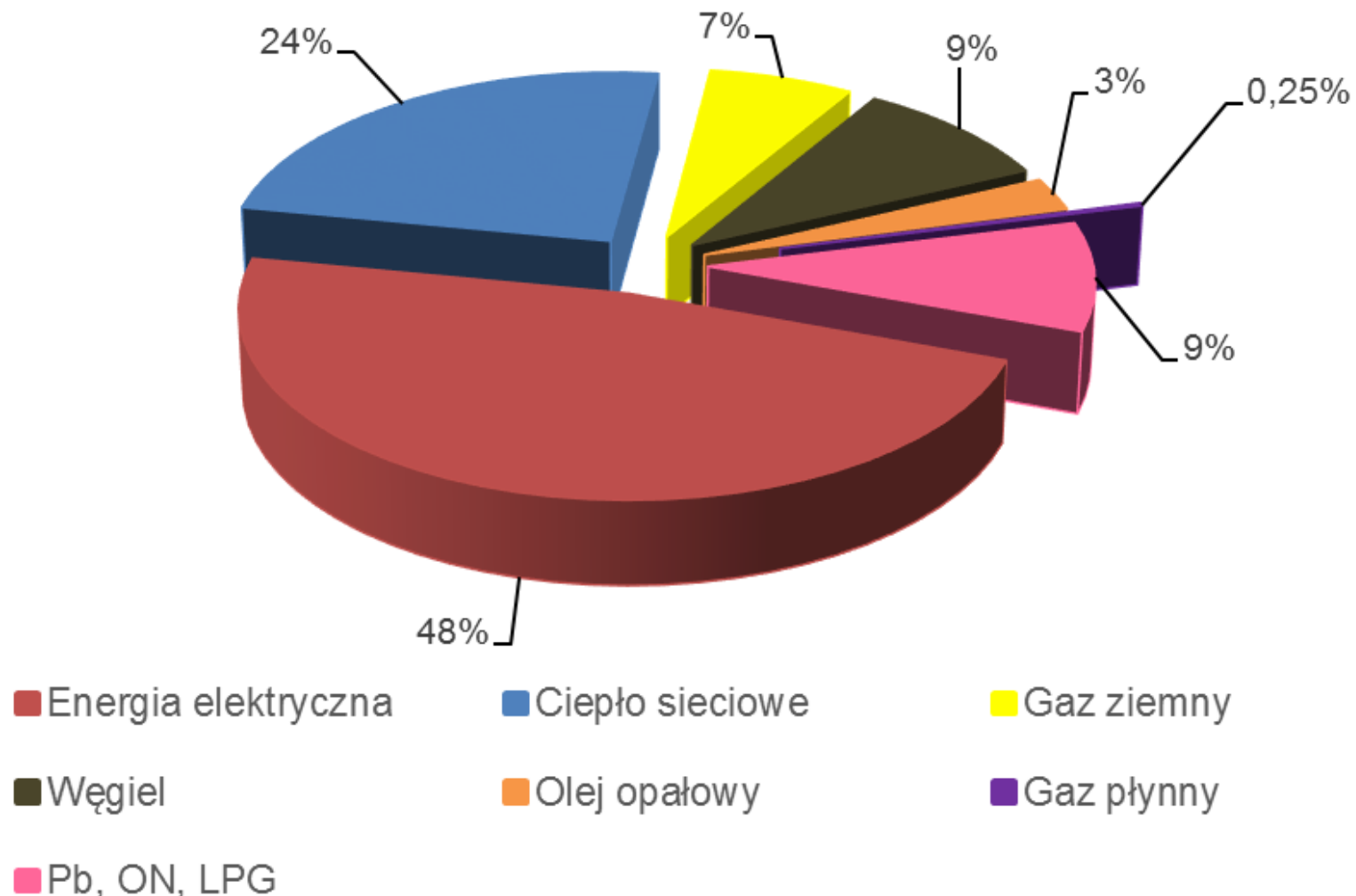


Ekostrefy w miastach

Czy również polskich?

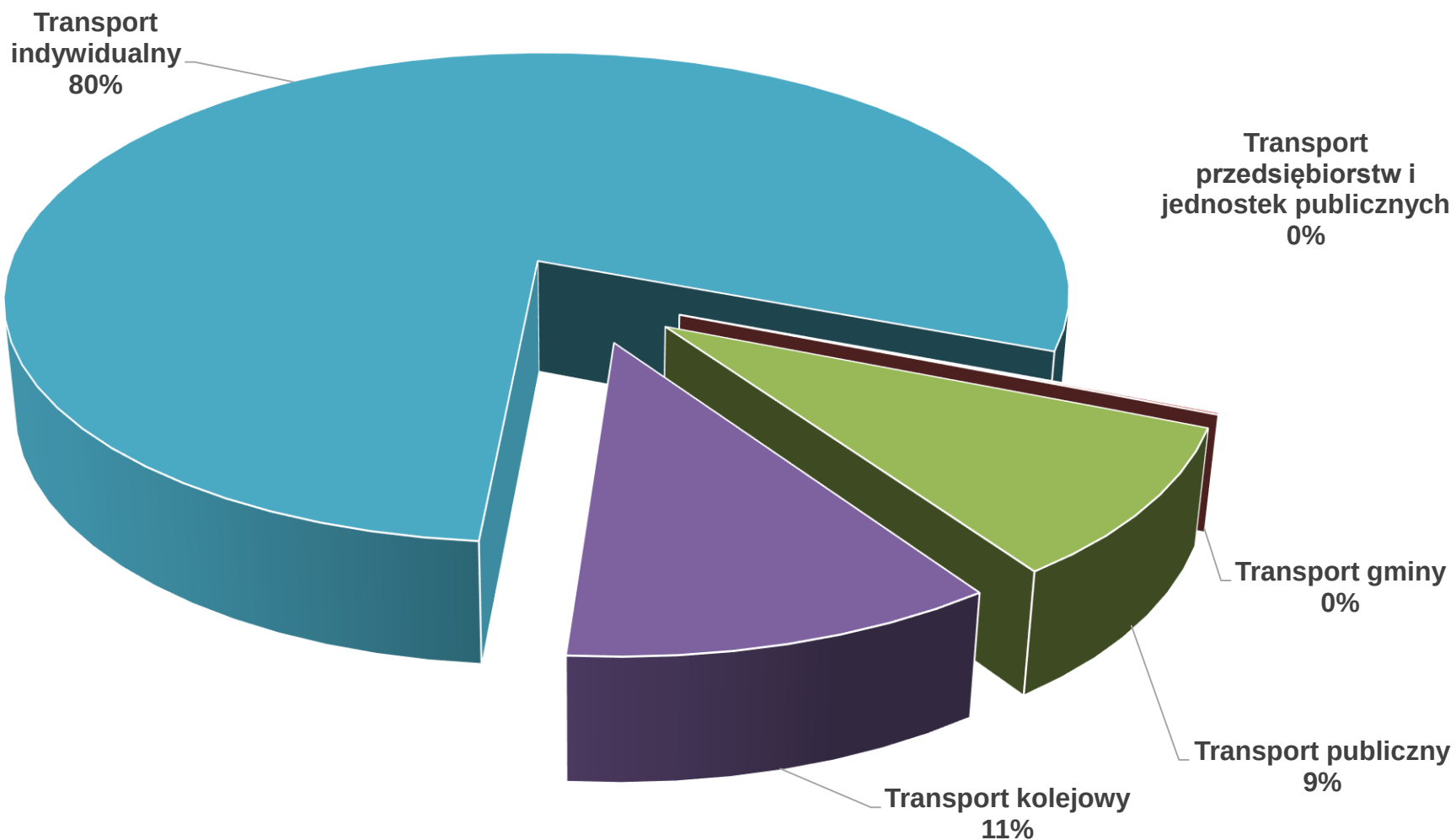


Źródła emisji CO₂ w Płocku. PGN



Przykładowo w Aglomeracji Warszawskiej w 2011 r. emisja ze źródeł liniowych w zakresie pyłu PM10 stanowiła 63% całkowitej wielkości emisji z tej strefy (Raport NIK)

Skąd pochodzi emisja liniowa w Płocku?



Rozwój transportu niskoemisyjnego w Płocku

Do celów szczegółowych, które należy osiągnąć w ramach realizacji tego celu strategicznego należy zaliczyć:

5.1. Stworzenie alternatywy komunikacyjnej w postaci **ciągów pieszo-rowerowych i punktów przesiadkowych**,

5.2. **Rozbudowa** i modernizacja ciągów komunikacyjnych,

5.3. Efektywne energetycznie i ekonomicznie **środki transportu** w gestii gminy i jednostek publicznych, jako wynik modernizacji i wymiany na niskoemisyjne,

5.4. Preferencje w obszarach zwiększonego występowania „niskiej emisji” - działania regulujące w zakresie **preferencji ruchu pieszego i rowerowego** oraz **ograniczenie dostępu ruchu pojazdów indywidualnych**.

5.5. Wprowadzenie rozwiązań na rzecz **poprawy mobilności miejskiej**

Co zajmuje przestrzeń publiczną – ciągów komunikacyjnych?



w samochodach



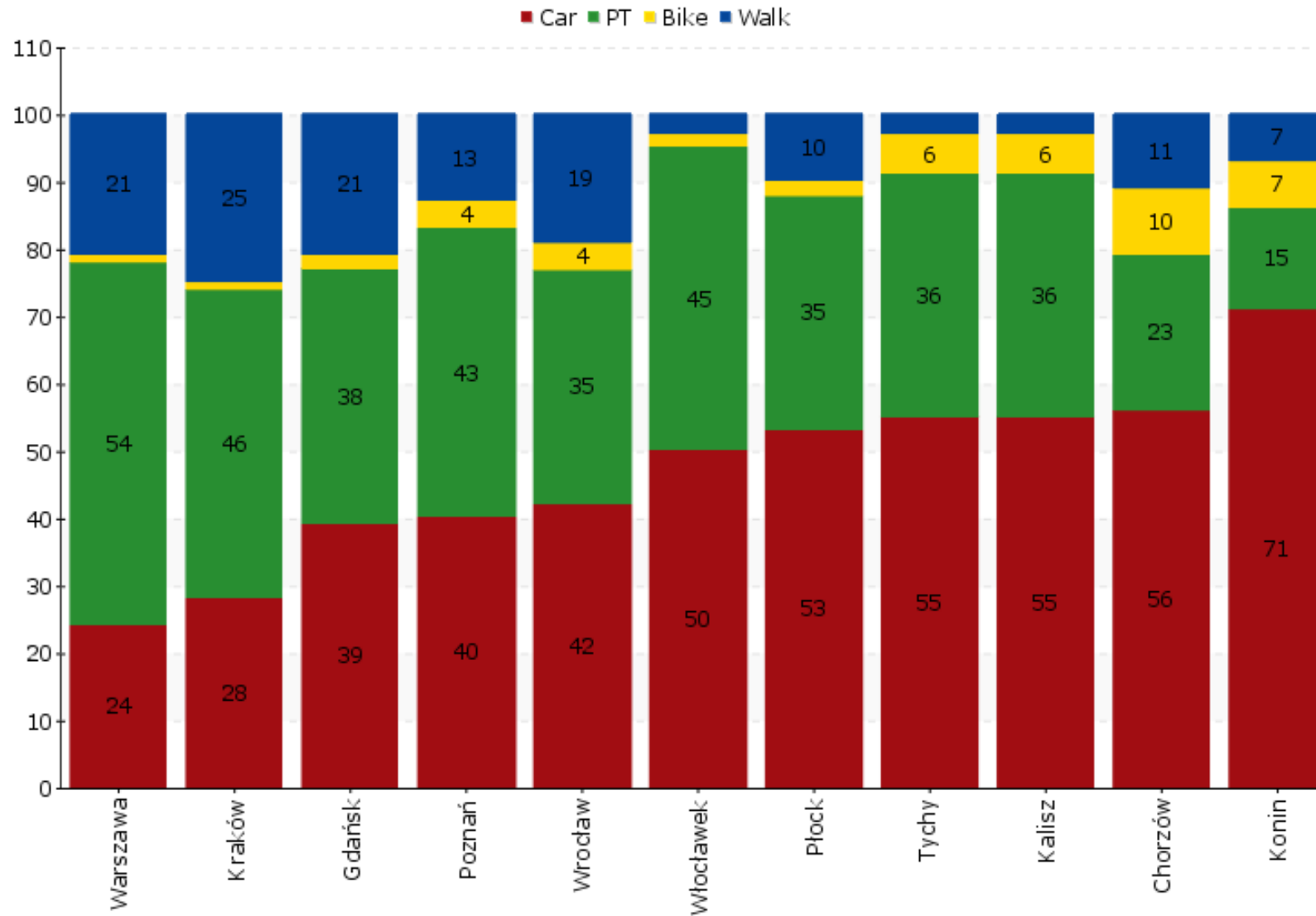
na rowerach



w autobusie

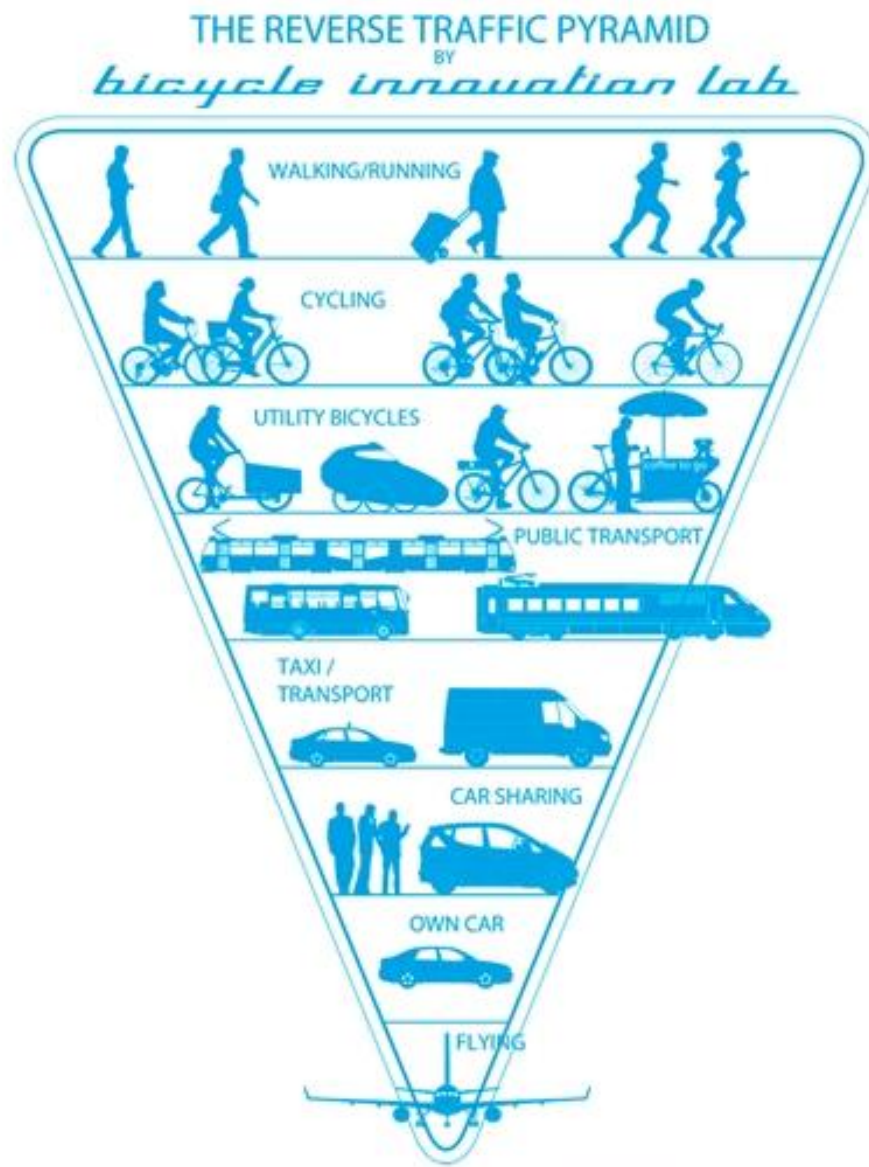
Aleksander Wiącek, asystent Prezydenta Lublina ds. polityki rowerowej i pieszej, Płock 28.04.2016

Modal split



Hierarchia urbanistyczna transportu miasta

Poszczególne części miasta nie są jednak jednorodne, a zatem sposób rozwiązań komunikacyjnych w poszczególnych jego częściach będzie zróżnicowany. Inaczej będą kształtowane rejony peryferyjne, a inaczej centrum miasta.



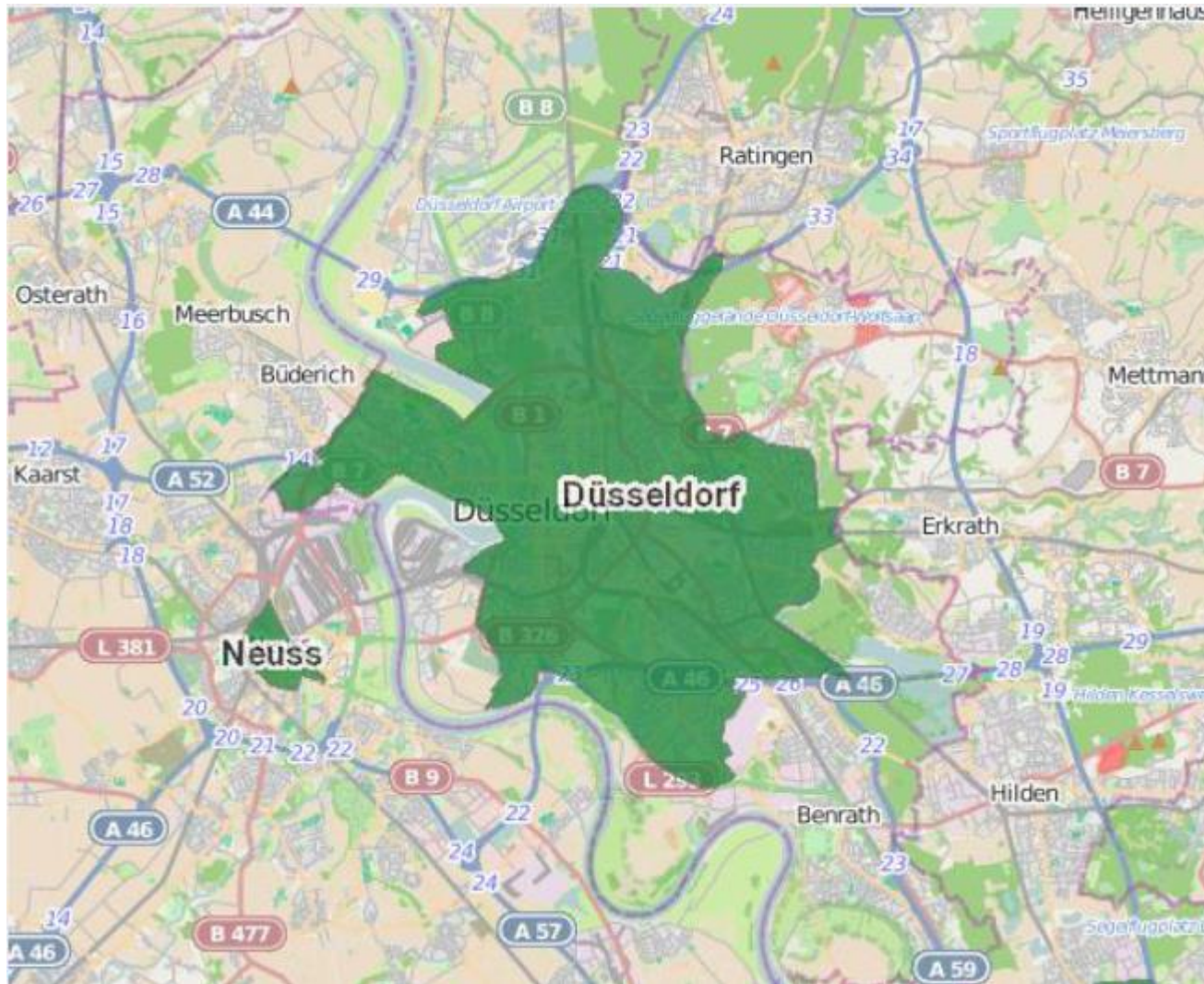
LEZ - low emission zone

Strefa ograniczonej emisji (LEZ – ang. low emission zone) – obszar miasta, do którego możliwy jest wjazd tylko i wyłącznie pojazdami spełniającymi określone normy emisji spalin. Wprowadzenie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej jest jednym z instrumentów zmniejszenia wielkości emisji liniowej, zwłaszcza w dużych aglomeracjach. Obecnie w Europie funkcjonuje 225 Stref Ograniczonej Emisji w 15 krajach, tj.: Niemcy, Norwegia, Szwecja, Wielka Brytania, Francja, Holandia, Włochy, Portugalia, Grecja, Węgry, Austria, Czechy, Malta, Belgia, Dania

Umweltzone - Niemcy

Federal State	Town/City	Status	Phase 1	Phase 2	Phase 3	PDF
			2 3 4	3 4	4	
Baden-Württemberg:	Balingen	Planned	unbekannt	n.a.	n.a.	
	Freiburg	Phase 3	01.01.2010	01.01.2012	01.01.2013	
	Heidelberg	Phase 3	01.01.2010	01.01.2012	01.01.2013	
	Heidenheim	Phase 3	01.01.2012	01.01.2012	01.01.2013	
	Heilbronn	Phase 3	01.01.2009	01.01.2012	01.01.2013	
	Herrenberg	Phase 3	01.01.2009	01.01.2012	01.01.2013	
	Ilsfeld	Phase 3	01.03.2008	01.01.2012	01.01.2013	
	Karlsruhe	Phase 3	01.01.2009	01.01.2012	01.01.2013	
	Leonberg/Hemmingen und Umgebung (Ditzingen, Gerlingen, Hardthof (Teilgebiet Gemarkung Markgröningen), Hemmingen, Korntal-Münchingen, Leonberg, Schönbühlhof (Teilgebiet Gemarkung Markgröningen), Schwieberdingen)	Phase 3	02.12.2013	02.12.2013	02.12.2013	
	Ludwigsburg und Umgebung (Asperg, Bietigheim-Bissingen, Freiberg, Ingersheim, Kornwestheim, Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen, Pleidelsheim, Remseck am Neckar, Tamm)	Phase 3	01.01.2013	01.01.2013	01.01.2013	
	Mannheim	Phase 3	01.03.2008	01.01.2012	01.01.2013	

Wskazane granice jako informacja krajowa - obowiązująca



LEZ in Germany

☞ **summary** of impact analysis

■ **no visible shift** of **traffic** into surrounding areas

- ☞ provided that LEZ covers sufficiently large parts of a city

■ **significant modernisation of the vehicle fleet:**

- ☞ **Increase** of category 4 (green) vehicles by **factor 1.5 to 3**
- ☞ more than **60.000 vehicles** retrofitted with DPF

■ **decrease** of traffic **emissions** on top of trend :

- ☞ - **60% toxic** Diesel exhaust particles, -20% NOx
- ☞ - **175 t/a** in total Diesel PM emissions from road traffic
- ☞ - **30 t/a** Diesel emissions of **heavy goods** vehicles > 3.5t

■ **LEZ is effective, if**

- ☞ based on **ambitious** emission criteria
- ☞ covering a **larger** area
- ☞ introduced **not** too late
- ☞ exemptions are **limited**



☞ **now!**

■ **potential benefit** for the **air quality**

- ☞ **5-10% reduction** of total **PM10/2.5**
- ☞ traffic related decrease of **black carbon ~50%**
- ☞ **~10 less excess days** > 50 µg/m³ PM10
- ☞ smaller progress for NO2: **<5%**

■ **Reduces the most toxic PM component & mitigates CC impact**



Dlaczego restrykcje dotyczą diesla?

International Agency for Research on Cancer



PRESS RELEASE
N° 213

12 June 2012

IARC: DIESEL ENGINE EXHAUST CARCINOGENIC

Lyon, France, June 12, 2012 — After a week-long meeting of international experts, the International Agency for Research on Cancer (IARC), which is part of the World Health Organization (WHO), today classified diesel engine exhaust as **carcinogenic to humans (Group 1)**, based on sufficient evidence that exposure is associated with an increased risk for lung cancer.

Background

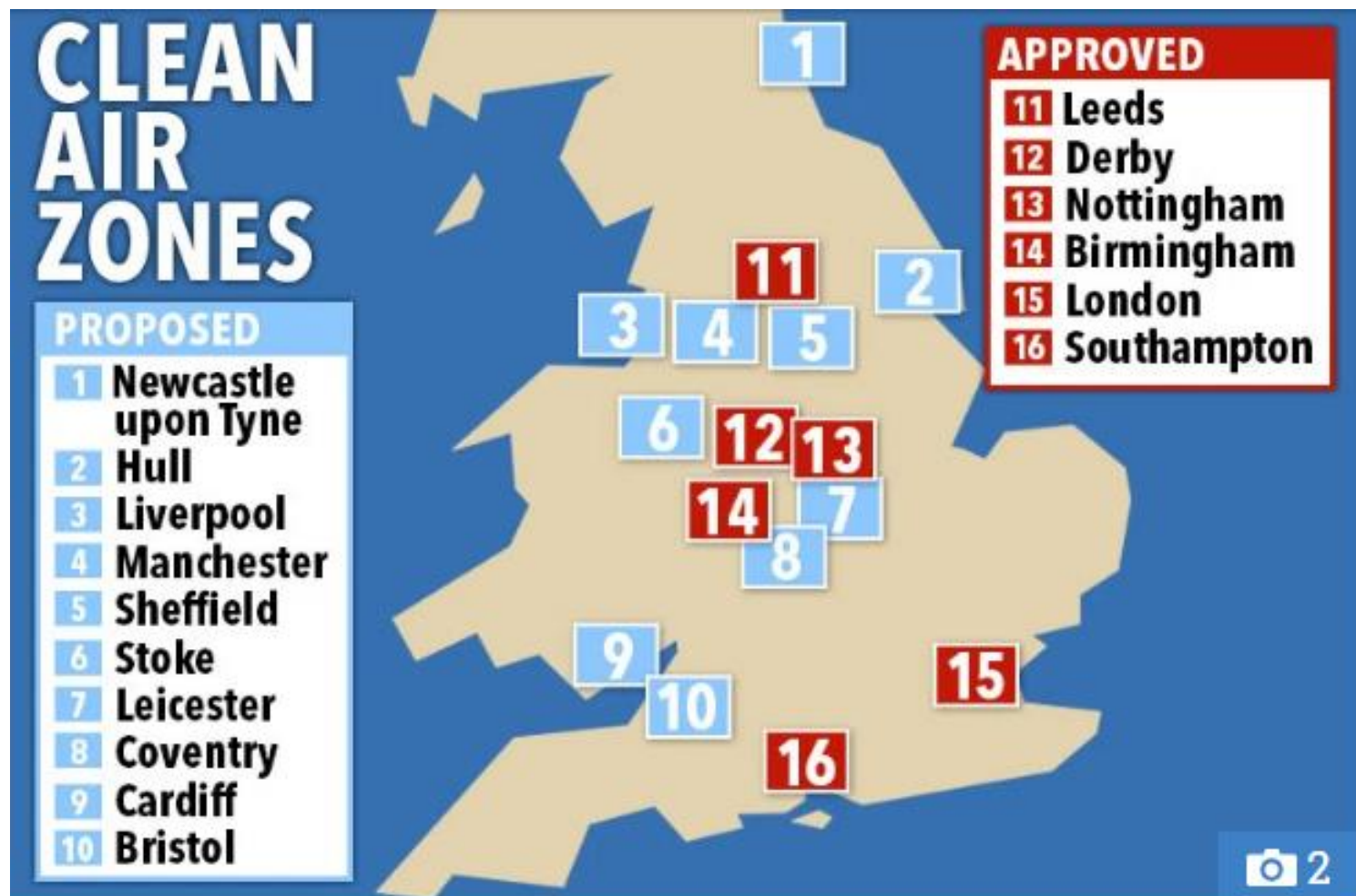
In 1988, IARC classified diesel exhaust as *probably carcinogenic to humans (Group 2A)*. An Advisory Group which reviews and recommends future priorities for the IARC Monographs Program had recommended diesel exhaust as a high priority for re-evaluation since 1998.

There has been mounting concern about the cancer-causing potential of diesel exhaust, particularly based on findings in epidemiological studies of workers exposed in various settings. This was re-emphasized by the publication in March 2012 of the results of a large US National Cancer Institute/National Institute for Occupational Safety and Health study of occupational exposure to such emissions in underground miners, which showed an increased risk of death from lung cancer in exposed workers (1).

Wielka Brytania

stan na 11.2016

<https://www.thesun.co.uk/news/2106284/petrol-diesel-prices-rise-at-the-fastest-rate-in-the-last-eight-years/>



Clean air congestion charge may be applied in six city-wide areas by 2020, including Leeds, Derby, Nottingham, Birmingham, London and Southampton

London LEZ for goods vehicles & buses

und Umwelt



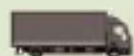
emission criteria

Key implementation dates



4 February 2008
Euro III for PM
3 January 2012
Euro IV for PM

From February 2008, a standard of **Euro III** for particulate matter (PM) for **Heavy Goods Vehicles** (HGVs) **over 12 tonnes** in weight;



7 July 2008
Euro III for PM

From July 2008, a standard of **Euro III** for PM for **goods vehicles between 3.5 and 12 tonnes** in weight, and for **buses and coaches**;



3 January 2012
Euro IV for PM

From October 2010, a standard of **Euro III** for PM for heavier Light Goods Vehicles (LGVs) and minibuses; and



4 October 2010
Euro III for PM

From January 2012, the standard will be tightened to **Euro IV** for **PM for goods vehicles over 3.5 tonnes**, **buses and coaches**

Charge/Penalty:

HGV's/Buses: £200, Penalty: £500 (paid within 14days) up to £1000

LGV's: £100, Penalty: £250 (paid within 14days) up to £500

Ekostrefy w Polsce

projekt ustawy z 2015 r. - [http://orka.sejm.gov.pl/Druki7ka.nsf/Projekty/7-020-1250_2-2015/\\$file/7-020-1250_2-2015.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/Druki7ka.nsf/Projekty/7-020-1250_2-2015/$file/7-020-1250_2-2015.pdf)

KLASA POJAZDU	RODZAJ NAKLEJKI NA POJAZD	DATA PIERWSZEJ REJESTRACJI
POJAZDY Z SILNIKIEM DIESLA		
Klasa 2.		1997 - 2000
Klasa 3.		2001 - 2005
Klasa 4.		2006 - 2009
Klasa 5.		od 2010
POJAZDY Z SILNIKIEM BENZYNOWYM		
Klasa 4.		1993 - 2000
Klasa 5.		od 2001
Źródło grafiki: proj. ust. sejm.gov.pl		
ZNAKI DROGOWE		
EKOSTREFA 	KONIEC EKOSTREFY 	TABLICZKI INFORMACYJNE DO ZNAKÓW DROGOWYCH - ZEZWOLENIA NA WJAZD    

Wprowadzony projekt ustawy druk nr 1199

Zmiana Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska:

Art. 96b. 1. Rada miasta o liczbie mieszkańców większej niż **200 tysięcy**, w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na środowisko w związku z emisją spalin pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi, może **ustanowić, w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, stałą lub okresową strefę ograniczonego lub zakazanego ruchu pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi.**

2. Uchwała, o której mowa w ust. 1, określa:

- 1) **granice obszaru** objętego strefą, przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia ruchu tranzytowego;
- 2) wymogi w zakresie **emisji** zanieczyszczeń zawartych w spalinach w odniesieniu **do rodzajów pojazdów** dopuszczonych do poruszania się w strefie;
- 3) **sposób organizacji ruchu** w strefie, ograniczenia lub zakazy ruchu pojazdów, niespełniających wymogów, o których mowa w pkt 2.

Aby wprowadzić w życie zapisy niezbędne jest opracowanie rozporządzeń wykonawczych

- Nadzór środowiskowy np. GIOŚ
- Samorząd miejski
- Zarządy dróg w tym GDDKiA i miejskie
- Autoryzacja pojazdu/Wydział Administracji
- Policja/ Straż Miejska/ nadzór
- Podmiot produkujący oznakowanie np. Mennica
- Media

Organizacyjne zadania



- Zaplanowanie procesu administracyjnego
- Wyznaczenie granic stref
- Oznakowanie samochodów
- Oznakowanie miast
- Finansowanie procesu
- Integracja danych publicznych (rządowa instytucja)
- Strona internetowa

Kategorie interwencji



Dziękuję za uwagę

Piotr Niesłuchowski
Urząd Miasta Płocka

