

RAPORT

Kompendium tworzenia Stref Czystego Transportu

Najlepsze praktyki



Raport zrealizowany w ramach
projektu „Developing and deploying
Low Emissions Zones in Poland”,
finansowanego przez Clean Air Fund

RAPORT

**Kompendium
tworzenia
Stref Czystego
Transportu
Najlepsze praktyki**

Warszawa 2022

Spis treści

○
● Wprowadzenie
06

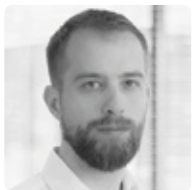
○
1
ABC ustanawiania Strefy
Czystego Transportu
07

2
Propozycja zmian przepisów
regulujących funkcjonowanie
Stref Czystego Transportu
18

3
Polacy o strefach
niskoemisyjnych w miastach
– badanie społeczne
21

4
Modelowa strefa
czystego transportu –
Case study: Antwerpia
26

5
Strefy czystego transportu
na obszarach miejskich
40



Szanowni Państwo,

Strefy Czystego Transportu (SCT) to coraz popularniejsze w Europie rozwiązanie adresujące jedno z najpoważniejszych wyzwań XXI w. – wysoki poziom emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego. Dzięki SCT powietrze, którym oddychamy może być znacznie czystsze, a miasta cichsze, mniej zakorkowane i bardziej przyjazne dla wszystkich interesariuszy: od mieszkańców i turystów, po prowadzących w nich działalność przedsiębiorców. Pomimo, iż w całej Europie zaimplementowano już ponad 300 obszarów niskoemisyjnych, a niektóre z nich (np. w Goteborgu) działają już od blisko 30 lat, w Polsce nadal nie funkcjonuje żadna Strefa Czystego Transportu. Sytuacja już wkrótce może się zmienić dzięki nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 24 grudnia 2022 r., która otworzyła samorządom drogę do ustanawiania SCT. Dzięki nowym regulacjom polskie gminy mają teraz znacznie większą swobodę zarówno w zakresie ustalania ograniczeń wjazdu do Stref Czystego Transportu, jak też ich obszaru. Wybrane jednostki samorządu terytorialnego zapowiedziały już oficjalnie wprowadzenie SCT. Skuteczne ustanawianie obszarów niskoemisyjnych i maksymalizacja pozytywnych efektów społeczno-środowiskowych ich obowiązywania może jednak stanowić pewne wyzwanie. To bardzo złożony proces, wymagający kompleksowego planowania aktywności wdrożeniowych, organizacyjnych i komunikacyjnych. Wychodząc naprzeciw potrzebom polskich jednostek samorządu terytorialnego, niniejszy raport wskazuje niezbędne działania, które powinny zostać podjęte w procesie ustanawiania SCT oraz prezentuje przykłady najlepszych praktyk stosowanych w tym zakresie w innych krajach.

Serdecznie zapraszam do lektury,

Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający, PSPA
Wiceprezydent, AVERE



Szanowni Państwo,

bez dwóch zdań Strefy Czystego Transportu (SCT) to jeden z najważniejszych postulatów, jaki znajduje się w politykach miast na całym świecie i jest konsekwentnie realizowany. Jeśli spojrzymy na przykład belgijskiej Antwerpii, który przytaczany jest w naszym raporcie, wiemy, że metodycznie i z konkretnym planem możemy realizować podobny kierunek w naszych samorządach. Podczas wizyty studyjnej w tym pięknym mieście, polscy samorządowcy i eksperci mieli okazję na własne oczy zobaczyć, jak funkcjonują strefy i jakie przynoszą istotne korzyści. Mogli przekonać się, jakie wyzwania stoją przed nimi i jakie trudności mogą ich czekać. Czerpanie z doświadczeń innych europejskich samorządów jest bezcenne, bowiem fakt, że na dziś nie ma w Polsce żadnej SCT nie znaczy, że nad tym nikt nie pracuje. Część miast (m.in. Kraków i Warszawa) już zapowiedziały wprowadzenie SCT. To na pewno proces długotrwały, ale opłacalny dla wszystkich, również, a może przede wszystkim, dla naszego klimatu i zdrowia. Czy wiedzą Państwo, że utworzenie w Berlinie Umweltzone spowodowało odmłodzenie floty samochodowej i w kilka lat obniżyło emisję cząstek stałych z pojazdów o 50%? A według przedstawionego Państwu raportu wynika, że 58% Polaków popiera powstanie Stref Czystego Transportu w swoim mieście lub w tym, do którego jeżdżą najczęściej. Badanie zostało przeprowadzone w miastach należących do Unii Metropolii Polskich: Warszawie, Łodzi, Krakowie i we Wrocławiu, czyli częściowo w tych jednostkach, które już zadeklarowały powstanie takich stref. Raport, który mamy wraz z PSPA przyjemność Państwu niniejszym przekazać, to sporo cennych wskazówek dla naszych samorządów. Mamy nadzieję, że będzie pomocny i choć trochę wyjaśni, jak Strefy Czystego Transportu mogą powstawać w naszych miastach.

Przyjemnej lektury!

Tomasz Fijołek

Dyrektor Zarządzający
Unii Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza

Wprowadzenie

Sektor transportu jest źródłem blisko 1/3 globalnych emisji gazów cieplarnianych. Emisje z transportu pochodzą głównie ze spalania paliw kopalnych w samochodach osobowych i dostawczych, ciężarówkach, statkach, pociągach oraz samolotach. Ponad 90% paliw wykorzystywanych w tym sektorze to paliwa ropopochodne, do których należą przede wszystkim benzyna i olej napędowy.

Transport drogowy odpowiada za największą część emisji z transportu (w 2019 r. był on źródłem 72% wszystkich wyemitowanych GHG). Po polskich drogach porusza się ponad 20 mln samochodów, a co roku rejestrowanych jest 1,5 mln. Rozbudowana flota sprawia, że oprócz wytwarzania znacznej ilości dwutlenku węgla, transport drogowy odpowiada nawet za 80% zanieczyszczeń powietrza w polskich miastach. W konsekwencji przyczynia się do powstawania smogu i pogorszenia stanu powietrza, którym oddychamy. W ponad 70% polskich miast normy jakości powietrza są regularnie przekraczane. Każdego dnia powoduje to ogromne straty zdrowotne i finansowe oraz obniża jakość życia ich mieszkańców.

W szeregu miast w całej Europie wdrożono skuteczne rozwiązanie, którego celem jest ograniczenie ruchu najbardziej emisyjnych pojazdów prowadzące do poprawy stanu powietrza. Jest nim implementacja obszarów niskoemisyjnych (**Low Emission Zones**), które w Polsce zyskały nazwę **Stref Czystego Transportu (SCT)**.

Strefa Niskiej Emisji

Low Emission Zone (LEZ)

Strefa Czystego Transportu (SCT)

Wyznaczony przez upoważnione organy teren objęty ograniczeniem wjazdu dla określonych kategorii pojazdów. Są to najczęściej pojazdy najstarsze, emitujące najwyższe poziomy zanieczyszczeń do atmosfery. Obszary niskoemisyjne ustanawia się w celu:

- > ograniczenia zanieczyszczenia powietrza
- > ograniczenia poziomu natężenia hałasu
- > ograniczenia popytu na najbardziej emisyjne pojazdy
- > polepszeniu jakości życia okolicznych mieszkańców
- > modernizacji floty pojazdów

1

ABC ustanawiania Strefy Czystego Transportu



1 ABC ustanawiania Strefy Czystego Transportu

1

Weryfikacja, czy na terenie gminy zanieczyszczenia z transportu drogowego negatywnie oddziałują na zdrowie ludzi i środowisko, z wykorzystaniem informacji pochodzących np. z:

- > badań opinii mieszkańców
- > Wojewódzkich Programów Ochrony Powietrza (POP)
- > opracowań o charakterze naukowym
- > pomiarów emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu

2

Realizacja kampanii informacyjno-edukacyjnej uwzględniającej wyniki badań emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu – zarówno na etapie przygotowawczym, jak i po implementacji strefy

3

Analiza obszaru, gdzie ustanowienie Strefy jest możliwe i wskazane

- 1 / Określenie głównych, lokalnych źródeł zanieczyszczeń
- 2 / Określenie populacji narażonej na zanieczyszczenia (np. mieszkańców, osób dojeżdżających do pracy, szkół i ośrodków rekreacyjnych)
- 3 / Określenie skali i przestrzennego zasięgu problemu zatorów komunikacyjnych
- 4 / Opisanie lokalnej demografii
- 5 / Określenie celów publicznych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i emisji
- 6 / Wyznaczenie w przestrzeni miejskiej wyraźnych i rozpoznawalnych granic

4

Określenie sposobu organizacji ruchu, wysokości potencjalnych opłat oraz sposobu ich poboru, określenie warunków wjazdu oraz oznakowania obszaru i pojazdów

5

Określenie kategorii pojazdów uprawnionych do nieograniczonego wjazdu do Strefy Czystego Transportu na mocy uchwały rady gminy

6

Ustanowienie Strefy Czystego Transportu

- 1 / Sporządzenie projektu uchwały oraz określenie harmonogramu zaostrożania ograniczeń
- 2 / Konsultacje z mieszkańcami
- 3 / Rozpatrzenie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych
- 4 / Przekazanie projektu uchwały radzie gminy
- 5 / Podjęcie uchwały o ustanowieniu Strefy zwykłą większością głosów rady
- 6 / Wykonanie uchwały



7

Komunikacja przygotowawcza – przeprowadzenie kampanii informującej mieszkańców o terminie wdrożenia Strefy oraz warunkach jej funkcjonowania

8

Ewaluacja funkcjonowania Strefy

- > Weryfikacja stanu jakości powietrza
- > Badania opinii społecznej
- > Określanie kierunków rozszerzenia obszaru Strefy

1

Weryfikacja, czy na terenie gminy zanieczyszczenia z transportu drogowego negatywnie oddziałują na zdrowie ludzi i środowisko

Strefy Czystego Transportu można wprowadzić w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie definiuje, jakie są kryteria oceny negatywnego oddziaływania, które gmina powinna wziąć pod rozwagę, podejmując decyzję o wprowadzeniu Strefy. W konsekwencji, gminom pozostawiona została duża swoboda – mogą same decydować, czy stan lokalnego środowiska uzasadnia wprowadzenie Strefy. Przy weryfikacji wpływu transportu drogowego na środowisko, przed ustanowieniem obszaru niskoemisyjnego gminy mogą skorzystać m.in. z:



› informacji pochodzących z badań opinii mieszkańców



› opracowań o charakterze naukowym



› wyników pomiarów poziomu emisji zanieczyszczeń

Realizacja kampanii informacyjno-edukacyjnej uwzględniającej wyniki badań emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu

2

Zaznajomienie wszystkich grup interesariuszy, w ramach edukacyjnych kampanii społecznych, z charakterystyką Stref Czystego Transportu oraz korzyściami wynikającymi z ustanawiania obszarów niskoemisyjnych.

- › Określenie kluczowych grup społecznych, będących odbiorcami kampanii
- › Opracowanie rzetelnych treści merytorycznych oraz materiałów informacyjnych
- › Szerokie wykorzystanie dostępnych kanałów komunikacji: media lokalne, nośniki informacyjne w komunikacji zbiorowej, media społecznościowe
- › Promocja kampanii podczas wydarzeń lokalnych oraz ogólnopolskich
- › Przeprowadzenie warsztatów edukacyjnych w szkołach podstawowych
- › Udostępnianie materiałów informacyjno-edukacyjnych o Strefach Czystego Transportu ustanowionych w innych gminach
- › Realizowanie spotkań z ekspertami z innych miast w ramach rozwijania kompetencji osób odpowiedzialnych za wdrażanie SCT

Realizację kampanii informacyjno-edukacyjnej warto zaplanować zarówno na etapie przygotowawczym, jak i po wprowadzeniu strefy w celu rozwijania świadomości społecznej. Po wdrożeniu SCT, celowym jest m.in. regularne komunikowanie pozytywnych efektów środowiskowych osiągniętych dzięki funkcjonowaniu obszaru niskoemisyjnego, ustalanych na podstawie przeprowadzanych badań.



Analiza obszaru, gdzie ustanowienie Strefy jest możliwe i wskazane

W celu maksymalizacji pozytywnych efektów środowiskowych, ustanowienie Strefy Czystego Transportu jest najbardziej wskazane na obszarach o wysokim:



> natężeniu ruchu



> poziomie zanieczyszczenia powietrza



> gęstości zaludnienia

Po nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 24 grudnia 2022 r., SCT w Polsce:

| | | | |
|--|---|--|--|
|  1 Może powstać w każdej gminie niezależnie od liczby mieszkańców |  2 Może powstać na terenie całej gminy, jej części lub w kilku miejscach |  3 Może powstać na obszarze obejmującym drogi zarządzane przez gminę |  4 Brak wymogów o charakterze planistycznym <small>(w tym niezależnie od MPZP lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego)</small> |
| <p>W Polsce funkcjonuje 2477 gmin (stan na 1/01/2021 r.)</p> | <p>W jeden gminie może powstać więcej niż 1 strefa, strefy mogą przewidywać różne warunkami wjazdu</p> | | <p>Nie dotyczy dróg powiatowych, wojewódzkich, krajowych lub prywatnych</p> |

Znowelizowane przepisy Ustawy o elektromobilności pozostawiają gminom stosunkowo dużą swobodę w zakresie wyboru lokalizacji Strefy. W związku z tym rekomenduje się przeprowadzenie analizy, gdzie ustanowienie Strefy jest możliwe i wskazane. W tym celu warto:

1 / Określić główne, lokalne źródła zanieczyszczeń

Strefy Czystego Transportu powinny być ustanawiane w szczególności na obszarach o wysokim zanieczyszczeniu pochodzącym z transportu, w tym w szczególności pyłów (PM), tlenków azotu (NOx) oraz tlenków siarki (SOx).

2 / Określić populację narażoną na zanieczyszczenia

Istotnym działaniem jest określenie kategorii populacji szczególnie narażonych na zanieczyszczenia, począwszy od mieszkańców, przez osoby dojeżdżające do pracy, szkół i ośrodków rekreacyjnych po osoby realizujące zadania pożytku publicznego czy wszelkie inne aktywności podejmowane regularnie i w efekcie wymagające wjazdu do danego obszaru.

3 / Określić skalę i przestrzenny zasięg problemu zatorów komunikacyjnych

Strefy Czystego Transportu powinny być ustanawiane w szczególności na obszarach o wysokim natężeniu ruchu powodującym zatory komunikacyjne. W konsekwencji przed ustanowieniem SCT celowe jest zdiagnozowanie granic obszaru, w obrębie którego powyższe utrudnienia są szczególnie dotkliwe.

4 / Opisać lokalną demografię

Strefy Czystego Transportu powinny być ustanawiane w szczególności na obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia, w obrębie których ekspozycja na zanieczyszczenia może przynieść proporcjonalnie najpoważniejsze konsekwencje. W praktyce oznacza to najczęściej centra miast, porty, duże osiedla mieszkaniowe i obszary handlowe. Strefa może zostać ustanowiona w szczególności w historycznym, często odwiedzanym przez turystów, centrum miasta (w celu ochrony cennych budynków i zabytków) lub w pobliżu terenów cennych przyrodniczo takich jak np. okolice uzdrowisk.

5 / Określić cele publiczne dotyczące zanieczyszczenia powietrza i emisji

Przed ustanowieniem Strefy Czystego Transportu na danym obszarze celowe jest wyznaczenie sprecyzowanych celów środkowiskowych, do osiągnięcia których ma doprowadzić ustanowienie obszaru niskoemisyjnego. Zdefiniowanie przedmiotowych celów powinno obejmować oczekiwany poziom redukcji substancji emitowanych przez sektor transportu drogowego, w tym w szczególności pyłów (PM), tlenków azotu (NOx) oraz tlenków siarki (SOx).

6 / Wyznaczyć w przestrzeni miejskiej wyraźne i rozpoznawalne granice Strefy

Strefa Czystego Transportu może obejmować swoim zasięgiem jeden większy obszar lub wiele mniejszych. Warto określić wyraźne i rozpoznawalne granice wyznaczone przez obiekty infrastruktury miejskiej (np. przez obwodnice) lub naturalne bariery (np. rzeki), które będą mogły stanowić przyszłą granicę SCT.

Określenie sposobu organizacji ruchu, wysokości potencjalnych opłat oraz sposobu ich poboru. Określenie warunków wjazdu oraz oznakowania obszaru i pojazdów



Oznakowanie strefy

Znak drogowy D-54

Strefa czystego transportu



Znak drogowy D-55

Koniec strefy czystego transportu



Granice obszaru Strefy powinny zostać oznaczone znakami drogowymi określonymi w §60d rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Znak D-54 „Strefa czystego transportu” oznacza wjazd do strefy czystego transportu. Znak D-55 „Koniec strefy czystego transportu” oznacza wyjazd ze strefy czystego transportu.

Oznakowanie informujące o granicy Strefy Czystego Transportu powinno zostać umieszczone w taki sposób, aby kierowcy byli informowani o strefie z odpowiednim wyprzedzeniem i mogli uniknąć nieświadomego naruszenia granic takiego obszaru i narażania się na konieczność zapłaty ewentualnej kary za naruszenie zasad wjazdu.

Oznakowanie pojazdów

Wzór nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu



1 – rok produkcji pojazdu

2 – rodzaj paliwa:

- 1) P – benzyna
- 2) D – olej napędowy
- 3) M – mieszanka (paliwo-olej)
- 4) LPG – gaz płynny (propan-butan)
- 5) CNG – gaz ziemny sprężony (metan)
- 6) H – wodór
- 7) LNG – gaz ziemny skroplony (metan)
- 8) BD – biodiesel
- 9) E85 – etanol
- 10) EE – energia elektryczna
- 11) 999 – inne

3 – informacja, czy nalepka została wydana w związku z wyłączeniem ustalonym przez radę gminy w uchwale o ustanowieniu strefy czystego transportu

4 – nazwa gminy ustanawiającej strefę czystego transportu

5 – numer rejestracyjny pojazdu

6 – znak drogowy D-54

Pojazdy uprawnione do wjazdu do Strefy Czystego Transportu powinny być oznaczone nalepkami, których wzór określa rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu. Nalepki powinny być stosowane przez wszystkie gminy, które zdecydują się ustanowić Strefę Czystego Transportu.

Zasady oznaczania pojazdów uprawnionych do wjazdu do Stref Czystego Transportu:

- BEV** Pojazdy elektryczne
- FCEV** Pojazdy napędzane wodorem
- CNG / LNG** Pojazdy napędzane gazem ziemnym

Pojazdy wyłączone z zakazu wjazdu na mocy uchwały rady gminy

Wymagane oznaczenie nalepką, chyba, że pojazd posiada zieloną tablicę rejestracyjną (tylko BEV lub FCEV)

Wymagane oznaczenie nalepką

Nalepki są wydawane przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta za opłatą, której maksymalna wysokość wynosi 5 zł. Zgodnie z art. 39 ust. 12 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych opłata za nalepkę stanowi dochód gminy.



Określenie kategorii pojazdów uprawnionych do nieograniczonego wjazdu do SCT na mocy uchwały rady gminy

Na mocy art. 39 ust. 1 oraz ust. 2 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, od zakazu wjazdu do Stref Czystego Transportu zwolnione są następujące kategorie pojazdów:

Na mocy ustawy

| | | |
|----------|------------------------|--|
| BEV | SW | Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa |
| FCEV | CBA | Zarządy dróg i podmioty realizujące ich zlecenia |
| CNG/ LNG | SG | Siły Zbrojne RP (i innych państw jeśli jest taka umowa międzynarodowa) |
| Policja | SWW | Urzędy morskie |
| ITD | Służba Ochrony Państwa | Osoby niepełnosprawne (z oznaczeniem) |
| ABW | KPRM | Ratownictwo medyczne i transport sanitarny |
| AW | Straż pożarna | Autobusy szkolne i zeroemisyjne |
| SKW | Służby ratownicze | Inne określone w uchwale rady gminy |
| KAS | | |

Możliwość dopuszczenia do wjazdu w obręb Strefy Czystego Transportu na mocy uchwały rady gminy innych kategorii pojazdów, niż wymienione wprost w ustawie, przewidują art. 39 ust. 4 oraz art. 39 ust. 5. Określenie kategorii pojazdów uprawnionych do wjazdu do SCT na mocy uchwały powinno w szczególności uwzględniać:

- rozszerzenie uprawnienia wyłącznie na kategorie pojazdów, w przypadku których ograniczenie wjazdu mogłoby przynieść szczególnie negatywne skutki dla sytuacji ekonomicznej, komfortu życia, zdrowia lub bezpieczeństwa osób, przedsiębiorstw lub instytucji mieszkających lub prowadzących działalność na obszarze objętym Strefą Czystego Transportu
- dążenie do jak najmniejszego ograniczenia pozytywnych skutków ekologicznych i społecznych wynikających z ustanowienia Strefy Czystego Transportu

Na mocy uchwały rady gminy

Wyłączenie od ograniczeń dla pojazdów nieprzewidzianych w ustawie – kryterium podmiotowe lub przedmiotowe

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

Opłata w wysokości nie wyższej niż 2,5 PLN/h lub 500 PLN za miesiąc

Wjazd do strefy wyłącznie w godzinach 9-17

Ustanowienie Strefy Czystego Transportu



Uchwała o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu

Elementy obowiązkowe

Granice obszaru strefy – np. lista ulic

Sposób organizacji ruchu w strefie – np. znaki drogowe, szlabany, monitoring itp.

Dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy – np. ogłoszenia

Okres na jaki wprowadzona jest strefa – nieoznaczony lub oznaczony, lecz nie krótszy niż 5 lat

Wysokość opłaty (maks. 5 PLN) i sposób wydawania nalepki

Elementy fakultatywne

Ustanowienie wyłączenia od ograniczenia wjazdu do strefy dla pojazdów innych niż wskazane w ustawie

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 lub 500 PLN/miesiąc), w tym forma (abonament lub ryczałt)

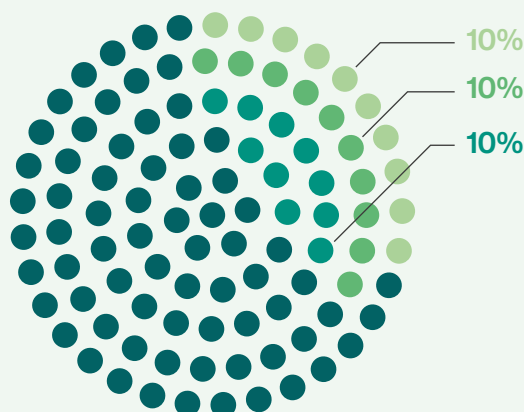
Progresywny charakter strefy, np. powiększanie się strefy z upływem czasu lub stopniowe ograniczenie dostępu pojazdów od najbardziej do najmniej emisyjnych

Formalne ustanowienie Strefy Czystego Transportu odbywa się na podstawie uchwały rady gminy, stanowiącej akt prawa miejscowego. Projekt uchwały powinien uwzględniać (obligatoryjnie) m.in. granice Strefy i sposób organizacji wjazdu w jej obręb. Do fakultatywnych elementów projektu należy m.in. harmonogram wprowadzania kolejnych obostrzeń w zakresie ograniczeń wjazdu.

Schemat przyszłego rozwoju Strefy powinien zostać ustalony już na etapie jej tworzenia w celu podwyższenia stopnia koordynacji działań zaangażowanych podmiotów z obszaru administracji publicznej oraz umożliwienia odpowiedniego przygotowania się interesariuszom (w szczególności lokalnym mieszkańcom i przedsiębiorcom) m.in. poprzez zaplanowanie wymiany samochodów.

10%

Przyjmuje się, że każdy z kolejnych etapów wdrażania ograniczeń powinien wykluczać około 10% pojazdów poruszających się po terenie SCT



Zaostrzanie kolejnych ograniczeń powinno być wdrażane stopniowo – co 2, 3 lub 4 lata, w zależności od potrzeb i po uwzględnieniu struktury parku pojazdów, szczególnie zarejestrowanych w gminie, w której funkcjonuje Strefa.

Na podstawie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, projekt uchwały powinien zostać poddany konsultacjom publicznym. Ich celem jest zgromadzenie uwag mieszkańców względem projektu uchwały. Termin wyznaczony na zgłaszanie uwag nie może być krótszy niż 21 dni. Po rozpatrzeniu zgłoszonych uwag, rada gminy podejmuje uchwałę o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu zwykłą większością głosów.

7

Komunikacja przygotowawcza – przeprowadzenie kampanii informującej mieszkańców o terminie wdrożenia Strefy oraz warunkach jej funkcjonowania

Proces ustanawiania Strefy Czystego Transportu powinien być wieloetapowy nie tylko w zakresie zaostreżania ograniczeń, ale również podejmowania przez władze miejskie działań, które zapewnią głębsze zrozumienie i większą aprobatę dla wdrażanych zmian w społeczeństwie.

Oprócz opisanej wcześniej kampanii edukacyjnej mającej na celu zaprezentowanie korzyści społeczno-środowiskowych związanych z ustanowieniem obszaru niskoemisyjnego, celowe jest odpowiednio wczesne poinformowanie interesariuszy, których mogą objąć ograniczenia związane z ustanowieniem Strefy, na temat zasad wjazdu, zakresu ograniczeń oraz sankcji związanych z naruszeniem zasad obowiązujących w obrębie obszaru niskoemisyjnego. Przedmiotowe informacje mogą zostać upublicznione w kanałach komunikacji takich jak media lokalne, nośniki informacyjne w komunikacji zbiorowej, czy media społecznościowe.

Komunikacja przygotowawcza powinna objąć w szczególności następujący zakres informacji:



Termin ustanowienia Strefy



Granice Strefy i zasady ich oznakowania



Zasady wjazdu do Strefy (kategorie pojazdów objętych ograniczeniami oraz uprawnionych do wjazdu nieograniczonego)



Zasady oznakowania pojazdów uprawnionych do wjazdu do Strefy



Rodzaj i wysokość sankcji za naruszenie zasad wjazdu do Strefy

Ewaluacja funkcjonowania Strefy Czystego Transportu

8

W celu weryfikacji skuteczności wdrożonej Strefy oraz zapewnienia długofalowych korzyści wprowadzonego rozwiązania warto, po etapie implementacji, zaplanować aktywności obejmujące regularną weryfikację stanu jakości powietrza (w szczególności pod kątem stężenia cząstek pyłu zawieszonych, tlenków siarki oraz tlenków azotu) oraz porównanie uzyskanych wyników z wynikami badań przeprowadzonych w przygotowawczej fazie projektu. Realizacja przedmiotowych działań oraz zebrane wnioski mogą stanowić merytoryczną podstawę do dalszego rozszerzania obszaru Strefy lub zaostreżania obowiązujących ograniczeń.

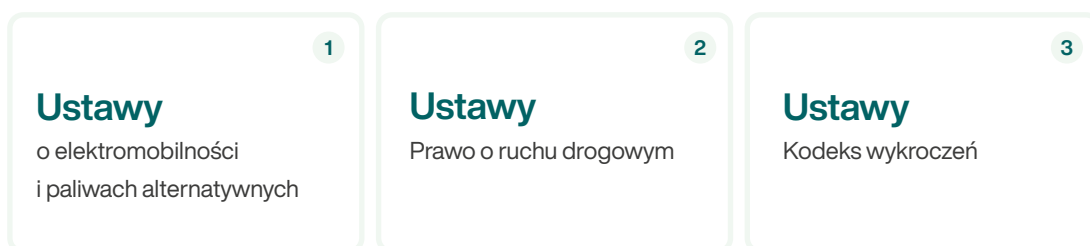
2

Propozycja zmian przepisów regulujących funkcjonowanie Stref Czystego Transportu

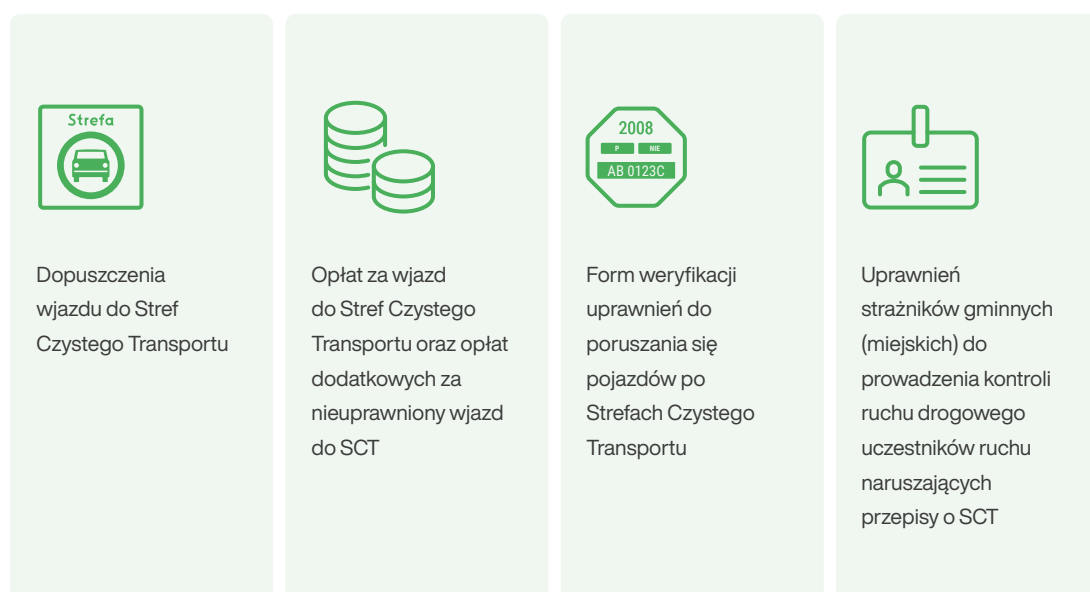
2 Propozycja zmian przepisów regulujących funkcjonowanie Stref Czystego Transportu

PSPA wraz z szeregiem polskich jednostek samorządu terytorialnego pracuje obecnie nad postulatami kompleksowych zmian legislacyjnych, których wdrożenie umożliwi optymalizację procesu ustanawiania oraz funkcjonowania Stref Czystego Transportu w Polsce.

Ich celem jest dostosowanie przepisów:



W zakresie:



Projektowane propozycje zakładają m.in. wprowadzenie następujących zmian:**1.**

Zniesienie ograniczenia w uchwale rady gminy maksymalnego zakresu godzin (obecnie od 9 do 17) dopuszczenia wjazdu do SCT pojazdów innych niż określone w art. 39 ust. 1 i 2 UoE oraz korzystających z wyłączeń na podstawie ust. 4, pod warunkiem uiszczenia opłaty

- Ułatwienie wprowadzenia opłat dobowych oraz abonamentowych
- Ułatwienie kontroli pojazdów poruszających się po SCT
- Zmniejszenie natężenia ruchu w godzinach szczytu

2.

Zniesienie ograniczenia w uchwale rady gminy maksymalnego okresu (obecnie 3 lata) dopuszczenia wjazdu do SCT pojazdów innych niż określone w art. 39 ust. 1 i 2 UoE oraz korzystających z wyłączeń na podstawie ust. 4, pod warunkiem uiszczenia opłaty

- Umożliwienie zwrotu nakładów inwestycyjnych przeznaczonych na budowę efektywnego systemu poboru opłat

3.

Wprowadzenie opłaty dodatkowej za nieuiszczenie opłat, o których mowa w art. 39 ust. 5 UoE, lub nieprzestrzeganie zakazu wjazdu do SCT

- Ułatwienie egzekwowania opłat
- Zwiększenie efektywności kontroli wjazdu do SCT
- Odciążenie policji i straży gminnej w zakresie obowiązków kontrolnych

4.

Dopuszczenie możliwości przeznaczenia stanowiącej dochód gminy opłaty za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 5 UoE, oraz postulowanej opłaty dodatkowej, o której w mowa w art. 39 ust. 5a UoE również na pokrycie kosztów uruchomienia i utrzymywania systemu teleinformatycznego lub innej formy monitorowania poruszania się pojazdów samochodowych po strefie czystego transportu

- Ułatwienie wdrażania systemu monitorującego
- Zwiększenie efektywności kontroli wjazdu do SCT

5.

Ustalenie innej niż do tej pory (obecnie: 2,50 zł za godzinę w przypadku opłaty jednorazowej lub 500 zł w przypadku opłaty abonamentowej za jeden miesiąc), określonej w art. 39 ust. 7 UoE maksymalnej wysokości wskazanej w art. 39 ust. 5 opłaty za wjazd do SCT. Propozycja zakłada, że maksymalna wysokość przedmiotowej opłaty powinna stanowić określony procent minimalnego wynagrodzenia (odpowiednio 0,1% w przypadku opłaty jednorazowej lub 20% w przypadku opłaty abonamentowej za 1 miesiąc)

- Zminimalizowanie skutków związanej z inflacją dewaluacji wartości opłaty

6.

Wyłączenie obowiązku oznaczania pojazdu nalepką, o której mowa w art. 39 ust. 9 UoE, jeżeli gmina, w celu przestrzegania zasad wjazdu do Strefy Czystego Transportu uruchomiła system teleinformatyczny lub inną formę monitorowania poruszania się pojazdów samochodowych po SCT

- Zwiększenie efektywności kontroli wjazdu do SCT

7.

Możliwość ustalenia w uchwale rady gminy ustanawiającej Strefę Czystego Transportu sposobu monitorowania poruszania się pojazdów samochodowych po SCT

- Zwiększenie efektywności kontroli wjazdu do SCT

3

Polacy o strefach niskoemisyjnych w miastach – badanie społeczne

3 Polacy o strefach niskoemisyjnych w miastach – badanie społeczne

Badanie zrealizowane w lipcu 2022 r. przez agencję badawczą Research Collective na zlecenie agencji PR Profeina, w ramach projektu „Rozwój hubu informacyjnego nt. stref czystego transportu w Polsce”, finansowanego przez Clean Air Fund. Profeina to Everyone.

Pełen raport „Czy chcemy oddychać świeżym powietrzem w miastach?” dostępny jest na stronie hubu informacyjnego poświęconego strefom czystego transportu w Polsce – www.sct.prowly.com

Kluczowe wnioski

Wśród trzech najważniejszych wyzwań współczesnej Polski, jakość powietrza wymieniana jest przez 17% respondentów.



W okresie jesienno-zimowym jakość powietrza w kraju pogarsza się. Blisko 40% Polaków uważa, że jest ona wówczas zła.



58% Polaków popiera powstanie Strefy Czystego Transportu (SCT) we własnym mieście lub tym, do którego najczęściej jeżdżą.



Z pojęciem Strefa Czystego Transportu (SCT) zetknęło się 85% badanych.



W sytuacji, w której pojazd przestanie spełniać wymogi SCT, największa grupa kierowców (40%) deklaruje zmianę samochodu na pojazd spełniający normy.



26% kierowców zmieniłoby środek transportu na komunikację miejską, rower, hulajnogę lub poruszałoby się pieszo, gdyby ich pojazd nie był uprawniony do wjazdu na teren SCT.



52% badanych uważa, że w sytuacji wprowadzania ograniczeń wjazdu, miasto powinno udostępniać bezpłatne parkingi, oferować zniżki na bilety komunikacji zbiorowej (22%) lub uruchamiać linie autobusowe zapewniające dojazd do SCT (19%).

Metodologia badania



Cel

Określenie gotowości Polek i Polaków na tworzenie w polskich miastach Stref Czystego Transportu oraz ustalenie, w jakim stopniu pojęcie Stref Czystego Transportu jest im znane.



Realizacja

Kwestionariusz badawczy został przygotowany przez agencję PR Profeina. Badanie przeprowadziła agencja Research Collective metodą badania internetowego (CAWI) zrealizowanego techniką elektronicznego kwestionariusza.



Ankietowani

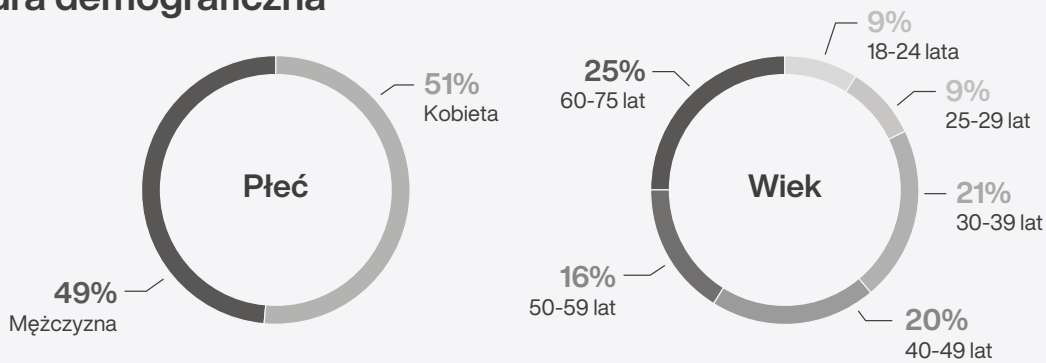
W ramach badania przeprowadzono 2200 wywiadów, rozszerzając próbę o dodatkowe wywiady w czterech miastach (480 wywiadów = 4 x 120 osób): Warszawie, Krakowie, Łodzi oraz Wrocławiu.



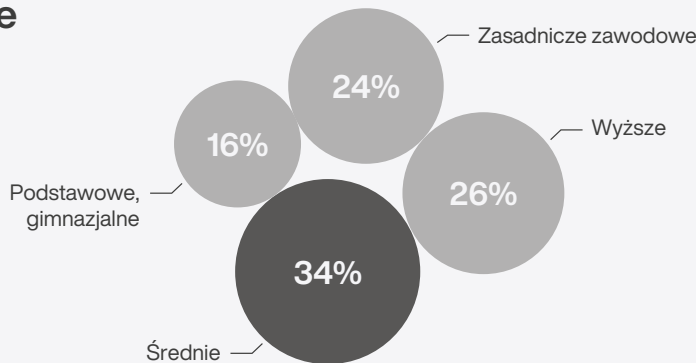
Termin

Badanie zostało zrealizowane w lipcu 2022 r.

Struktura demograficzna



Wykształcenie



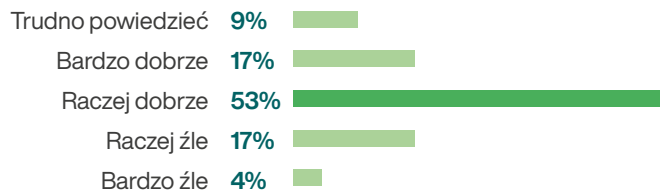
Sytuacja zawodowa



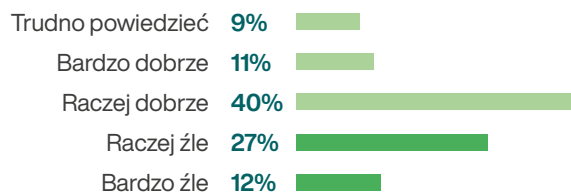
Wyniki badania



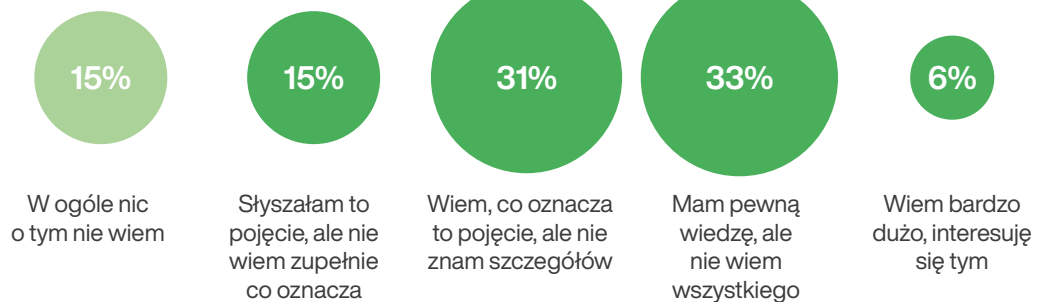
1. Jak oceniasz jakość powietrza w miejscu, gdzie mieszkasz (w swoim mieście, wsi) w sezonie wiosenno-letnim?



2. Jak oceniasz jakość powietrza w miejscu, gdzie mieszkasz (w swoim mieście, wsi) w sezonie jesienno-zimowym, czyli w sezonie grzewczym?



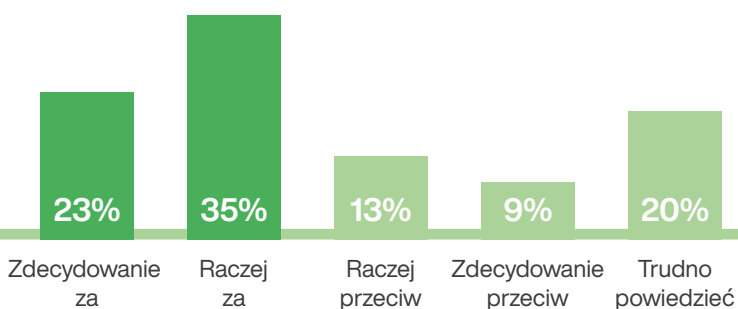
3. Jak określiłbyś/określiłabyś swoją wiedzę na temat Stref Czystego Transportu? Z poniższych stwierdzeń wybierz jedno, które najlepiej opisuje Twoją wiedzę na ten temat



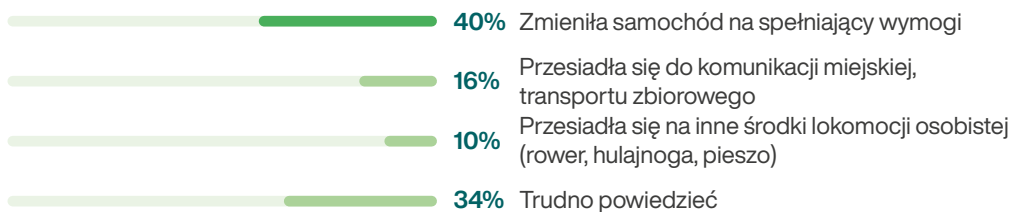
Wyniki badania



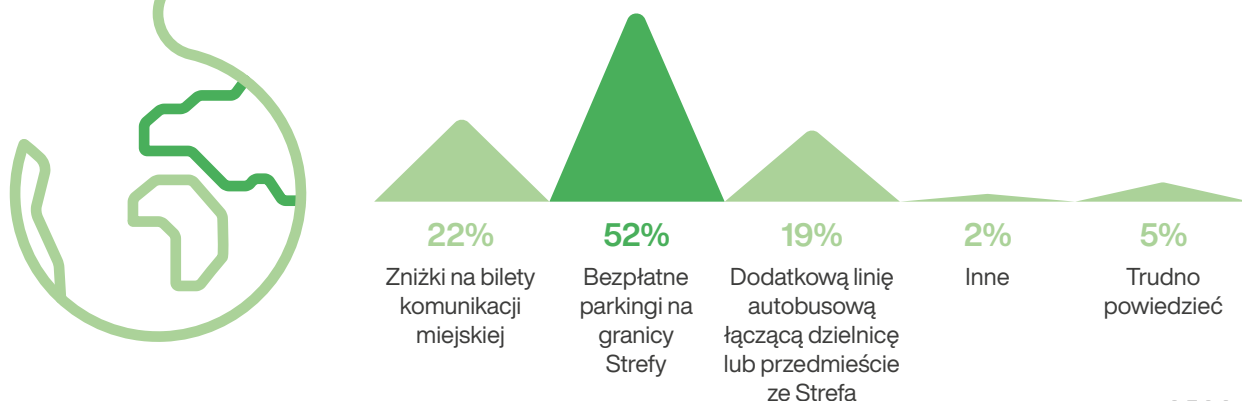
4. Strefa Czystego Transportu oznacza ograniczenie wjazdu do wybranego obszaru miasta (najczęściej centrum) dla najbardziej emisyjnych samochodów. Mając tę wiedzę zaznacz, w jakim stopniu był(a)byś za lub przeciw powstaniu takiej strefy w Twoim mieście, a jeżeli żyjesz poza miastem, to w najbliższym mieście, do którego najczęściej jeździsz? Czy był(a)byś ...



5. Gdyby Twój samochód za 2 lata miał przestać spełniać wymogi Stref Czystego Transportu w Twoim mieście lub mieście najbliższym Twojego miejsca zamieszkania, to co byś uczynił/-a?



6. Co przede wszystkim powinno oferować kierowcom miasto w sytuacji wprowadzania ograniczeń wjazdu?



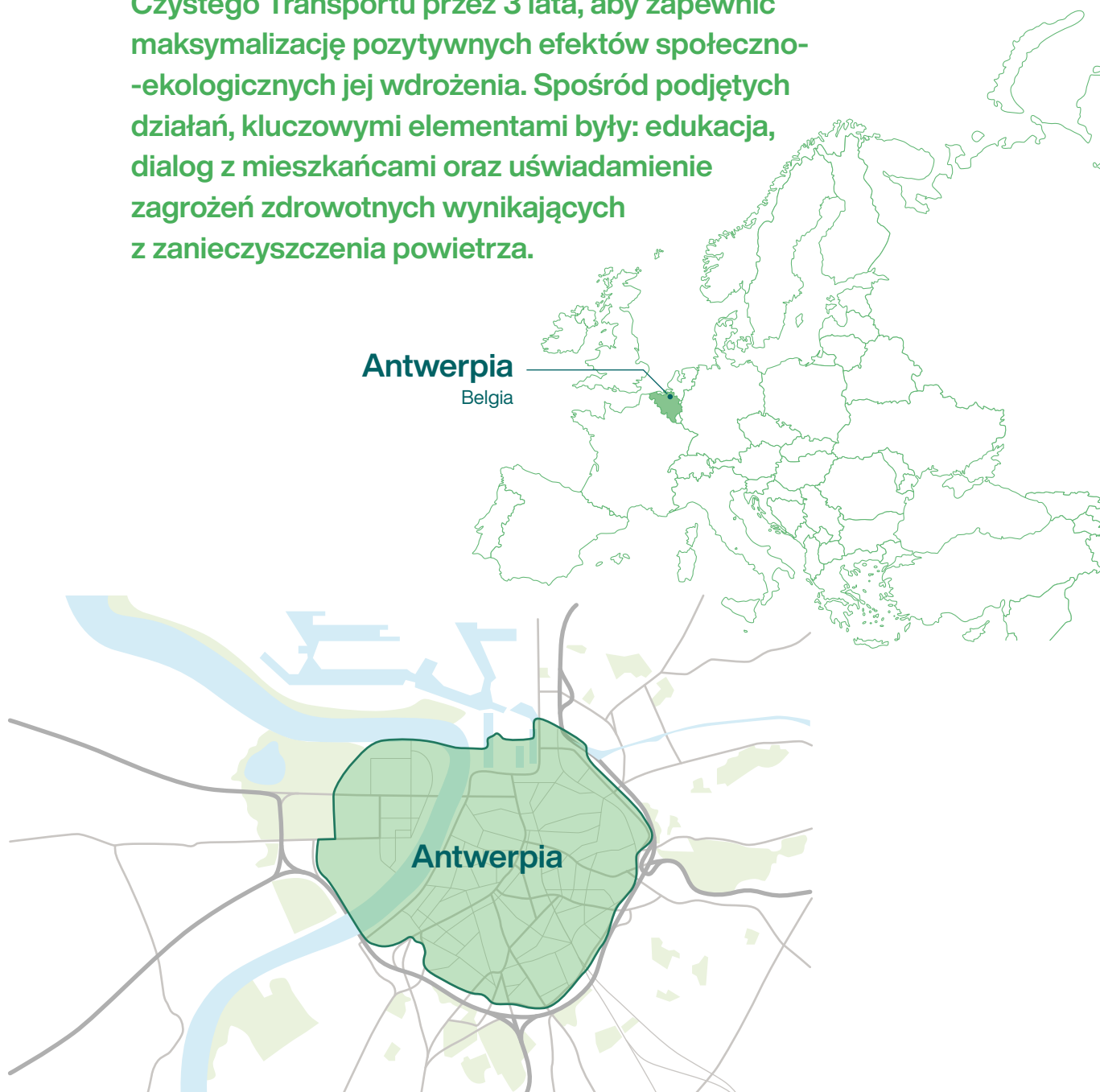
4

Modelowa Strefa Czystego Transportu – Case Study: Antwerpia

4 Modelowa Strefa Czystego Transportu – Case Study: Antwerpia

Władze administracyjne Antwerpii przygotowywały się do implementacji Strefy Czystego Transportu przez 3 lata, aby zapewnić maksymalizację pozytywnych efektów społeczno-ekologicznych jej wdrożenia. Spośród podjętych działań, kluczowymi elementami były: edukacja, dialog z mieszkańcami oraz uświadamienie zagrożeń zdrowotnych wynikających z zanieczyszczenia powietrza.

Antwerpia
Belgia



Stosunkowo długi okres przygotowawczy wynikał z kilku względów:



konieczności
zaprojektowania
odpowiedniej
kampanii edukacyjnej



zapewnienia możliwości
przygotowania się
mieszkańców do
nadchodzących zmian



wdrożenia baz
danych oraz systemu
monitoringu

W konsekwencji zastosowania kompleksowego planowania, Antwerpia stanowi przykład jednego z najbardziej efektywnych projektów Stref Czystego Transportu w Europie.

Etapy tworzenia i rozwoju Strefy w Antwerpii

2012

Badania
przygotawcze

2013

Decyzja władz miasta
o wprowadzeniu Strefy
w 2016 r.

2013-2016

Faza przygotowawcza

1/02/2017

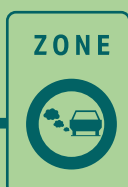
Rozpoczęcie I fazy
rozwoju Strefy

Styczeń 2020

II faza rozwoju
Strefy

Styczeń 2025

III faza rozwoju
Strefy



Przy realizacji projektu Strefy współpracowały liczne departamenty administracji miejskiej:

- Departament ds. środowiskowych odpowiedzialny za koordynację prac i zarządzanie projektem
- Departament ds. mobilności i parkowania odpowiedzialny za infrastrukturę oraz oznakowanie Strefy
- Departament ds. promocji miasta odpowiedzialny za przygotowanie komunikacji
- Departament ds. finansowych odpowiedzialny za procesy finansowe, płatności i przelewy w zakresie rozliczania zakupu przepustek oraz pozwoleń na jednorazowy wjazd
- Ratusze poszczególnych dzielnic odpowiedzialne za bezpośrednią, stacjonarną obsługę interesariuszy w zakresie udzielania informacji na temat działalności Strefy oraz przyjmowanie opłat za pozwolenia na wjazd.

Za zaprojektowanie systemu łączącego bazy danych odpowiadała firma zewnętrzna, zaś do kompetencji lokalnej policji należy udostępnianie baz danych do systemu obsługi Strefy.

Etapy ustanawiania Strefy Czystego Transportu w Antwerpii



1

Weryfikacja, czy na terenie gminy zanieczyszczenia z transportu drogowego negatywnie oddziałują na zdrowie ludzi i środowisko

Władze miasta Antwerpii zleciły wykonanie badań jakości powietrza w sześciu punktach na terenie miasta, aby zbadać poziom cząstek toksycznego dwutlenku azotu (NO₂) oraz sadzy w powietrzu. Badania w przedmiotowym zakresie były regularnie powtarzane w kolejnych latach. Ich wyniki wskazują, że obowiązywanie Strefy przyczyniło się do znaczącego spadku zanieczyszczeń. Wykonanie badań przed ustanowieniem SCT pozwoliło na rzetelne porównanie zgromadzonych danych oraz zaprezentowanie zmian stężenia szkodliwych substancji opinii publicznej, co przyczyniło się do wzrostu poparcia społecznego dla obowiązywania Strefy.

NO₂

Powietrze o wysokim stężeniu NO₂ działa drażniąco na drogi oddechowe, a regularna ekspozycja na podwyższone poziomy dwutlenku azotu może pogłębić choroby układu oddechowego, w szczególności astmę, powodując objawy takie, jak:

- kaszel,
- świszczący oddech,
- trudności z oddychaniem.

Zmiana stężenia szkodliwych substancji w powietrzu w latach 2016-2021 w sześciu badanych punktach miasta:

| | NO ₂ (µg/m ³) | | Cząstki sadzy (µg/m ³) | |
|---------------|--------------------------------------|-----------|------------------------------------|------------|
| | 2016 | 2021 | 2016 | 2021 |
| Lokalizacja 1 | 45 | 28 | 2,5 | 1,0 |
| Lokalizacja 2 | 43 | 27 | 2,3 | 0,9 |
| Lokalizacja 3 | 39 | 25 | 1,8 | 0,8 |
| Lokalizacja 4 | 33 | 25 | 1,7 | 0,7 |
| Lokalizacja 5 | 33 | 22 | 1,6 | 0,7 |
| Lokalizacja 6 | 27 | 20 | 1,3 | 0,8 |



Realizacja kampanii informacyjno-edukacyjnej

Władze Antwerpii zorganizowały kampanię informacyjno-edukacyjną mającą na celu przedstawienie wszystkim interesariuszom najważniejszych informacji o planach implementacji SCT na terenie miasta. Założenia kampanii obejmowały m.in.:



Zaprezentowanie zakresu wsparcia dla ustanowienia strefy czystego transportu ze strony władz lokalnych, centralnych, organizacji pozarządowych oraz wskazanie partnerów inicjatywy



Merytoryczne uzasadnienie wdrożenia Strefy jako efektywnego instrumentu prowadzącego do poprawy stanu powietrza



Organizację spotkań umożliwiających ustalenie rozwiązań dopasowanych do potrzeb mieszkańców biorących udział w sesjach informacyjnych



Informowanie o dostępnych alternatywach względem transportu samochodowego, takich jak publiczny transport zbiorowy oraz car-sharing

W ramach kampanii zastosowano różne formy komunikacji takie jak: plakaty, broszury, filmy informacyjne, artykuły, nalepki oraz kontakt bezpośredni skierowany do właścicieli garaży i pracowników stacji kontroli pojazdów. Cel zróżnicowania ścieżek komunikacji stanowiło dotarcie do jak najszerszej grupy odbiorców. Informacje na temat SCT były przekazywane w: Internecie, telewizji, prasie, newsletterach, ambasadach, hotelach, biurach informacji turystycznej oraz na parkingowych tablicach informacyjnych.

Komunikaty w ramach kampanii informacyjno-edukacyjnej obejmowały informacje kluczowe z perspektywy mieszkańców:



Zapowiedź ustanowienia SCT w Antwerpii



Przyczyny i cele ustanowienia SCT



Rekomendacja weryfikacji normy emisji spalin posiadanego pojazdu

Komunikaty w ramach kampanii informacyjno-edukacyjnej skupiały się na dwóch grupach odbiorców:



Interesariuszach wewnętrznych

– mieszkańcach i przedsiębiorcach prowadzących działalność gospodarczą na terenie SCT



Interesariuszach zewnętrznych

– mieszkańcach pobliskich miast, firmach transportowych i spedycyjnych oraz turystach

Realizacja kampanii informacyjno-edukacyjnej miała na celu uświadomienie mieszkańcom Antwerpii negatywnych konsekwencji dla ich życia i zdrowia wynikających z wysokiego poziomu emisji zanieczyszczeń generowanych przez transport drogowy w mieście. Działania komunikacyjne zostały oparte na zasadach dialogu, szczerości i otwartości, co umożliwiło zaangażowanie mieszkańców w poszukiwanie najbardziej optymalnych rozwiązań oraz podniosło poziom aprobaty społecznej dla ustanowienia Strefy Czystego Transportu.



Ustanowienie obszaru Strefy



| | |
|--|---|
| Obszar strefy | 20 km² |
| Obszar całego miasta Antwerpii | 204,5 km² |
| Liczba osób zamieszkujących teren Strefy | ok. 200 tys. |
| Liczba mieszkańców Antwerpii | > 500 tys. (> 1 mln w strefie metropolitarnej) |

Strefa została zlokalizowana w centrum Antwerpii ze względu na zagęszczenie komunikacji miejskiej, które umożliwia swobodne, komfortowe i szybkie przemieszczanie się w obrębie objętym ograniczeniem. W konsekwencji zredukowano negatywny wpływ wprowadzenia obszaru niskoemisyjnego na poziom mobilności interesariuszy, w szczególności okolicznych mieszkańców. W przypadku dłuższej wizyty w Antwerpii w celach zawodowych, handlowych lub turystycznych istnieje możliwość łatwego zaparkowania samochodu na jednym z parkingów P+R na obrzeżach miasta i przesiadki do tramwaju, autobusu lub na rower. Wszystkie parkingi P+R znajdują się poza strefą niskiej emisji w Antwerpii, umożliwiając pozostawienie tam pojazdu niespełniającego restrykcji i kontynuowanie podróży innym środkiem transportu. Dedykowane parkingi zostały wyposażone w stacje ładowania oraz specjalne miejsca przeznaczone dla rowerów.

4

Określenie sposobu organizacji ruchu, wysokość potencjalnych opłat, sposób ich poboru oraz określenie warunków wjazdu

W Antwerpii wyróżnić można kilka kategorii pojazdów w zależności od ich poziomu uprawnień w zakresie prawa wjazdu w obręb Strefy.

Kategorie pojazdów zwolnione z opłat związanych z poruszaniem się w obrębie SCT

(ma to związek z ich niską emisyjnością lub koniecznością wykonywania w obrębie Strefy zadań zapewniających bezpieczeństwo oraz dobrostan mieszkańców)

1

Pojazdy dopuszczone do ruchu w obrębie Strefy z mocy prawa (o ile posiadają belgijskie lub holenderskie tablice rejestracyjne):

- pojazdy z silnikami benzynowymi, spełniające normę Euro 2
- pojazdy z silnikami Diesla, spełniające normę Euro 5
- pojazdy elektryczne, wodorowe oraz hybrydy typu plug-in o emisji nieprzekraczającej 50 g/km
- furgonetki przeznaczone do przewozu osób niepełnosprawnych
- pojazdy służb ratunkowych
- pojazdy wojskowe
- pojazdy ponadgabarytowe, dopuszczone przez władze miasta na podstawie specjalnego zezwolenia na wjazd (np. pojazdy rolnicze)

2

Pojazdy dopuszczone do ruchu w obrębie Strefy po dokonaniu rejestracji w systemie

- pojazdy dopuszczone do ruchu w obrębie Strefy z mocy prawa, które nie posiadają belgijskich lub holenderskich tablic rejestracyjnych
- pojazdy należące do osób niepełnosprawnych, które uzyskały specjalne pozwolenie na parkowanie
- wyposażone w wózek inwalidzki pojazdy umożliwiające przewóz osób niepełnosprawnych

3

Pojazdy dopuszczone do ruchu w obrębie Strefy po wykupieniu specjalnego pozwolenia

- pojazdy z silnikami Diesla, spełniające normę Euro 4
- pojazdy zabytkowe, starsze niż 40 lat
- pojazdy z silnikami Diesla, spełniające normę Euro 3, przeznaczone do użytku profesjonalnego (na podstawie specjalnego zezwolenia udzielanego przez miasto):
 - pojazdy wykonujące zadania z zakresu interesu publicznego
 - pojazdy interwencyjne (np. podczas wypadków)
 - niektóre pojazdy dostawcze

Przedmiotowa przepustka może być wydawana w trzech różnych zakresach. Podstawowym z nich jest taryfa regularna, która ulega obniżeniu lub podwyższeniu w zależności od spełnienia konkretnych aspektów wyznaczonych przez miasto (w zależności od przeznaczenia pojazdu oraz znaczenia społecznego zadań, które wykonuje). Taryfa obniżona przysługuje pojazdom przeznaczonym do wykonywania zadań związanych z opieką nad infrastrukturą miejską. Natomiast taryfa podwyższona jest naliczana dla pojazdów dostawczych obsługujących przedsiębiorstwa komercyjne – ma to zachęcić do wymiany pojazdu na mniej emisyjny. Rodzaj taryfy uzależniony jest również od kategorii pojazdu (osobowe, dostawcze etc.).

Przepustka tymczasowa może zostać wykupiona na cztery różne okresy, w zależności od potrzeb kierowcy: na tydzień, miesiąc, 4 miesiące lub na rok. Tak skonstruowany system pozwala na zaspokojenie różnych potrzeb, jednak wymaga również od kupującego przemyślanej decyzji, ze względu na istotne różnice w cenach.

| Kategoria pojazdu | Okres | Taryfa (EUR) | | |
|-------------------------|------------|--------------|----------|-------------|
| | | Normalna | Obniżona | Podwyższona |
| M1 | Tydzień | 30 | 20 | 30 |
| | Miesiąc | 50 | 30 | 60 |
| | 4 miesiące | 135 | 75 | 160 |
| | 1 rok | 365 | 180 | 440 |
| M2 N1 | Tydzień | 40 | 30 | 50 |
| | Miesiąc | 100 | 55 | 130 |
| | 4 miesiące | 360 | 170 | 430 |
| | 1 rok | 1020 | 490 | 1260 |
| M3 N2 N3 | Tydzień | 50 | 40 | 60 |
| | Miesiąc | 140 | 70 | 170 |
| | 4 miesiące | 500 | 240 | 600 |
| | 1 rok | 1450 | 700 | 1760 |

4

**Jednodniowe
pozwolenie na wjazd
(tzw. day-pass)
dopuszczające do
poruszania się po SCT**

Przeznaczone jest dla:

- pojazdów niespełniających przepisowych wymogów
- pojazdów wjeżdżających na teren Strefy jednorazowo

Cena za pozwolenie jednodniowe jest stała i wynosi 35 EUR. Ważność przepustki kończy się o 6:00 rano dnia następnego. Co istotne, w ciągu roku kalendarzowego można dokonać zakupu jedynie 8 takich przepustek. Władze miasta zdecydowały się na tego typu rozwiązanie chcąc zapewnić mieszkańcom możliwość wyjątkowego naruszenia zasad w szczególnych sytuacjach losowych (np. jeśli pojawi się konieczność dotarcia do szpitala). Zakup zezwoleń czasowych oraz przepustek jednodniowych jest możliwy w kilku miejscach: na stronie internetowej, w aplikacji na telefon, w specjalnie przeznaczonych do tego celu urządzeniach, w budynkach administracji miejskiej oraz w parkometrach. Zakupu można dokonać najpóźniej na 24 godziny po wjeździe do Strefy – po takim czasie następuje weryfikacja zeskanowanych tablic rejestracyjnych z danymi znajdującymi w systemie. Pozwala to m.in. na późniejsze uiszczenie opłaty przez kierowców, którzy musieli wjechać do Strefy w nagłej sytuacji.



- **80% floty pojazdów** w Antwerpii może wjeżdżać do Strefy z mocy prawa lub po rejestracji w systemie,
- **kolejne 10%** po zakupieniu specjalnego pozwolenia,
- natomiast **zaledwie 10%** ma ograniczony wjazd do 8 razy w roku



Określenie pojazdów uprawnionych mających nieograniczony wjazd na mocy ustawy oraz wyłączenie od ograniczeń dla pojazdów nieprzewidzianych w ustawie na mocy uchwały

Prawo do nieograniczonego wjazdu w obręb Strefy Czystego Transportu w Antwerpii przysługuje tylko dwóm kategoriom pojazdów, wymienionych w pkt 4. Pierwszą z nich są pojazdy dopuszczone do ruchu w obrębie Strefy z mocy prawa (o ile posiadają belgijskie lub holenderskie tablice rejestracyjne), zaś drugą – pojazdy dopuszczone do ruchu w obrębie Strefy po dokonaniu rejestracji w systemie.

Lista pojazdów uprzywilejowanych w powyższym zakresie jest stosunkowo krótka. Władze Antwerpii zdecydowały, że zapewnienie możliwe pozytywnych efektów społeczno-ekologicznych wprowadzenia Strefy wymaga zwięzienia uprawnionych kategorii.



Wybór systemu kontroli i sankcje

Miasto Antwerpia wyróżnia się na tle pozostałych metropolii europejskich sposobem kontroli pojazdów poruszających się wewnątrz strefy. Stosowanie nalepek na szybę oraz ewidencji manualnej pozwala na rewizję jedynie ok. 25% pojazdów. Z tego powodu władze Antwerpii podjęły decyzję o zastosowaniu kamer umieszczonych na każdym wjeździe do Strefy. Kamery kontrolują 100% samochodów wjeżdżających na obszar SCT, dzięki czemu wprowadzone ograniczenia są skuteczniejsze i w większym stopniu respektowane przez kierowców. Łącznie w obrębie Strefy znajduje się ok. 30 kamer, które codziennie analizują ok. 100 tys. pojazdów. Tak zbudowany system pozwala również na zgromadzenia i analizę danych dotyczących kategorii pojazdów wjeżdżających do SCT.



System kamer oraz baz danych

W Antwerpii system obsługi Strefy stworzono od podstaw. W jego skład wchodzi kamery, które skanują rejestracje pojazdów wjeżdżających do SCT. Skany tablic są następnie przesyłane do systemu, który porównuje je (po upływie ośmiu dni) z krajową bazą pojazdów.

Okres ośmiu dni został ustanowiony ze względu na fakt, iż kierowca może dokonać zakupu przepustki lub dokonać rejestracji w systemie na 24 h od wjazdu, a system analizuje przedmiotowe dane przez okres siedmiu dni. Okres siedmiu dni został zarządzony ze względu na pojawiającą się w niektórych przypadkach konieczność uzupełnienia formularza o dodatkowe dokumenty, których skan wysyłany jest bezpośrednio do pracowników. W konsekwencji mają oni czas na reakcję, jeśli wystąpi konieczność skontaktowania się z właścicielem pojazdu.

Ponieważ baza nie zawiera informacji o wykupionych przepustkach, wszelkie pojazdy, które nie znajdują się w grupie pierwszej:

- **1 Pojazdy dopuszczone do ruchu w obrębie Strefy z mocy prawa**
(o ile posiadają belgijskie lub holenderskie tablice rejestracyjne)

lub drugiej:

- **2 Pojazdy dopuszczone do ruchu w obrębie Strefy po dokonaniu rejestracji w systemie,**
muszą zostać manualnie skontrolowane przez pracownika w celu ustalenia, czy zostało wykupione zezwolenie (przepustka). Informacja ta dostępna jest w zewnętrznej bazie danych należącej do miasta. Obowiązujący w Antwerpii system uzupełnia baza danych policji. Jest ona przeznaczona do wglądu pracowników, a dane w niej zawarte umożliwiają wystawianie mandatów w sytuacji dokonania wykroczenia.



Nakładanie mandatów

Kara za nieuprawniony wjazd w obręb SCT nakładana jest w 3 różnych wysokościach w zależności od tego, ilu naruszeń tego typu dokonał wcześniej dany kierowca. Przy pierwszym naruszeniu wysokość kary wynosi 150 euro, przy drugim (w ciągu 12 miesięcy) 250 euro, natomiast przy trzecim (oraz każdym kolejnym w ciągu 12 miesięcy) – 350 euro. W celu ograniczenia ryzyka błędnego wystawienia mandatu, każde potencjalne przewinienie sprawdzane jest manualnie przez pracownika, który porównuje numer rejestracyjny pojazdu ze wszelkimi dostępnymi bazami danych.



Określenie harmonogramu zaostrzania przepisów

Wprowadzenie strefy zostało zakomunikowane przez władze Antwerpii już w 2014 r., co pozwoliło mieszkańcom na odpowiednie przygotowanie się do nadchodzących zmian. W 2017 r., przed rozpoczęciem pierwszej fazy implementacji Strefy, w zakomunikowane zostało dalsze, planowane zaostrzenie dotychczasowych restrykcji. Rozpoczęcie drugiego etapu (wiążącego się z zaostrzeniem ograniczeń wjazdu do Strefy) miało miejsce w styczniu 2020 r., a start trzeciego etapu przewidziany został na styczeń 2025 r.

Zaplanowano również wdrożenie czwartego etapu, który dla pojazdów benzynowych oraz napędzanych gazem rozpocznie się w styczniu 2028 r., a dla pojazdów z silnikami Diesla we wrześniu 2027 r. Wprowadzenie każdego z wymienionych etapów zostało podane do publicznej wiadomości z co najmniej czteroletnim wyprzedzeniem, licząc od momentu planowanego wdrożenia. Takie działanie umożliwia wszystkim grupom interesariuszy przygotowanie się do zaostrzenia regulacji, jak również pozwala na dokonywanie świadomych decyzji podczas przyjmowania różnego rodzaju zobowiązań (np. leasingowych).

W poniższej tabeli widoczne kategorie oznaczają kolejno:

- Dopuszczony**
 Pojazd dopuszczony do ruchu w obrębie Strefy z mocy prawa lub po dokonaniu rejestracji w systemie
- Dopuszczony za opłatą**
 Pojazd dopuszczony do ruchu w obrębie Strefy pod warunkiem wykupienia specjalnego pozwolenia, którego koszt uzależniony jest m.in. od kategorii pojazdu, jego przeznaczenia i spełnianej normy Euro. Takie pozwolenie może zostać wykupione na tydzień, miesiąc, 4 miesiące lub rok
- Dopuszczony jedynie w ramach zakupu day-pass**
 Pojazd dopuszczony do ruchu w obrębie Strefy jedynie do 8 dni w ciągu całego roku, po uiszczeniu odpowiedniej zapłaty

| Diesel | Od 1/02/2017 | Od 1/01/2020 | Od 1/02/2025 | Od 1/09/2027 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Euro 6d | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony |
| Euro 6a, 6b, 6c, 6d-temp | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony | Za opłatą |
| Euro 5 | Dopuszczony | Dopuszczony | Za opłatą | Day-pass |
| Euro 4 | Dopuszczony | Za opłatą | Day-pass | Day-pass |
| Euro 3 z filtrem cząstek stałych | Dopuszczony | Day-pass | Day-pass | Day-pass |
| Euro 3 bez filtra cząstek stałych | Za opłatą | Day-pass | Day-pass | Day-pass |
| Euro 2, Euro 1 oraz pojazdy niespełniające norm Euro | Day-pass | Day-pass | Day-pass | Day-pass |

| Benzyna oraz gaz | Od 1/02/2017 | Od 1/01/2020 | Od 1/01/2025 | Od 1/01/2028 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Euro 6 | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony |
| Euro 5 | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony |
| Euro 4 | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony |
| Euro 3 | Dopuszczony | Dopuszczony | Dopuszczony | Day-pass |
| Euro 2 | Dopuszczony | Dopuszczony | Day-pass | Day-pass |
| Euro 1 | Dopuszczony | Day-pass | Day-pass | Day-pass |
| Niespełniające norm Euro | Day-pass | Day-pass | Day-pass | Day-pass |



Ustanowienie Strefy i uchwała

Podstawą do wdrożenia Strefy były dekrety wydane przez flamandzkie władze regionalne w 2015 r. i 2019 r. oraz cztery decyzje z lat 2016, 2017, 2019 i 2021. Stworzony został jednolity dla całego regionu katalog pojazdów dopuszczonych do wjazdu na obszar potencjalnie objęty SCT. W zakresie kompetencji władz miasta leżało zadecydowanie o docelowym obszarze Strefy, który obejmuje drogi regionalne (ograniczenia nie obowiązują na autostradach). Władze Antwerpii, korzystając z możliwości stworzenia dodatkowych pozwoleń na wjazd dla określonych grup pojazdów, zadecydowały o wprowadzeniu okresowych oraz jednorazowych przepustek, a po zakończeniu prac projektowych przyjęta została uchwała o implementacji SCT w centrum miasta.



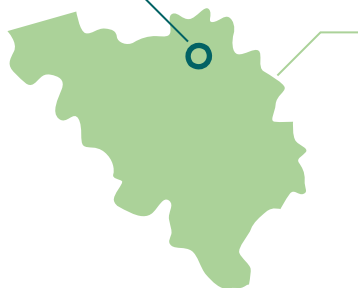
Działania komunikacyjne

Przed podjęciem decyzji o ustanowieniu SCT odbyło się 45 sesji informacyjnych skierowanych do mieszkańców. Miały one miejsce pomiędzy 1/03/2016 r. a 25/06/2016 r. W ich trakcie możliwe było skorzystanie z profesjonalnej pomocy doradczej. Podczas organizowanych przez miasto spotkań oferowane były rozwiązania dostosowywane do indywidualnej sytuacji mieszkańców, przedstawiano alternatywne formy transportu i zachęcano do korzystania z wybudowanych Stref P+R, znajdujących się tuż za granicami planowanej SCT.

Komunikacja informująca o implementacji Strefy odbywała się na 2 poziomach:

Lokalnym

Na terenie miasta rozwieszano plakaty, komunikaty były wyświetlane na parkometrach, banerach, tablicach parkingowych a także w formie nalepek na pojazdach użyteczności publicznej



Regionalnym

Obejmującym resztę Belgii oraz inne kraje. W tym przypadku zastosowano reklamy umieszczane na ciężarówkach, wykupiono banery znajdujące się przy autostradach na terenie Flandrii, informacje były również przekazywane klientom na stacjach paliw i wyświetlane na promach kursujących z Wielkiej Brytanii do Belgii.

Aby zapewnić maksymalną skuteczność kampanii informacyjnej, komunikacja odbywała się w 4 językach:

- > holenderskim,
- > francuskim,
- > niemieckim,
- > angielskim.

Harmonogram działań komunikacyjnych



Plakat informujący o wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu w Antwerpii

W pierwszym miesiącu obowiązywania Strefy, zamiast mandatów rozsyłane były (po dokonaniu ewentualnego wykroczenia) listy informujące o zmianach w ruchu drogowym i implementacji SCT. Na każdą z osób, która otrzymała taki list, kary pieniężne nie były nakładane przez okres kolejnych 30 dni, nawet w sytuacji ponownego naruszenia przepisów. Po zaimplementowaniu SCT władze miasta informowały mieszkańców o dostępnych, alternatywnych opcjach transportu. Odpowiednie komunikaty wyświetlane były m.in. podczas rejestracji samochodu w systemie, aby zachęcić kierowców do przesiadki do tramwajów oraz autobusów. Ponadto dostępne były opcje piesze, rowerowe, skuterowe, a nawet możliwość pokonania trasy za pomocą łodzi.

Ponadto, utworzona została strona internetowa adresowana do osób planujących dokonać zakupu nowego samochodu. Na stronie znajdują się m.in. następujące rekomendacje:



Zawsze sprawdzaj normę Euro przed zakupem samochodu



Samochód napędzany benzyną emituje mniej sadzy i cząstek stałych niż pojazd napędzany olejem napędowym



Pamiętaj, że warunki wjazdu do SCT staną się bardziej rygorystyczne w przyszłości



Sprawdź za pomocą formularza, czy Twój pojazd jest dopuszczony do poruszania się po Strefie

Władze miasta regularnie komunikują mieszkańcom pozytywne skutki wdrożenia SCT, takie jak wyniki badań potwierdzające poprawę jakości powietrza w kolejnych latach oraz znaczne odmłodzenie parku pojazdów poruszających się po terenie miasta.



Ewaluacja funkcjonowania Strefy

Po wdrożeniu Strefy, władze Antwerpii podjęły dalsze aktywności, których celem było zapewnienie długofalowych, pozytywnych skutków wprowadzonego rozwiązania. Miasto zatrudnia obecnie zespół 26 pracowników zajmujących się zadaniami powiązаныmi z bieżącą działalnością Strefy. Do ich obowiązków należy m.in.:

- › prowadzenie dokumentacji,
- › wysyłanie mandatów oraz decyzji,
- › projektowanie komunikatów na temat SCT,
- › obsługa systemu,
- › odpisywanie na zapytania w temacie działalności Strefy,
- › kontakt z interesariuszami,
- › sporządzanie sprawozdań finansowych obejmujących przychody generowane przez SCT.

W rezultacie kompleksowego podejścia w zakresie wprowadzania Strefy, Antwerpia odnotowuje trzykrotnie wyższe przychody z tytułu obowiązywania obszaru niskoemisyjnego niż nakłady poniesione na jego zaprojektowanie i wdrożenie.

Fundusze uzyskane z tego tytułu przeznaczone są na:



Rozwój sieci transportu publicznego



Rozwój alternatywnych form mobilności

5

Strefy Czystego Transportu na obszarach miejskich

5

Strefy Czystego Transportu na obszarach miejskich

Rekomendacje z perspektywy sektora biznesu działającego w strefach niskiej emisji na podstawie doświadczeń w różnych krajach, regionach i miastach.

1. Harmonizacja zasad funkcjonowania Stref Czystego Transportu pomiędzy różnymi miastami czy gminami

- › Ścisła koordynacja wdrażania SCT pomiędzy polskimi jednostkami samorządu terytorialnego
- › Optymalnie ustanowienie jednolitych standardów krajowych ułatwiających mieszkańcom i przedsiębiorcom dostosowanie się do ich założeń

2. Ustalenie jasnych kryteriów dla Strefy, aby uniknąć rozbieżnych interpretacji

- › Precyzyjne określenie czy Strefa jest niskoemisyjna czy zeroemisyjna
- › Stosowanie uniwersalnych definicji i kategorii w stosunku do pojazdów, które mają być dopuszczone do ruchu w Strefie – odwoływanie się do europejskiego standardu emisji spalin (EURO) jest dobrym i czytelnym wyborem
- › Wytyczenie precyzyjnych granic – gdzie Strefa się zaczyna, gdzie się kończy oraz określenia wszelkich wyjątków, które mogą mieć zastosowanie

3. Określenie warunków dotyczących pojazdów niespełniających norm: czy i na jakich warunkach mogą wjechać do strefy

- › Zakazanie albo alternatywne dopuszczenie za opłatą wjazdu pojazdów, które nie spełniają wyznaczonych wymogów – w okresach przejściowych oraz w przypadku nowopowstałych Stref rekomendowane jest to drugie podejście

4. Zapewnienie odpowiedniego czasu na wdrożenie i adaptację

- › Uwzględnienie realistycznego czasu niezbędnego na elektryfikację floty (cykl planowania wynosi średnio 2-3 lata) oraz dostępności – obecnej i przewidywanej – pojazdów elektrycznych



Przykładowo, do 2030 r. Amazon planuje dostarczać 50% przesyłek w sposób nieemitujący dwutlenku węgla. Firma systematycznie zwiększa udział pojazdów niskoemisyjnych w swojej flocie.

5. Zapewnienie w obrębie Strefy dostępu do niezbędnej:

- › infrastruktury energetycznej,
- › infrastruktury ładowania,
- › infrastruktury umożliwiającej funkcjonowanie rozwiązaniom sektora mikromobilności.

WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA)
pspa.com.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Maria Majewska, Klaudia Zagorzycka, Jan Wiśniewski
Łukasz Witkowski
Dyrektor Operacyjny PSPA

OPRACOWANIE MERYTORYCZNE I AGREGACJA DANYCH

F5A New Mobility Research and Consulting



PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone

Warszawa, 2022



pspa | We drive
e-mobility!

pspa.com.pl