Grugliasco	85	Rimini
16	Calenzano	51	Imola	86	Rivoli
17	Campi Bisenzio	52	Ivrea	87	Rzym
18	Carmagnola	53	Lastra a Signa	88	Rovereto
19	Carpi	54	Lecco	89	San Lazzaro di Savena
20	Carpignano	55	Levico Terme	90	San Mauro Torinese
21	Carrara	56	Lodi	91	Sassuolo
22	Casele Monferrato	57	Lombardia (poza obszarem miast)	92	Savigliano
23	Casaleccio di Reno	58	Lucca	93	Scandicci
24	Castel Bolognese	59	Lugo	94	Sesto Fiorentino
25	Caselfranco Emilia	60	Mantova	95	Settimo Torinese
26	Castenaso	61	Mediolan	96	Tortona
27	Cento	62	Modena	97	Trento
28	Cesena	63	Moncalieri	98	Turyn
29	Chieri	64	Mondovi	99	Valenza
30	Chivasso	65	Mont Blanc (tunel)	100	Valle Salimbene
31	Citta di Arona	66	Neapol	101	Varese
32	Collegno	67	Nichelino	102	Venaria Reale
33	Como	68	Novara	103	Vercelli
34	Comune di Signa	69	Novi Ligure	104	Viareggio
35	Cremona	70	Orbassano	105	Werona

5. PODSUMOWANIE

WNIOSKI

W Europie funkcjonuje około 220 stref niskoemisyjnych bardzo mocno zróżnicowanych pod względem obszaru i restrykcji.

W Wiedniu strefa niskoemisyjna obowiązuje na obszarze całego miasta, ale obostrzenia dotyczą wyłącznie pojazdów ciężarowych niespełniających norm emisji Euro 3. W Brukseli strefa również obejmuje całe miasto, z wyłączeniem obwodnicy. W tym przypadku wszystkie pojazdy spalinowe muszą spełniać odpowiednie normy emisyjne, a w kolejnych latach wymagania będą się zaostrzać. Podobne rozwiązanie, wprowadzone w Antwerpii, dało już konkretny efekt środowiskowy, a zanieczyszczenie powietrza uległo zmniejszeniu.

W Zagłębiu Ruhry strefa niskoemisyjna obejmuje szereg miast i łączny obszar aż 820 km², uniemożliwiając wjazd na jej teren pojazdom z silnikiem Diesla niespełniającym normy Euro 4 oraz benzynowym poniżej normy Euro 1. Utworzenie strefy niskoemisyjnej w Zagłębiu Ruhry nie zmniejszyło także znacząco ruchu pojazdów na tym obszarze, co może świadczyć o wymianie najstarszych samochodów na mniej emisyjne. Warty podkreślenia jest fakt, że zmiany te nie zaszły z dnia na dzień. W Zagłębiu Ruhry pierwsze regulacje dotyczące ograniczenia wjazdu pojazdom najbardziej zanieczyszczającym środowisko powstały w 2008 r, a następnie między 2012 a 2014 r. zaostrzano zapisy, by dojść do wymogu Euro 4 dla samochodów z silnikiem Diesla. Analizy prowadzone przez Federalną Agencję Ochrony Środowiska w innych niemieckich miastach potwierdzają, że strefy wpłynęły na poprawę jakości powietrza. W Berlinie i Monachium wprowadzenie ograniczenia ruchu pojazdów spalinowych zmniejszyło poziom pyłów PM10 od 6 do 19%.

Stopniowe wprowadzanie obostrzeń jest kluczem do rozwoju niskoemisyjnego transportu również w Polsce.

Badania społeczne zrealizowane przez PSPA wskazują, że Polacy są zwolennikami wprowadzenia Stref Czystego Transportu w gminach, ale preferują strefy większe i mniej restrykcyjne od mniejszych, do których wjazd mają wyłącznie samochody elektryczne, wodorowe czy napędzane gazem ziemnym. W opinii Polaków, w pierwszym etapie wdrażania Stref Czystego Transportu zakaz wjazdu powinien zostać wprowadzony głównie dla samochodów najstarszych i najbardziej emisyjnych. Zakres obecnie funkcjonujący w niskoemisyjnych strefach w Niemczech wydaje się być adekwatny jako wzorzec dla Polski. Średni wiek samochodu w Polsce to 13 lat i już wymóg wyższych norm Euro dla diesli i pojazdów benzynowych będzie dużym wyzwaniem.

Powstanie Stref Czystego Transportu powinno być impulsem do rozwoju niskoemisyjnego transportu w Polsce. Należy mieć na względzie, że pojazdy zeroemisyjne są obecnie droższe od konwencjonalnych odpowiedników i ta bariera, z uwagi na małą liczbę EV poruszających się po polskich drogach, może sprawić, że Strefy nie będą powstawać. Progresywny charakter Stref i dopuszczanie w pierwszym etapie do wjazdu pojazdów niskoemisyjnych, np. hybrydowych, które charakteryzują się niskimi emisjami tlenków azotu i tlenku węgla, również doprowadzi do poprawy jakości powietrza i jednocześnie będzie akceptowalne dla społeczeństwa. Rozszerzenie przez gminy katalogu pojazdów dopuszczonych do korzystania ze Stref pozwoli ponadto tworzyć je na większych obszarach, co będzie skuteczniejsze w walce ze smogiem. Zamykanie ruchu na niewielkim terenie spowoduje jedynie zagęszczenie pojazdów wokół Strefy, nie przyczyniając się do poprawy komfortu poruszania się po mieście.

Tworzenie Stref Czystego Transportu, powinno iść w parze z tworzeniem stref tempo30 (ograniczeniem w centrach miast prędkości aut do 30 km/h). Dzięki temu będzie możliwe zmniejszenie zanieczyszczeń spowodowanych unosem wtórnym, oraz pyłów z klocków hamulcowych. Efekt ten jest uzyskiwany poprzez zwiększenie płynności ruchu aut. Takie strefy wpływają też na zmniejszenie hałasu, poprawę bezpieczeństwa, a co za tym idzie na komfort osób żyjących i przebywających w centrach miast. Co zwiększa atrakcyjność aglomeracji.

Największa organizacja branżowa zajmująca się kreowaniem rynku elektromobilności i paliw alternatywnych w Polsce

Integruje polskie i zagraniczne firmy z wielu branż, które wspólnie działają na rzecz ukształtowania odpowiedniego otoczenia gospodarczego niezbędnego dla **rozwoju zero- i niskoemisyjnych technologii w transporcie**

Napędzamy elektromobilność!



POLSKIE STOWARZYSZENIE
PALIW ALTERNATYWNYCH

member of
AVERE
The European Association
for Electromobility



Wiedza na temat rynku

Monitorujemy rynek EV w Polsce i Europie oraz zmiany w legislacji na poziomie krajowym i europejskim. Dostarczamy informacje, analizy i statystyki kluczowe dla rozwoju biznesu



Aktywny dialog branżowy

Zabiegamy o lepsze prawo, reprezentując firmy wobec administracji publicznej. Bierzymy aktywny udział w konsultacjach społecznych, opiniujemy projekty aktów prawnych



Promocja EV i edukacja

Wydajemy raporty, realizujemy badania i kampanie społeczne. Organizujemy konferencje. Zwiększamy wiedzę i budujemy świadomość społeczną w zakresie ekologicznego transportu



ZNAK:
D-55

