

Znamy propozycje stref czystego transportu we Wrocławiu

data aktualizacji: 2022.12.26



Masz warsztat we Wrocławiu? Magistrat we współpracy z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych przeprowadził pomiary emisji samochodowych i na ich podstawie przygotował możliwe scenariusze utworzenia strefy czystego transportu. W 2023 roku rajcy miejscy chcą z mieszkańcami konsultować zakres strefy jak i wiek samochodów do niej wpuszczanych.

Wrocław jest trzecim miastem w Polsce, po Krakowie i Warszawie, który wykonał badania floty samochodów oraz emisji spalin pochodzących z transportu drogowego. Na tej podstawie przygotowano propozycje kształtu strefy czystego transportu, w tym kryteriów wjazdu. Dziś zaprezentowano ekspercki raport, który określa możliwe granice strefy, a także zawiera rekomendacje w zakresie ograniczeń wjazdu do obszaru niskoemisyjnego.

W raporcie Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA) znalazły się rekomendacje. Jakie samochody mogą nie wjechać do wyznaczonej strefy czystego transportu? Stosunkowo znaczna liczba prywatnych samochodów liczy około 20 lat i jednocześnie spełnia normę EURO 3. Pojazdy o normie EURO 1 i starsze są już nieliczne, ich udział we flocie pojazdów poruszających się po ulicach Wrocławia jest niższy niż 2%. To o tyle istotne, że tzw. drugi wariant ustawia poprzeczkę na wysokości 25 lat (EURO 3) dla silników benzynowych i 20 lat (EURO 4) dla diesli i jest to wariant rekomendowany przez autorów raportu.

Jest propozycja Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu

W raporcie znalazły się rekomendacje co do proponowanego kształtu strefy jak i samochodów, które mogłyby do strefy wjeżdżać.

- Analizowane są trzy warianty oparte na typowych dla Wrocławia uwarunkowaniach terenowych, czyli z granicami opartymi na rzekach oraz nasypach kolejowych. Takie podejście rekomendowane jest przez miasta w Europie Zachodniej, w których funkcjonują już podobne strefy. Pierwszy z wariantów obejmuje tylko ściśle centrum miasta, a zatem obszar zawarty wewnątrz Fosu Miejskiej i Odry. To zaledwie 0,6% powierzchni Wrocławia, zamieszkały przez 1,6% jego populacji – informuje Tomasz Stefanicki z Biura Zrównoważonego Rozwoju.

Autorzy raportu nie rekomendują wdrożenia tego „minimalnego rozwiązania” oceniając, że będzie ono niewystarczające, aby zauważalnie wpłynąć na jakość powietrza w mieście. Zalecają wdrożenie strefy, której granice oparte byłyby od południa na nasypie kolejowym przy Dworcu Głównym i dalej, od zachodu, wzdłuż nasypu linii kolejowej na Poznań, natomiast od północy i wschodu na Starej Odrze, łącząc się z terenami kolejowymi w okolicach skrzyżowania ulic Krakowskiej i Na Niskich Łąkach.

- Proponowany obszar objąłby nie tylko centrum, ale także osiedla o typowej zabudowie kwartałów kamienic. Stanowi on ok. 6% obszaru miasta, ale mieszka tam co czwarty wrocławianin. W granicach strefy znalazłoby się wiele instytucji publicznych, kampusów uczelnianych, zakładów pracy, a także centrów handlowych i usługowych. W konsekwencji, przy podejmowaniu decyzji o zakupie samochodu, zdecydowana większość mieszkańców miasta brałaby pod uwagę kryteria wjazdu do obszaru niskoemisyjnego. Ponadto, na teren rekomendowanej strefy można z łatwością dojechać komunikacją miejską, zostawiając pojazd na publicznych parkingach zlokalizowanych poza jej granicami - wyjaśnia Maciej Mazur, dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA), które wykonywało badania na zlecenie Wrocławia.

Jak wygląda „wariant maksymalny”?

Granice trzeciego wariantu strefy na zachodzie i północy pokrywają się z wariantem drugim, jednak na wschodzie obejmują całą Wielką Wyspę, a na południu sięgają do nasypu kolejowej obwodnicy towarowej, co oznacza, że poza osiedlami śródmiejskimi, włączają do strefy o zabudowie typowo mieszkaniowej, w tym Gaj, Huby, Tarnogaj, Powstańców Śląskich, Borek, a także Biskupin, Sępolno i Zalesie. To łącznie ponad 16% obszaru Wrocławia zamieszkała przez prawie połowę populacji miasta. Autorzy raportu nie rekomendują tej granicy głównie ze względu na znacznie trudniejszą realizację i problemy wynikające z faktu, że w takiej strefie znalazłoby się m.in. odcinki dróg krajowych oraz parkingi park&ride.

EURO2, EURO4, EURO6? Kogo wpuścić do strefy?

- Drugim kluczowym elementem rekomendacji są kryteria wjazdu do strefy. Tu również autorzy raportu proponują trzy warianty. Pierwszy, nazwany ostrożnym, ustawia poprzeczkę na poziomie 30 lat (EURO 2) dla samochodów benzynowych oraz 25 lat (EURO 3) dla diesli. Gdyby te restrykcje wprowadzić obecnie, wykluczonych z poruszania się po strefie byłoby ok. 2% samochodów, generujących 4% tlenków azotu i 16% cząstek stałych. Ponieważ zakładana data wdrożenia strefy to rok 2025, odsetek ten będzie zapewne wyraźnie niższy i prawdopodobnie nie przełoży się znacząco na poprawę jakości powietrza w mieście – opisuje Tomasz Stefanicki.

Drugi wariant ustawia poprzeczkę na wysokości 25 lat (EURO 3) dla silników benzynowych i 20 lat (EURO 4) dla diesli i jest to wariant rekomendowany przez autorów raportu. W czasie przeprowadzania badań takie restrykcje objęłyby 13% zeskanowanych pojazdów, przekładających się na 25% emisji tlenków azotu oraz 58% cząstek stałych. Oczywiście również w tym wypadku 3 letni okres pomiędzy badaniem a zakładanym wdrożeniem strefy znacznie zmniejszy te liczby, ale efekt powinien być zauważalny.

- Wreszcie trzeci wariant zakłada poprzeczkę na poziomie odpowiednio 20 lat (EURO 4) dla silników benzynowych i 15 lat (EURO 5) dla diesli. Do takiej strefy nie wjechałaby jedna trzecia aut poruszających się dziś po Wrocławiu, odpowiedzialna za emisję blisko 40% tlenków azotu i 85% cząstek stałych. W tym wypadku zapewne większa część z aut objętych restrykcjami nadal będzie użytkowana w 2025 r., gdyż są to często samochody w jeszcze stosunkowo dobrym stanie technicznym. Wszystkie trzy warianty zakładają dwukrotną aktualizację kryteriów o jedną generację w latach 2028 i 2032 – tłumaczy Stefanicki.

Jakie pojazdy jeżdżą po ulicach Wrocławia?

Z badań wynika, że przeszło 91% pojazdów poruszających się po wrocławskim śródmieściu to samochody osobowe. Około 8% to samochody dostawcze. Ciężarówki, autobusy i motocykle stanowią łącznie zaledwie 1% pojazdów w ruchu zarejestrowanych w badanych lokalizacjach.

Jeśli chodzi o wiek pojazdów, najliczniejszą grupą są samochody nowe, spełniające normy EURO 6, wyprodukowane po 2014 roku, a zatem liczące nie więcej niż 8 lat. Te pojazdy stanowią około jednej trzeciej wrocławskiej floty pojazdów. Co ciekawe, drugą pod względem liczności grupą są pojazdy spełniające normę EURO 4, czyli mniej-więcej piętnastoletnie. To jedna czwarta wszystkich aut jeżdżących po mieście. Samochody EURO 5 (ok. dziesięcioletnie) i EURO 3 (ok. dwudziestoletnie) stanowią po ok. 15%. Jest też trochę pojazdów z normą EURO 2, która obowiązywała w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych, ale to już mniej niż co dwudziesty pojazd w ruchu na wrocławskich ulicach.

Już wiosną zdecydują mieszkańcy wspólnie z rajcami

W komunikacie prasowym mocno podkreśla się, że rekomendacje ekspertów to jednak na tym etapie tylko opinia oparta na wynikach badań oraz doświadczenia miast zachodnioeuropejskich. Kolejnym krokiem będzie zweryfikowanie ich z oczekiwaniami wrocławian. Miasto planuje w przyszłym roku przeprowadzenie konsultacji społecznych. Ich rozpoczęcie miasto planuje na wiosnę. Do tego czasu daje wszystkim zainteresowanym możliwość zapoznania się z treścią raportu, przygotowania uwag i propozycji.

Fot. PSPA

Źródło: