Strefa Czystego Transportu w Krakowie na tle Europy

2023-10-27

By ograniczyć szkodliwe emisje zanieczyszczeń powietrza, pochodzące z transportu drogowego, władze wielu europejskich miast decydują się na wprowadzenie Stref Czystego Transportu. Są to obszary, do których dostęp jest uzależniony od spełnienia określonych norm emisji spalin silnika (znanych jako normy Euro), związanych m.in. z datą produkcji pojazdu.

Większość Stref Czystego Transportu powstała w ciągu ostatniej dekady, a ich liczba systematycznie wzrasta. Obecnie w Europie istnieje około 320 takich obszarów, do roku 2025 ma ich być około 500. To stanowi wzrost o 58% w porównaniu z czerwcem ubiegłego roku.

Dodatkowo, w ciągu najbliższych dwóch lat, co najmniej 27 już istniejących Stref Czystego Transportu zostanie rozszerzonych lub staną się bardziej restrykcyjne. Zmiany te zostaną wprowadzone głównie w dużych miastach europejskich, takich jak Londyn, Paryż, Bruksela i Berlin.

W Europie Środkowej i Wschodniej Strefy Czystego Transportu są wprowadzane stosunkowo od niedawna. W Polsce Kraków jako pierwszy postanowił utworzyć Strefę Czystego Transportu. Uchwałę w tej sprawie radni podjęli w listopadzie zeszłego roku. Początkowy, jeszcze bardzo łagodny etap SCT, wejdzie w życie 1 lipca 2024 r. Wówczas wjazd do miasta będzie ograniczony dla aut około trzydziestoletnich. Kolejny etap ma zostać uruchomiony dwa lata później, tj. od 1 lipca 2026 r. Wtedy ograniczenia będą dotyczyć aut wyprodukowanych przed rokiem 2000 w przypadku benzyny oraz przed rokiem 2008 lub 2010 w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla (w zależności od tonażu). Wkrótce, wzorem Krakowa, podobne przepisy ma przyjąć Warszawa.

Warto dodać, że unijny projekt, w ramach, którego m.in. przygotowane były założenia krakowskiej Strefy Czystego Transportu, został niedawno doceniony przez Komisję Europejską. Projekt Dynaxibility4CE, bo o nim mowa, został bowiem wybrany do grona finalistów Regiostars 2023. Z 228 aplikacji wyłoniono 30 najlepszych – w tym tę, w której Kraków był jednym z partnerów. Regiostars to coroczny konkurs organizowany przez Dyrekcję Generalną Komisji Europejskiej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej od 2008 r. Jest znakiem „doskonałości” projektów finansowanych przez UE.

Poniżej prezentujemy, jak działają Strefy Czystego Transportu (*Low Emission Zones*) w innych krajach Europy i jakie efekty przynoszą. A także – jakie są dalsze plany tamtejszych władz w związku działaniem stref i ochroną powietrza.

Przykłady miast europejskich ze Strefami Czystego Transportu:

Antwerpia

W Antwerpii pierwsze ograniczenia emisji pojazdów zostały wprowadzone w 2017 r., kolejne w 2020 r., a następne planowane są na rok 2025. Obecnie wjazd do strefy jest dozwolony tylko pojazdom

spełniającym normy Euro 2 z silnikiem benzynowym (wyprodukowane w 1997 r. lub później) i normy Euro 5 z silnikiem Diesla (wyprodukowane w 2011 r. lub później). Samochody z silnikiem Diesla, spełniające wymogi normy Euro 4, również mogą wjechać, ale za dodatkową opłatą. Wprowadzenie strefy w Antwerpii spowodowało zmniejszenie emisji tlenków azotu (NOx) o 32% i sadzy o 55% w porównaniu z danymi z 2016 r.

Bruksela

Strefa niskoemisyjna w Brukseli została wprowadzona 1 stycznia 2018 r. w ramach planu „Powietrze, klimat oraz energia". Oprócz strefy niskoemisyjnej, plan ten zakłada szereg innych działań, takich jak poprawa efektywności energetycznej budynków, monitorowanie jakości powietrza oraz produkcja energii z odnawialnych źródeł.

Strefa niskoemisyjna w Brukseli jest jedną z najbardziej rygorystycznych w Europie, ale jej wprowadzenie spotkało się z akceptacją społeczną dzięki harmonogramowi etapowego wdrażania. Obecnie wszelkie pojazdy osobowe, dostawcze i autobusy z silnikiem Diesla, które nie spełniają co najmniej normy paliwowej Euro 3 oraz pojazdy benzynowe normy Euro 2, nie mogą swobodnie poruszać się po mieście, z wyjątkiem niektórych wyznaczonych obszarów (obwodnica, przyległe ulice oraz wybrane parkingi Park & Ride). Kolejne ograniczenia dla pojazdów benzynowych będą wprowadzone w 2025 r., a dla pojazdów Diesla stopniowo, według określonego harmonogramu, osiągając wymaganą normę Euro 6 w roku 2025. Od 2030 r. żadne pojazdy z silnikiem Diesla nie będą mogły poruszać się po Brukseli, a od 2035 r. żadne pojazdy z silnikami spalinowymi (w tym także na LPG).

Regulacje przewidują możliwość wjazdu do strefy pojazdów niespełniających norm, ale maksymalnie na 8 dni w roku, jedynie po zakupie specjalnej przepustki (koszt: 35 euro/dzień). Strefa obejmuje wszystkie pojazdy osobowe, dostawcze i autobusy zarejestrowane zarówno w kraju, jak i poza nim. Strefa niskoemisyjna miasta Brukseli obejmuje wszystkie 19 dzielnic w stołecznym regionie, o powierzchni 161 km kw., gdzie mieszka około 1,2 miliona mieszkańców.

Londyn

Londyn może pochwalić się najbardziej rozbudowanym systemem stref niskoemisyjnych w Wielkiej Brytanii. Miasto posiada dwie rodzaje stref: *Low Emission Zone* i *Ultra Low Emission Zone*, oraz dodatkową strefę opłat za korzystanie z dróg (*congestion charge*).

Pierwsza strefa obejmuje większość obszarów zurbanizowanych Londynu, skupiając się głównie na pojazdach użytkowych z silnikami Diesla. Busy i minibusy muszą spełniać co najmniej normę Euro 3 (wyprodukowane w 2001 r. lub później), podczas gdy ciężarówki, autobusy i pojazdy specjalistyczne muszą spełniać normę Euro 6 (wyprodukowane w 2014 r. lub później). Strefa *Ultra Low Emission* (ULEZ) obejmuje obszar o powierzchni około 380 km kw. (dla porównania – powierzchnia Krakowa to 327 km kw.), między północną i południową obwodnicą, i obejmuje wszystkie rodzaje pojazdów.

Motocykle i skutery muszą spełniać co najmniej normę Euro 3, samochody i busy z silnikiem benzynowym – Euro 4, a samochody i busy z silnikiem Diesla – Euro 6. Według władz Londynu, stężenie NO2 jest szacowane o 21% niższe w centralnej części miasta i o 46% niższe w centrum

Londynu, niż miało to miejsce przed wprowadzeniem *Ultra Low Emission Zone*. Władze stolicy Wielkiej Brytanii chcą znacznie rozszerzyć obszar ULEZ. Od 29 sierpnia ma on objąć teren całego Wielkiego Londynu, czyli wszystkie dzielnice o łącznej powierzchni ponad 1500 km kw.

Madryt

Wprowadzenie SCT w Madrycie w 2019 r. spowodowało 20% spadek poziomu NO2 w ciągu pierwszego roku. W 2021 r. Hiszpania zatwierdziła Ustawę o zmianach klimatycznych, która nakazuje każdemu miastu o liczbie mieszkańców powyżej 50 tysięcy (149 miast) utworzenie Stref Czystego Transportu. W grudniu 2022 r. opublikowano dekret regulujący wskaźniki pomiaru redukcji emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu, które należy osiągnąć w strefach.