



Za wprowadzenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej jako odrębnego instrumentu prawnego poprzez zmiany w obowiązujących przepisach opowiedział się w przyjętym stanowisku Konwent Marszałków Województw RP. Stanowisko jest efektem prac Konwentu podczas jego kwietniowego zgromadzenia na Podkarpaciu. Poniżej przytaczamy stanowisko Konwentu wraz z uzasadnieniem.

Stanowisko Konwent Marszałków Województw RP

Celem wprowadzenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej w obszarach z przekroczeniami standardów jakości powietrza jest dopuszczenie do ruchu pojazdów, które spełniają określone normy ekologiczne. Wymusi to sukcesywne przystosowywanie pojazdów do wymagań funkcjonujących w strefie ograniczonej emisji komunikacyjnej poprzez instalację filtrów cząstek stałych w samochodach z silnikiem Diesla. Wprowadzenie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej będzie więc skutkowało obniżaniem emisji substancji zanieczyszczających powietrze poprzez przyspieszoną modernizację taboru pojazdów i pozwoli na osiągnięcie efektu ekologicznego jakie wymuszają na samorządach uchwalone programy ochrony powietrza.

Realizacja stanowiska wymaga podjęcia doraźnych inicjatyw ustawodawczych zmierzających do:

1. Wprowadzenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej jako aktu prawa miejscowego.
2. Wprowadzenia w ustawie Prawo o ruchu drogowym zapisu nadającego Straży Miejskiej możliwość nakładania kar grzywny w przypadku niezastosowania się do

Strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej

Utworzono: piątek, 11, maj 2012 07:33 Redakcja - edroga.pl

ograniczeń jakie niesie za sobą ustanowienie strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej.

3. Ustanowienia przepisów karnych w przypadku nieprzestrzegania zasad ustalonych w strefie ograniczonej emisji komunikacyjnej.

4. Ustanowienia zasad oznakowania pojazdów odpowiednio do spełnianych przez pojazd norm w zakresie emisji zanieczyszczeń.

5. Wprowadzenia dotacji i innych środków wspierających dla działań mających na celu modernizację taboru.

Uzasadnienie

Polska jak i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane do tego, aby w przypadku przekroczenia limitów czystości powietrza opracować plany działania w celu poprawy jakości powietrza. Szczególny problem stanowi emisja pyłu zawieszonego PM₁₀, która związana jest w dużej mierze również ze spalaniem paliwa w silnikach Diesla oraz ze ścieraniem niektórych elementów pojazdów, np. opon czy klocków hamulcowych.

W celu poprawy jakości powietrza samorządy poszczególnych województw miały obowiązek uchwalić programy ochrony powietrza dla stref z przekroczeniami, które jednak bez odpowiednich narzędzi wymuszających konkretne działania na jednostkach samorządowych, podmiotach gospodarczych jak również osobach fizycznych, będą jedynie martwym prawem miejscowym.

Problem z wysokim poziomem emisji z komunikacji w Polsce jest o tyle poważniejszy, że eksploatowanych jest bardzo dużo pojazdów wycofanych z Europy, co dodatkowo zwiększa udział emisji związanej z tego typu pojazdami. Jednocześnie wobec braku kontroli i ograniczeń w tym zakresie, po polskich drogach porusza się znacznie więcej niż w innych państwach europejskich pojazdów nie spełniających norm emisji cząstek stałych na poziomie Euro 4, Euro 3 ani nawet Euro 2.

W celu skutecznego wprowadzenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej, oprócz wymogów prawnych oraz określenia organu właściwego do uchwalenia strefy, należy szczególnie uwzględnić następujące czynniki: komunikację publiczną, wielkość strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej, restrykcyjne stosowanie ograniczeń prędkości, kontrolę pojazdów, dotacje państwowe na modernizację i inne środki wspierające. Aby mechanizm ten był skuteczny i właściwie realizowany należy określić poprzez ustawy Sejmu RP jednolite dla całego kraju wymogi w tym zakresie, nie podlegające dowolnej interpretacji. Wymogiem prawnym do wprowadzenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej są znaki oraz inne oznaczenia do identyfikacji strefy. Drugim ważnym wymogiem prawnym jest podział pojazdów na określone klasy emisji oraz określenie ogólnych zwolnień, które obowiązują we wszystkich strefach ograniczonej emisji komunikacyjnej.

W Niemczech istnieją cztery grupy pojazdów, które zależą od Europejskiego Standardu Emisji Spalin, tzn. pojazdy spełniające normę Euro 1 lub gorsze nie otrzymują plakietki, Euro 2 czerwoną plakietkę, Euro 3 żółtą i w końcu pojazdy z Euro 4 albo lepsze – zieloną plakietkę. Właściciele pojazdów z silnikiem Diesla mogą podnieść standard emisji spalin w swoim samochodzie poprzez instalację filtra cząstek stałych. Przykładowo: pojazd z silnikiem Diesla z żółtą plakietką, po wbudowaniu filtra cząstek stałych, otrzymuje zieloną plakietkę. Posiadacz ewentualnie kierowca pojazdu, który nie jest dopuszczony do poruszania się w strefie ograniczonej emisji komunikacyjnej płaci karę w wysokości kilkudziesięciu euro. Dodatkowo dostaje jeden punkt karny w Centralnym Rejestrze Ruchu we Flensburgu. Ten punkt jest znaczącą karą, ponieważ przy 18 punktach odbierane jest prawo jazdy.

Berlińska Strefa Ochrony Środowiska (UWZ) została wprowadzona w życie 1 stycznia 2008 r. Obejmuje ona powierzchnię 88 kilometrów kwadratowych w obrębie berlińskiej obwodnicy S-Bahn. Na tym obszarze mieszka około 1 miliona z 3,4 mln mieszkańców Berlina. W pierwszym etapie strefy Niskiej Emisji był zabroniony wjazd dla pojazdów bez plakietki. Zatem pojazdom z czerwoną, żółtą i zieloną plakietką wolno było jeździć na obszarze strefy. Plakietki nie otrzymywały pojazdy z silnikiem Diesla klasy Euro 1-Standard lub gorsze oraz pojazdy z silnikiem o zapłonie iskrowym bez uregulowanego katalizatora. Uregulowaniami pierwszego stopnia w Berlinie było objętych około 7% całego taboru pojazdów. Po roku obowiązywania strefy zaobserwowano, że emisja pyłu zawieszonego z aut posiadających silnik Diesla zmniejszyła się o 24%, a tlenków azotu o 14%. To odpowiada 62 tonom pyłu i 960 tonom tlenków azotu w powietrzu.

Pierwszego stycznia 2010 r. weszły w życie zaostrzone przepisy, które dopuszczają tylko wjazd pojazdów spełniających normę EURO 4. Po roku obowiązywania nowych przepisów obliczono, że emisja pyłu zawieszonego pochodzącego z spalin aut z silnikiem Diesla zmniejszyła się o ponad 50%, a emisja tlenków azotu o 20%. To z kolei odpowiada 170 tonom pyłu zawieszonego oraz 1500 tonom tlenków azotu. Obliczono, że po wprowadzeniu stref ograniczonej emisji liczba mieszkańców będących narażonych na szkodliwe działanie spalin zmniejszyła się o 1/4.

Poprzez wprowadzenie Strefy Niskiej Emisji i wysoki odsetek zmodernizowanego taboru, stężenia pyłu w powietrzu związane z ruchem drogowym zostały zmniejszone o 50% z 5,4 na 2,6 $\mu\text{m}/\text{m}^3$. W roku 2010 było wyemitowane 164 ton pyłu mniej niż oczekiwano. Już w pierwszym roku Strefy Niskiej Emisji, kiedy tylko pojazdy z silnikiem Diesla bez plakietki zostały objęte wykluczeniem, odnotowano spadek emisji cząstek stałych związanych z ruchem samochodów o jedną czwartą. Stężenie PM10 w powietrzu spadło w 2010 r. o 10%, a liczba dni przekroczenia – w których wartość graniczna została przekroczona – zmniejszyła się o dziesięć. Emisje dwutlenku azotu w roku 2010 zmniejszyły się o 20%; niestety, pomimo zmniejszenia emisji NO₂ europejski limit jest nadal przekraczany.

Oczywiście istniejące przekroczenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego i dwutlenku azotu pokazuje, że sama strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej nie

Strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej

Utworzono: piątek, 11, maj 2012 07:33 Redakcja - edroga.pl

wystarczy, lecz musi być wspomagana innymi działaniami. Szczególnie zalecane jest promowanie ruchu rowerowego i pieszego oraz transportu publicznego. Poza tym, kolejnym etapem powinno być wyposażenie maszyn budowlanych oraz lokomotyw z silnikiem Diesla w filtr cząstek stałych.

Źródło: Związek Województw RP <http://www.zwrp.pl/>