



STREFY EKOLOGICZNE

Materiały pomocnicze dla gmin



CO DAJE STREFA EKOLOGICZNA MOJEMU MIASTU LUB MOJEJ GMINIE?

Zmniejszenie ilości szkodliwych substancji to ochrona zdrowia obywateli

Zanieczyszczenie powietrza, którym oddychamy, jest obecnie według szacunków Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) największym zagrożeniem dla zdrowia uwarunkowanym środowiskowo. Skutkami ciągłego obciążania organizmu wdychanymi szkodliwymi substancjami są: udar, schorzenia naczyń wieńcowych, przewlekłe choroby płuc i rak.

Strefy ekologiczne

W 1996 r. w Sztokholmie powstała pierwsza w Europie strefa ekologiczna. W Niemczech — w miastach takich jak: Berlin, Hanower czy Kolonia — pierwsze strefy ekologiczne weszły w życie 1 stycznia 2008 r. Obecnie w samych Niemczech strefy ekologiczne istnieją w 60 miastach i gminach. Strefy ekologiczne mogą być dla większości miast Europy ważnym instrumentem służącym czystości powietrza. Jak jednak widać na naszej mapie, nawet w Niemczech jeszcze nie wszystkie miasta wprowadziły strefy ekologiczne. W 28 dużych miastach z liczbą mieszkańców ponad 100 000 nie ma jeszcze strefy ekologicznej.

W europejskiej dyrektywie w sprawie jakości powietrza Unia Europejska ustanowiła wartości dopuszczalne dla zanieczyszczenia powietrza, aby chronić zdrowie obywateli oraz środowisko. Dyrektywa w sprawie jakości powietrza ustanawia między innymi również wartości dopuszczalne dla drobnego pyłu i dwutlenku azotu. Strefy ekologiczne to ważny instrument realizacji planów dotyczących czystości powietrza w miastach i gminach, służący do zmniejszenia zawartości drobnego pyłu i dwutlenku azotu w powietrzu. Ich celem jest redukcja szkodliwych dla ludzi i środowiska zanieczyszczeń powietrza do niebudzącego zastrzeżeń poziomu. Nacisk na skuteczność tych działań w ciągu najbliższych lat znacznie wzrośnie. Należy się liczyć z kolejnymi postępowaniami Komisji Europejskiej w sprawie uchybień zobowiązaniom państw członkowskich. Skutkiem mogą być sześciocyfrowe sumy kar, dla dotkniętych tym problemem miast i gmin, które będą musiały płacić za każdy dzień. Jest to wystarczający powód, aby już dzisiaj podjąć skuteczne działania mające pozytywny wpływ na zdrowie ludzi i tym samym uniknąć przyszłych kar.

CO NALEŻY ZROBIĆ, ABY STREFY EKOLOGICZNE ODNIOŚŁY SKUTEK?


Krok 1: Komunikacja


Bardzo istotnym czynnikiem dla skuteczności stref ekologicznych jest komunikacja z mieszkańcami. Możliwie jak najwcześniej należy wyjaśnić sens utworzenia strefy ekologicznej, przedstawić jej zalety dla obywateli oraz poinformować o oczekiwanych skutkach i rozwiązaniach alternatywnych. Obejmuje to zwłaszcza informacje o możliwości dodatkowego wyposażenia pojazdów w filtr cząstek stałych lub ewentualnej zmiany pojazdu na pojazd z silnikiem benzynowym. Ze względu na wysoką emisję drobnego pyłu, auta z silnikiem spalinowym czterosurowym o zapłonie iskrowym z bezpośrednim wtryskiem paliwa nie stanowią przyjaznej dla środowiska alternatywy. Oprócz udzielania informacji technicznych należy reklamować rozwiązania alternatywne, takie jak jazda rowerem lub chodzenie pieszo, zaoferować atrakcyjną ofertę transportu publicznego i promować zmianę formy komunikacji.

Dla akceptacji strefy ekologicznej ważne znaczenie ma publiczne udostępnienie danych pomiarowych, wyjaśnienie ich i wskazanie na związany z nimi postęp w ochronie zdrowia. Dlatego Zarząd Senatu ds. Rozwoju Miasta i Środowiska w Berlinie często organizował publiczne konferencje prasowe i obwieszczał tymczasowe rezultaty poprawy jakości powietrza dzięki strefie ekologicznej w Berlinie. Prowadzi to do uzyskania zrozumienia i akceptacji u mieszkańców.

Informacje dla obywateli na temat wyposażenia dodatkowego pojazdów

Właściciele pojazdów, którzy nie mogą wjeżdżać na teren strefy ekologicznej, ponieważ nie uzyskali zielonej plakietki dla swojego pojazdu, mają następujące możliwości, aby móc wjeżdżać do strefy ekologicznej:

 Samochód z silnikiem Diesla mogą wyposażyć w filtr cząstek stałych, aby uzyskać zieloną plakietkę. Dotyczy to jednak wyłącznie pojazdów spełniających wymogi standardu Euro 3. Wstępne informacje na temat dodatkowego wyposażenia można znaleźć na stronie: www.partikelfilter-nachruesten.de

 Mogą zmienić samochód z silnikiem Diesla na nowy lub używany pojazd z silnikiem spalinowym czterosuwowym o zapłonie iskrowym. Pojazdy na benzynę, o ile są wyposażone w odpowiedni katalizator, zawsze otrzymują zieloną plakietkę. Pojazdy z silnikiem spalinowym czterosuwowym o zapłonie iskrowym z bezpośrednim wtryskiem paliwa bez filtra cząstek stałych nie stanowią jednak przyjaznej dla środowiska alternatywy.

Krok 2: Oznakowanie

Strefy ekologiczne to ważny środek sprzyjający redukcji zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym. Określają i wyznaczają pewien obszar w mieście, w którym powinny obowiązywać regulacje dla strefy ekologicznej. Na teren ten od wyznaczonego terminu mogą wjeżdżać tylko pojazdy, które spełniają określony standard emisji spalin. Najwyższy standard emisji, którego spełnienie jest wymagane przy wjeździe do strefy ekologicznej, to – odpowiednio do plaketek umieszczonych na pojazdach – poziom „zielony”. Zieloną plakietkę otrzymują samochody na benzynę (pojazdy z silnikiem spalinowym czterosuwowym o zapłonie iskrowym), wyposażone w odpowiedni katalizator, pojazdy z silnikiem Diesla od poziomu Euro 4 i pojazdy z silnikiem Diesla na poziomie Euro 3, które zostały doposażone w filtr cząstek stałych.

Krok 3: Zezwolenia wyjątkowe

Oprócz zezwoleń wyjątkowych obowiązujących na terenie całych Niemiec, miasta i gminy udzielają również swoich specjalnych zezwoleń. Owe rozstrzygnięcia w poszczególnych sytuacjach umożliwiają uwzględnienie trudnych przypadków i wprowadzenie stref ekologicznych w sposób

akceptowalny społecznie. Dla wzmocnienia skuteczności strefy ekologicznej liczba udzielonych zezwoleń wyjątkowych powinna się jednak utrzymywać na niskim poziomie. Specjalne zezwolenia powinny być również generalnie udzielane na czas ograniczony.

Krok 4: Kontrola

Skuteczność stref ekologicznych będzie większa, jeżeli policja i służby porządkowe będą kontrolować plakietki przejeżdżających i parkujących samochodów. Właściciele pojazdów bez plakietki lub z plakietką nieodpowiednią muszą na terenie strefy ekologicznej zapłacić grzywnę w wysokości 80 euro. Szczególnie w Nadrenii Północnej-Westfalii należy znacznie poprawić działania kontrolne miast. Według ankiety organizacji Niemiecka Pomoc dla Środowiska z kwietnia 2014 r. w 21 z 25 ankietowanych gmin kontrole są niedostateczne. Dla poprawy skuteczności stref ekologicznych bardzo ważne znaczenie ma zwiększenie częstotliwości kontroli.

PO CZYM MOŻNA POZNAĆ, ŻE STREFA EKOLOGICZNA ODNOŚI SKUTEK?

Więcej „czystych” pojazdów – więcej czystego powietrza

Strefa ekologiczna przyczynia się do wyposażania samochodów w filtry cząstek stałych i zmian aut na mniej zanieczyszczające powietrze. Mówi się w tym kontekście o przyspieszeniu modernizacji floty. Dzięki modernizacji floty mniej szkodliwych substancji dostaje się do wdychanego powietrza. I tak dla strefy ekologicznej Berlina można wykazać, że zawartość sadzy w powietrzu spadła o połowę. Światowa Organizacja Zdrowia zakwalifikowała sadzę z silników Diesla jako wysoce rakotwórczą. Dzięki redukcji sadzy o połowę strefa ekologiczna znacznie się przyczynia do ochrony zdrowia ludności. Jednocześnie spadło o 20% stężenie tlenków azotu. Ta redukcja jest również korzystna dla zdrowia, ponieważ tlenki azotu podrażniają drogi oddechowe i im szkodzą.

Według obliczeń Federalnego Urzędu ds. Ochrony Środowiska zanieczyszczenie drobnym pyłem dzięki strefom ekologicznym na etapie rozszerzonym, tzn., gdy zezwolenie na wjazd posiadają wyłącznie pojazdy z zieloną plaketką, ulega obniżeniu o 10 do 12%, czego skutkiem jest zmniejszenie do 20 dni, tyle o ile został przekroczony limit.

POWIETRZE WCIĄŻ JESZCZE NIE JEST CZYSTE?

Powszechny obowiązek posiadania plaketek

Istnieją poważne źródła sadzy z silników Diesla, które jak dotąd nie zostały objęte strefami ekologicznymi i które do tej pory nie podlegają żadnym innym regulacjom mającym na celu dalszą redukcję emisji. Należą do nich w szczególności maszyny budowlane, statki żeglugi śródlądowej i pojazdy trakcyjne spalinowe. Maszyny budowlane, takie jak: koparki, spycharki gąsienicowe lub generatory prądu przyczyniają się w obszarze śródmiejskim w ponad jednej czwartej do emisji drobnego pyłu uwarunkowanej ruchem pojazdów. Miejsce zanieczyszczenia są znacznie wyższe. Emisja zanieczyszczeń przez maszyny budowlane prowadzi do znacznych obciążeń dla zdrowia pracowników budowlanych. Gminy mogą na to oddziaływać poprzez nakładanie w przetargach publicznych obowiązków na firmy budowlane, aby stosowały tylko maszyny z filtrami cząstek stałych. Środki transportu, takie jak: statki żeglugi śródlądowej i pojazdy trakcyjne spalinowe nie musiały dotąd — również w strefach ekologicznych — spełniać żadnych dodatkowych zobowiązań do ograniczenia emisji. Miasta z portami śródlądowymi mają możliwość stosowania bezpośredniej zachęty do używania filtrów cząstek stałych poprzez kształtowanie opłat portowych. Dzięki budowie i eksploatacji przybrzeżnych instalacji zasilania elektrycznego na bazie energii odnawialnych można zmniejszyć emisje cumujących statków. W przypadku przetargów na usługi komunikacji kolejowej, jeżeli konieczne jest używanie pojazdów trakcyjnych spalinowych, należy postawić warunek stosowania wyłącznie pojazdów szynowych wyposażonych w filtry. W przypadku używania w transporcie publicznym autobusów miasta i gminy powinny służyć przykładem i wyposażać wykorzystywane autobusy w filtry cząstek stałych w celu zmniejszenia emisji sadzy lub w systemy SCR dla zmniejszenia emisji sadzy i tlenku azotu.

CO DALEJ Z OCHRONĄ ŚRODOWISKA?

Redukcja stężenia dwutlenku azotu (NO₂)

W celu ochrony zdrowia i ekosystemów w dyrektywie w sprawie jakości powietrza ustalone zostały wartości dopuszczalne dla dwutlenku azotu. Roczna wartość dopuszczalna dla NO₂ wynosi przykładowo 40 µg/m³. Obowiązuje ona od 2010 r. Niektóre miasta uzyskały od Komisji Europejskiej zgodę na przedłużenie terminu, ale one również będą musiały z początkiem 2015 r. przestrzegać wartości dopuszczalnych dla NO₂. Rzut oka na wyniki pomiarów pokazuje, jak duża jest skala zagrożenia dla zdrowia ludności w wyniku szkodliwego działania NO₂. W 2012 r. w 65% stacjach pomiarowych usytuowanych w pobliżu ruchu pojazdów została przekroczona średnia wartość roczna. Dlatego w wielu miastach Niemiec należy szybko podjąć działania zmierzające do redukcji poziomu NO₂.

Jedną z możliwości to wprowadzenie niebieskiej plakietki dla pojazdów o wyjątkowo niewielkiej emisji NO₂. Niebieska plakietka umożliwiłaby dalsze wykorzystanie zastosowanego instrumentu, jakim jest strefa ekologiczna, nie tylko do zmniejszenia ilości sadzy, lecz również w przyszłości do redukcji stężenia dwutlenku azotu.

Cel: Miasta atrakcyjne dla mieszkańców

Zmiana środka transportu z samochodu na środki transportu przyjazne środowisku stanowi dobre rozwiązanie, które nie tylko sprawia, że nasze powietrze jest czystsze, lecz również że nasze miasta są atrakcyjniejszymi miejscami do życia. Środki transportu przyjazne środowisku, takie jak: ruch pieszy i rowerowy) łączą się z korzystaniem z transportu publicznego. W wyniku zwiększenia udziału ruchu pieszego i rowerowego powietrze będzie czystsze, poziom hałasu się obniży, a jakość życia w mieście znacznie wzrośnie. Dzięki temu miasta będą atrakcyjniejsze. Zwłaszcza rowery i e-rowery niosą ze sobą wielki potencjał zmian w śródmiejskim transporcie osób. Rowery towarowe tworzą atrakcyjne rozwiązanie alternatywne dla śródmiejskiego transportu towarów. Ważnym warunkiem wzrostu udziału ruchu rowerowego w komunikacji jest rozbudowa infrastruktury. Ta zmiana komunikacyjna oprócz wielu innych pozytywnych efektów prowadzi do polepszenia czystości powietrza w miastach.

Osoby do kontaktów i więcej informacji

Heiko Balsmeyer
Koordynator projektu LIFE+ Clean Air
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Telefon: +49 30.280 351-22
heiko.balsmeyer@vcd.org

Więcej informacji na temat stref ekologicznych i czystego powietrza w miastach można znaleźć na naszej stronie internetowej:
www.cleanair-europe.org



© 2014
Verkehrsclub Deutschland e.V.
www.vcd.org

Verkehrsclub Deutschland VCD – klub transportu ekologicznego.
Od 1986 roku prawdziwa alternatywa dla osób dbających o ochronę środowiska

Clean Air

to wspólny projekt dziewięciu europejskich organizacji ekologicznych walczących o czyste powietrze w miastach Europy.

Mimo licznych uregulowań prawnych na płaszczyźnie europejskiej, państwowej i regionalnej, mających na celu czystość powietrza, w wielu miastach cele dotyczące czystości powietrza są zaniedbywane. Szkodzi to środowisku, klimatowi i zdrowiu obywateli. Czas zacząć działać.

www.cleanair-europe.org

Już od 2009 r. trwa kampania „Klimat bez sadzy”, w której bierze udział dwanaście europejskich organizacji pozarządowych. Jej celem jest redukcja emisji sadzy, która prowadzi do zahamowania procesu ocieplania klimatu oraz ochronę środowiska i zdrowia ludzi.

www.sootfreeclimate.org

A project by



project coordination

co-financed by the
EU's LIFE financial
instrument



associated campaign

