

Sprawozdanie z wyjazdu studyjnego

Data spotkania 19 czerwca 2018 roku

Miejsce spotkania Ministerstwo Środowiska Republiki Czeskiej (ulica Vršovická 10, 65 - 100 Praha)

Tematyka spotkania Polsko-czeskie konsultacje dotyczące stref niskiej emisji (LEZ) i doświadczeń związanych z ich stanowaniem w Republice Czeskiej

Uczestnicy spotkania

1. Ministerstwa Środowiska Republiki Czeskiej,
2. Ministerstwa Środowiska Republiki Słowackiej,
3. Centrum Badań Transportowych w Brnie,
4. Urzędu Miasta Praga,
5. Urzędu Miasta Ostrawa,
6. Urzędu Miasta Brno,
7. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego,
8. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego,
9. Krakowskiego Alarmu Smogowego,
10. Urzędu Miasta Krakowa.

Pozostałe informacje: Spotkanie odbyło się w ramach realizacji „Projektu zintegrowanego LIFE w zakresie wdrażania Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze” (LIFE-IP MALOPOLSKA / LIFE14 IPE PL021), działanie E3 Tworzenie sieci wymiany doświadczeń z innymi projektami.

W dniu 19 czerwca 2018 roku w siedzibie Ministerstwa Środowiska Republiki Czeskiej (ulica Vršovická 10, 65 - 100 Praha) odbyło się spotkanie dotyczące stref niskiej emisji oraz doświadczeń związanych z ich ustanowieniem w Republice Czeskiej.

W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele:

1. Ministerstwa Środowiska Republiki Czeskiej,
2. Ministerstwa Środowiska Republiki Słowackiej,
3. Centrum Badań Transportowych w Brnie,
4. Urzędu Miasta Praga,
5. Urzędu Miasta Ostrawa,
6. Urzędu Miasta Brno,
7. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego,
8. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego,
9. Krakowskiego Alarmu Smogowego,

10. Urzędu Miasta Krakowa.

Po powitaniu uczestników przez przedstawiciela czeskiego Ministerstwa Środowiska, przedstawieniu uczestników i krótkiej prezentacji regionów – Śląska i Małopolski oraz prezentacji projektu zintegrowanego LIFE „Wdrażanie programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze” przedstawiono zapisy prawne, założenia metodyczne do wprowadzenia LEZ oraz dotychczasowe działania w tym zakresie z miast: Praga, Ostrawa i Brno.

1. Podstawy prawne stanowienia stref niskiej emisji (LEZ) w Republice Czeskiej

Podstawowym źródłem zanieczyszczeń w Republice Czeskiej są źródła lokalne (ogrzewanie budynków) oraz transport. Dotychczas w Czechach nie wprowadzono stref niskiej emisji, pomimo że przepisy prawne pozwalające na ich stanowienie istnieją już od 2011 roku. System LEZ jest wzorowany na systemie niemieckim, co miało na celu umożliwienie wzajemnej uznawalności oznakowania pojazdów.

W przepisach czeskich LEZ zdefiniowane są jako narzędzie obniżające zanieczyszczenia transportowe i powinny być zachętą dla mieszkańców do wymiany swoich pojazdów.

Średni wiek pojazdów w Czechach, to 13-15 lat.

W pracach nad ustanowieniem strefy niskiej emisji (LEZ) najważniejsze jest opracowanie studium wykonalności dla strefy, które zawiera analizę funkcjonowania transportu zbiorowego, analizę składu floty (ile pojazdów i w jakim wieku porusza się po mieście) oraz analizę jakości powietrza itp. Na jego podstawie opracowywane są propozycje zasięgu LEZ oraz harmonogram wszystkich działań, które gmina powinna podjąć w celu wprowadzenia LEZ.

Opracowywanie studium dofinansowywane jest z budżetu Ministerstwa Środowiska i od wyników analiz w nim zawartych zależy czy LEZ zostanie wprowadzony.

Warunki wdrożenia LEZ:

- Bardzo dobrze funkcjonująca komunikacja miejska,
- Zapewnienie odpowiedniej ilości miejsc parkingowych,
- Dobrze zaprojektowane trasy objazdowe.

Na poziomie krajowym ważność stref niskiej emisji została podkreślona w krajowych dokumentach dotyczących jakości powietrza, natomiast na poziomie regionalnym LEZ zostały wpisane w programy ochrony powietrza. Za programy przyjęte w ramach rozporządzenia rządu odpowiadają wszystkie ministerstwa, natomiast za same strefy niskiej emisji odpowiada przede wszystkim Ministerstwo Transportu, które współpracuje ściśle w tym zakresie z Ministerstwem Środowiska.

Podstawy prawne wprowadzenia LEZ w Republice Czeskiej:

- Ustawa o ochronie powietrza,
- Rozporządzenie rządu (jako akt wykonawczy do ustawy).

LEZ są narzędziem dobrowolnym - gmina sama może zdecydować czy wprowadzi strefę na swoim terenie czy nie. Jeżeli gmina zdecyduje się na wprowadzenie strefy, to robi to uchwałą rady gminy – jest to ogólnie obowiązujący akt (porównywalny do rozporządzenia lokalnego – akt prawa miejscowego w PL).

Do strefy mogą wjechać jedynie oznakowane pojazdy, także z innych państw, pod warunkiem, że ich oznakowanie jest podobne do oznakowania czeskiego (wynika to z porozumienia o wzajemnej uznawalności oznakowania pojazdów w Czechach i Niemczech). W systemie niemieckim, jeżeli pojazd posiada DPF (filtr cząstek stałych), to bonifikatą jest przeniesienie pojazdu do wyższej kategorii emisyjnej (np. z 3 do 4). W systemie czeskim tego nie ma i również Niemcy nie uznają tego rozwiązania u Czechów. Niemiecki system nie uwzględnia na chwilę obecną wyższych norm Euro 5 i 6 czy pojazdów zeroemisyjnych. Jeżeli w systemie niemieckim nie zostaną uwzględnione wyższe normy emisyjne, to system czeski mimo wszystko ulegnie takiej zmianie, co oznacza, że zakończy się wzajemna uznawalność oznakowania pojazdów (będą one niezgodne).

Uchwała rady gminy powinna określać:

- Wyjątki wjazdu do strefy i ich oznakowanie – w ustawie przewidziano wiele wyjątków (np. dla pojazdów uprzywilejowanych – karetki, straż pożarna, policja, transport publiczny, samochody pocztowe, wyjątki dla mieszkańców strefy lub indywidualne – np. ze względu na niepełnosprawność czy na czas trwania jakiegoś przedsięwzięcia). Wprowadzenie wyjątków w LEZ znacznie ogranicza ich efektywność, ale bez nich, stanowienie stref mogłoby być bardzo trudne do przeprowadzenia i społecznie nieakceptowalne.
- Kategorie emisyjne pojazdów - czeska ustawa o ochronie powietrza dzieli pojazdy pod kątem norm EURO i nie ustala minimum emisyjnego, natomiast gmina sama decyduje o tym, jakie normy będą określone dla strefy. Patrząc globalnie, pojawia się problem braku jednolitych zakazów w strefach w różnych gminach.
- Opis sytuacji szczególnych - np. jakie ograniczenia zostaną wprowadzone w strefie w przypadku alarmu smogowego
- Określenie granic strefy.

Ustanawiając LEZ gmina zawsze musi zapewnić alternatywną trasę objazdową, tak aby zapewnić przepustowość dróg.

Ważne jest również ustanowienie odpowiednio długiego *vacatio legis* – w tym przypadku 12 miesięcy, tak aby wszyscy mieszkańcy, mogli zapoznać się z funkcjonowaniem strefy.

Podstawą do ustanowienia LEZ jest studium transportowe. Jeżeli na podstawie jego wyników gmina nie zdecyduje się na wprowadzenie LEZ ma jeszcze możliwość ustanowienia regulaminu na sytuacje smogowe (prawdopodobnie rozumiane jako alarm smogowy), który może określać zasady wjazdu pojazdów do centrów miast wyłącznie w czasie wystąpienia sytuacji smogowych. Strona czeska nie określiła czy w ramach studium ocenia się też potencjalny spadek emisji hałasu oraz poprawę bezpieczeństwa w centrach miast, a przez to poprawę jakości życia mieszkańców centrów miast.

Regulamin na sytuacje smogowe gmina może wprowadzić równolegle z LEZ. Wtedy taki regulamin zawiera zaostżenia warunków wjazdu do LEZ. W trakcie sytuacji smogowych (np. jeżeli gmina

ustanowiła w LEZ normę emisji EURO 3, to w regulaminie, w czasie alarmu smogowego, może ją zaostrzyć np. do EURO 4).

Oznakowanie pojazdów:

- Aby otrzymać oznakowanie pojazdu wystarczy dowód rejestracyjny.
- Oznaczenia będą produkowane przez Ministerstwo Środowiska, natomiast ich wydawaniem będą zajmować się gminy, które wprowadzą LEZ na swoim terenie. Ministerstwo Środowiska ma możliwość upoważnienia innych podmiotów do rozprowadzania oznakowań (np. wybrane stacje diagnostyczne).
- Cenę oznakowania reguluje rozporządzenie i wynosi ona 3€.

Zgodnie z zapisami ustawy Ministerstwo Środowiska jest zobowiązane prowadzić wykaz LEZ.

Ministerstwo Środowiska wydało wskazówki metodologiczne dla gmin, które zamierzają wprowadzić LEZ na swoich terenach.

Pytania:

1. Na jakiej podstawie wydawane jest oznakowanie, jeżeli z dokumentacji pojazdu nie wynika kategoria normy emisji? – Decyduje pierwsza rejestracja w kraju.
2. Czy w Republice Czeskiej istnieje problem z wycinaniem DPF i czy był to problem w negocjacjach z Niemcami?

System informowania o zanieczyszczeniu powietrza w RCz

Alarm smogowy dla pyłu PM 10 – 150 µg/m³

Poziom informowania dla pyłu PM10 – 100 µg/m³

Aby ogłosić przekroczenie któregoś z poziomów, to jeżeli w strefie są dwie stacje pomiarowe - na obu musi wystąpić przekroczenie; natomiast jeżeli stacji jest więcej - na połowie z nich musi wystąpić przekroczenie normy.

Od 2017 roku system informowania opiera się na pomiarze z ostatnich 12 godzin (wcześniej pomiar 24-godzinny). System 12-godzinny jest bardziej elastyczny i nie powoduje opóźnień z wprowadzaniem poziomów informowania/alarmowych.

System informowania jest jednolity dla całej Republiki Czeskiej i odpowiada za niego Instytut Hydrometeorologii, który ogłasza alarmy dla aglomeracji/rejonów, na które podzielony jest kraj.

W Republice Czeskiej informacja jest przekazywana przez Instytut Hydrometeorologii do Krajskich Urzędów i dalej do mediów (które mają obowiązek przekazywać informację nieodpłatnie), informacja ma trafiać również do gmin, które będą miały wprowadzone LEZ lub regulamin na sytuacje smogowe.

Informacja dla kierowców o alarmie smogowym, którzy poruszają się w mieście gdzie jest LEZ, jest przekazywana przez radio.

Ustawa określa warunki stanowiącia i odwoływania alarmów – jeżeli na żadnej ze stacji nie będzie przekroczenia 100 µg/m³ alarm jest odwoływany. W czasie spadku stężeń zanieczyszczeń prowadzone są prognozy czy spadek nie jest chwilowy, tak aby nie odwoływać alarmu bez uzasadnienia.

W gminach, w których zostaną wprowadzone LEZ alarm smogowy ogłaszany będzie od 100 µg/m³ dla pyłu PM10.

Jeżeli gmina ma wprowadzony regulamin na sytuacje smogowe, to sama może określić poziom, od którego ogłoszony będzie alarm ($100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lub $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Dofinansowanie stref niskiej emisji

Ministerstwo Środowiska motywuje gminy finansowo do wprowadzenia LEZ. Dofinansowanie jest przeznaczone na opracowanie studiów wykonalności dla stref niskiej emisji.

W czasie pierwszego naboru na dofinansowania zainteresowanie było bardzo małe. Alokacja wynosiła wtedy 10 mln koron czeskich, a wnioski złożyło miasto Pisek, Brno, Ostrawa.

W 2017 r. odbył się kolejny nabór z alokacją 100 mln koron czeskich. Dofinansowanie przeznaczone było na opracowanie studium wykonalności dla LEZ, regulaminu na sytuacje smogowe, aktualizację planu mobilności miejskiej (plany te w największym stopniu rozwiązują problem transportu w sposób całościowy). W 2018 r. alokacja wynosiła ok. 130 mln koron czeskich.

Studium wykonalności dla LEZ – Instytut Badań Transportowych

Studium wykonalności LEZ rozumiane jest jako część systemu mobilności miejskiej.

Studium wykonalności składa się z 2 części:

1. analiza realności wykonania – propozycja strefy,
2. analiza jej efektywności,

Ważne, aby przed przystąpieniem do opracowywania studium wykonalności, miasto posiadało model transportu. Jeżeli gmina nie posiada modelu, to należy go dodatkowo opracować.

Warunki wprowadzenia stref niskiej emisji:

1. Warunek – Zasięg

Najważniejszą sprawą jest zakres LEZ (zasięg) – LEZ obejmuje/ zawiera kluczowe punkty, do których dojeżdżają mieszkańcy. Czyli ważne jest, aby LEZ obejmowały centra miast, które są celem większości ludzi/mieszkańców.

2. Warunek - Zakres

Zakres LEZ jest definiowany przez trasy dojazdowe/objazdowe. Trasy te muszą być przepustowe i mogą przecinać strefę.

3. Warunek - Restrykcyjność strefy

Czyli podział strefy w zależności od tego jakie pojazdy będą mogły do niej wjechać. Warto analizować również podzielenie LEZ na podstrefy (np. czerwona, żółta i zielona i wystopniować wymogi, np. do strefy zielonej wjazd mają pojazdy zeroemisyjne, do żółtej Euro 5 i 6, do czerwonej Euro 3 i 4).

4. Warunek - Wyjątki

Wyjątki:

- | | | |
|---------------------------|---|---|
| 1. dla osób | } | Mały wpływ na efektywność strefy |
| 2. pojazdów specjalnych | | |
| 3. mieszkańców | } | Kluczowe wyjątki mające bardzo duży wpływ na efektywność strefy |
| 4. lokalni przedsiębiorcy | | |

5. Warunek - Kontrola

W systemie niemieckim kontrolę prowadzi straż miejska (Berlin), co nie jest efektywne. Propozycją jest automatyczny system (automatyczna kontrola) podobnie jak winiety. W Londynie np. stosuje się system, który rozpoznaje rejestrację pojazdu, któremu nadane zostało oznakowanie.

6. Warunek – „Marketing polityczny”

LEZ są tematem kontrowersyjnym, dlatego należałoby stworzyć im dobry marketing i przekonywać mieszkańców, że LEZ przyniosą im korzyści. W Berlinie funkcjonuje strona internetowa poświęcona LEZ. Zaleceniem jest by w sposób bardzo jasny informować czy strefa jest efektywna.

7. Warunek – Monitoring

Jest to kluczowy parametr, który daje informacje o tym, czy strefa jest efektywna.

8. Warunek – Analiza składu floty

W Republice Czeskiej rejestr pojazdów prowadzi Ministerstwo Transportu. Raport jest trudno dostępny; alternatywą są pojedyncze studia transportowe.

9. Warunek – Czynniki emisyjne

Emisja pojazdu w czasie, odległości dla danego typu pojazdu. Generalnym problemem w UE jest to, że emisje z transportu nie odpowiadają tym deklarowanym przez producenta.

10. Warunek – studia rozproszenia – modelowanie

Modelowanie nie uwzględnia zjawiska „kanionu miejskiego” – uwzględnienie tego zjawiska spowodowałoby doprecyzowanie studiów wykonalności.

Ogólne metody oceny:

- modelowanie przed LEZ
- pomiary immisji i analiza cząstek (analiza chemiczna)

Studia empiryczne – 3 możliwości:

1. LEZ ma marginalny wpływ (Jiang i Boltze, 2012, Niemcy)
2. LEZ ma ogromny wpływ (Ferreira et al., 2015, Lizbona; Ellison et al., 2013; Lutz i Wulff, 2010)
3. LEZ doprowadził do obniżenia emisji z transportu (Qadin et al., 2013, Niemcy; Perron et al., 2016, Mediolan, Włochy)

Wnioski z powyższych studiów:

- LEZ i jego ograniczenia poprawiają powietrze w samej strefie, ale już nie w jej sąsiedztwie,

- wyniki badań są porównywalne co do tlenków azotu, ale nie co do pyłu.

Dlaczego wpływ LEZ jest tak mały?

- deklarowana emisja pojazdów różni się od rzeczywistej,
- krótki odstęp czasu przed i po wprowadzeniu LEZ (mogły mieć wpływ warunki rozproszenia),
- badane efekty brały pod uwagę samą emisję komunikacyjną, bez emisji wtórnej.

Warunki efektywności LEZ:

1. deklarowane emisje = rzeczywiste emisje,
2. długookresowy monitoring koncentracji i składu floty,
3. dynamiczny skład floty (!).

Deklarowane parametry pojazdów = rzeczywiste parametry pojazdów (problem wycinania DPF).

LEZ nie są krokiem czysto środowiskowym, ale przyczyniają się też do zmiany zachowań ekonomicznych populacji. Obecnie LEZ nie są efektywne, ale mają potencjał na przyszłość – w zależności od podejmowanych w przyszłości działań (np. normy EURO 5 i 6, strefy zeroemisyjne – Londyn).

Pytania:

Czy LEZ zmniejszają ilość pojazdów?

Zależy to od tego jaki model zmiany zachowania populacji został założony w studium.

Model przyjęty w Pradze: 70% mieszkańców zmieni samochód; 15% zmieni swoje cele podróży; 15% będzie testować różne rozwiązania;

W ramach strefy spadek liczby samochodów o 4%, w mieście o 2,4 %

Czy ze studium wykonalności można porównać modelowane efekty z rzeczywistymi?

Widoczny jest niewielki rozdźwięk pomiędzy emisją modelowaną a rzeczywistą.

4. Miasto Ostrawa

Projektowano 2 strefy LEZ – Centrum i Poruba

Rokiem docelowym na wprowadzenie LEZ miał być rok 2020.

Ze względu na niskie spadki stężeń, głównie pyłu PM10, rada miejska zdecydowała o niestanowieniu LEZ. Planowane jest wprowadzenie regulaminu na sytuacje smogowe. W przetargu została wybrana firma, która przeprowadzi analizy transportowe, ale będą one wykonane dopiero w 2019 roku (marzec).

W ramach systemu obrony cywilnej wprowadzone jest ostrzeganie przez „centrum kryzysowe”, które informuje magistrat, strony internetowe miasta, system informacyjny miasta, a także środki ochrony ludzi – szkoły, szpitale, domy seniora, komunikacja. Informacje przesyłane są poprzez sms.

Problemem Ostrawy są przekroczenia PM10, PM2,5 b(a)p.

Miasto wspiera rozwój transportu zero/niskoemisyjnego (polityka miasta) – zrównoważony transport.

W Ostrawie wprowadzenie LEZ jest trudne politycznie.

Całkowite koszty wprowadzenia LEZ (oszacowane w studium):

- znakowanie strefy 1,1, mln koron czeskich,
- portal internetowy (aplikacja) – nie szacowano osobno,
- inne materiały informacyjne – 1,2 mln koron czeskich.

Często w ramach studiów szacowane są koszty rozszerzenia ilości miejsc parkingowych i rozbudowy komunikacji. W Ostrawie nie brano tego pod uwagę, bo pieniądze są zabezpieczone w budżecie. Obecnie są 3 parkingi (łącznie 500-600 miejsc); planowanych jest jeszcze 6-7 parkingów.

Miasto Praga

Stan prawny czeski aktualnie odpowiada niemieckiemu z lat 2007/2008.

2013 r – studium wykonalności – Praga

2014 r – wybory samorządowe; podstawy LEZ

2015 r – projekt LEZ omówiony ze wszystkimi dzielnicami, które go odrzuciły ze względu na brak tras objazdowych (obwodnica Pragi), a także były prowadzone prace z Ministerstwem Środowiska nad zmianami do ustawy w zakresie LEZ,

2017 r – dokończono aktualizację studium wykonalności dla LEZ

Problemem jest system opierający się na fizycznym oznakowaniu pojazdów, gdzie w Pradze większość podobnych usług jest zdigitalizowana i działa online. W razie kontroli zawsze konieczna będzie obecność policji, co wyklucza kontrolę automatyczną (słabość systemu?). W 2016 r Praga wprowadziła nowoczesny system stref płatnego parkowania, co w dużej części duplikuje efekt LEZ. Strefa parkowania w Pradze jest całkowicie zautomatyzowana (online).

2018 r – kolejne wybory samorządowe i żadna z partii nie ma w planach wprowadzenia LEZ.

Pytania:

1. Jakich efektów można by się spodziewać po wprowadzeniu LEZ w Pradze?

Strefa płatnego parkowania – ruch spadł o 1/4 , czyli o ok. 20-22%.

Jeżeli LEZ w Pradze wprowadzono by z normą EURO 4 to spadek wynosiłby dla PM10 -4,5%, bo ok. 70% pojazdów spełnia te normy (i skład floty nadal się polepsza).

2015 r – 75%

2019 r – 90% - pojazdów spełniających normy (warunki wjazdu do strefy)

Przy obecnym kształcie stref, wprowadzenie LEZ w Pradze niczego nie wniesie. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest fakt, że Praga jest bogatym miastem i ponad 70% pojazdów spełnia wysokie normy emisyjne.

Dużym problemem jest brak obwodnicy. Rozwiązanie – opłaty za wjazd do miasta – Praga planuje zwiększyć opłatę z 10 do 200 koron.

Dzienna opłata – jako możliwość wprowadzenia z mocy ustawy. Opłaty te obowiązują jedynie w uzdrowiskach, ale nie są wyższe niż 20 koron.

2. Czy rozważany jest zakaz wjazdu dla diesli?

Nie rozważano takich możliwości, nawet w Niemczech nie jest to zbyt entuzjastycznie przyjmowane; raczej są to naciski organizacji społecznych. Niemcy nie są przychylni temu rozwiązaniu. Zakaz wjazdu dla diesli równałby się wprowadzeniu LEZ, tylko opierałby się na rodzaju paliwa i dodatkowo spowodowałby duże obniżenie wartości samochodów z silnikiem diesla, a jednocześnie spowodowałby stratę materialną dla posiadaczy takich samochodów.

Warto spojrzeć na studium wykonalności LEZ dla Sztokholmu, zwłaszcza pod kątem pracy z opinią publiczną.

Mieszkańcy rocznie za wjazd do miasta płacą 1200 koron za pierwsze auto. Turyści mogą wjechać do centrum (opłata w parkomacie).

3. Czy modernizacja floty miejskiej wpłynęła na obniżenie stężeń?

Tak, ponieważ po wielu latach (od końca lat 90) kolejny alarm smogowy został ogłoszony dopiero w 2017 roku.

Praga została wyposażona w źródła niskoemisyjne (gazowe/sieć ciepłownicza) w zabudowie kamienic.

Domy jednorodzinne – ostatnie 30 lat – nowoczesne ogrzewanie – koszty Ministerstwo Środowiska i Urząd Miejski – dotacje

0,1% budynków w Pradze jest ogrzewane paliwami stałymi.

W miejscach najbardziej obciążonych emisją NO₂ na stacjach pomiarowych nadal występują przekroczenia, ale widoczny jest spadek stężeń. Roczne stężenie na poziomie ok. 42 µg/m³ – nie ma problemu z NO₂.

W 2015 r – 47 µg/m³ stężenia NO₂ na stacji komunikacyjnej

W 2016 – 53 µg/m³

4. Czy ludzie nie buntowali się przed przejściem na gaz; pod względem wysokości cen gazu?

Były takie obawy, ale w ramach dotacji kotłowych, do akcji włączyli się również dostawcy gazu, którzy oferowali atrakcyjne ceny, pakiety, zachęcali mieszkańców do przejścia na gaz.

W 2017 r w stosunku do lat 2015/2016 wzrosła ilość wniosków na wymianę kotła na gazowy.

Praga jest całkowicie zgazyfikowana i posiada dość rozległą sieć ciepłowniczą.

Miasto Brno

Celem wprowadzenia LEZ była próba ograniczenia wjazdu do miasta pojazdów poniżej normy emisyjnej EURO 3 i obniżenie zapylenia i NO₂.

Koszt studium wykonalności – 1 391 500 koron; dotacja 1 mln koron;

Najważniejsze problemy:

- dokończenie wielkiego okręgu miejskiego i innej infrastruktury miejskiej – szczególnie tam, gdzie tworzą się zatory i przepustowość jest bardzo niska, a jest bardzo ważna.

Wniosek ze studium: wprowadzenie strefy obniży emisję i imisję w centrum, ale nie będzie tak znaczące jak oczekiwano.

Dla PM10 i b(a)p LEZ nie będzie mieć większego znaczenia, jeżeli nie weźmie się pod uwagę innych źródeł (napływ, rolnictwo, lokalne ogrzewanie).

Decyzja o LEZ w Brnie będzie głównie polityczna.

Podsumowanie

Wprowadzenie LEZ jest możliwe z mocy ustawy, ale żadna z gmin nie zdecydowała się jeszcze na ten krok ze względu na koszty, przede wszystkim „koszty polityczne”. Stanowienie stref leży w kompetencjach miast i gmin, natomiast niezbędna infrastruktura i trasy objazdowe leżą w kompetencjach Ministerstwa Transportu. W efekcie miasta (gminy) muszą czekać, aż państwo dostosuje infrastrukturę, która pozwoli na stworzenie LEZ.

5 lat temu Niemcy i Czesi negocjowali z Komisją Europejską unifikację przepisów dotyczących LEZ. Komisja Europejska odpowiedziała, że nie widzi możliwości ujednoczenia tych przepisów, ponieważ jest to bardzo zindywidualizowana sprawa.

Przedstawiciele Ministerstwa Republiki Słowackiej poinformowali o nowelizacji rozporządzenia Ministra Transportu, które weszło w życie 20 maja br. , i które stanowi, że technik diagnosta, przy kontroli może sprawdzić czy DPF jest wycięty czy nie, czy jest wyłączony czy nie. Jeżeli okaże się, że pojazd wyposażony jest/ był w DPF i nastąpiło jego wycięcie/wyłączenie, to na tej podstawie diagnosta może wyłączyć pojazd z użycia.