

cng.auto.pl

Aluzyjna 33C/101

03-149 Warszawa

tel. 790 533 121

fax. 22 300 9999

Internet: www.cng.auto.pl

e-mail: biuro@cng.auto.pl



Uwagi i wnioski

do projektu *Program Ochrony Środowiska dla Miasta Stołecznego Warszawy na lata 2009 – 2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 r.*

Autorzy: Bartłomiej Kamiński, Karol Wieczorek

Data: grudzień 2009

Abstrakt: Dokument zawiera uwagi i wnioski organizacji cng.auto.pl do projektu *Program Ochrony Środowiska dla Miasta Stołecznego Warszawy na lata 2009 – 2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 r.*

1. Wprowadzenie

Dotychczasowa polityka ekologiczna Miasta Stołecznego Warszawy pozwala z pewnym niedosytem patrzeć na niedociągnięcia i braki w bieżącej sytuacji oraz zmarnowane szanse w procesie inwestycyjnym na przestrzeni kilku ostatnich lat, szczególnie pod kątem transportu kołowego publicznego i indywidualnego. Dokument ten ma na celu wskazanie braków oraz niedociągnięć w propozycji dokumentu *Program Ochrony Środowiska dla Miasta Stołecznego Warszawy na lata 2009 – 2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 r.*

2. Uwagi i wnioski do Strategii

2.1 Jakość powietrza

W nawiązaniu do punktu 6.2.1. *Program Działań/Kierunki Działań Długookresowych i krótkookresowych/1. w zakresie ograniczenia emisji liniowej (komunikacyjnej)*, zapisany na stronie 193, składamy następujące uwagi i propozycje do poniżej wymienionych podpunktów zawartych w dokumencie

2.1.1. wprowadzenie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii w systemie transportu publicznego

- W podpunkcie zbyt ogólnie ujęto termin *niskoemisyjne paliwa i technologie*. Nieścisłość tego zapisu może prowadzić do zbyt rozbieżnych interpretacji, szczególnie w przypadku transportu kołowego. Proponujemy zawężenie terminu i użycie konkretnych zastosowań w przypadku transportu kołowego.

POSTULAT: wprowadzenie zapisu '**paliwa gazowe oparte na metanie w połączeniu z technologią hybrydową w transporcie kołowym**'

- W związku z modernizacją Zakładu Oczyszczalni Ścieków Czajka, powstanie instalacja umożliwiająca pozyskiwanie metanu jako produktu ubocznego oczyszczania ścieków. Jest to paliwo całkowicie odnawialne, możliwe do wykorzystania w zasilaniu pojazdów kołowych komunikacji miejskiej zasilanych metanem.

POSTULAT: wprowadzenie zapisu '**niskoemisyjnych paliwach odnawialnych opartych na metanie**' - uzasadnienie

W Warszawie na chwilę obecną wszystkie wielko pojemne autobusy zasilane są olejem napędowym.

Taka sytuacja jest ewenementem na skalę europejską, gdyż już od dawna w wielu miastach stołecznych na naszym kontynencie w publicznym transporcie kołowym wdraża się bardziej ekologiczne paliwa, pochodzenia poza naftowego. Wykorzystuje się głównie poniższe nośniki energii:

- * CNG – sprężony gaz ziemny;
- * LNG – skroplony gaz ziemny;
- * bioCNG – mieszanka metanu pochodzącego z biogazowni przy miejskich wysypiskach śmieci/oczyszczalniach ścieków oraz gazu ziemnego;
- * hythane – mieszanka wodoru oraz gazu ziemnego;
- * wodór.

Proponujemy więc wpisanie do dokumentu powyższych zapisów konkretyzujących termin *niskoemisyjne paliwa i technologie*.

2.1.2. systematyczna wymiana taboru samochodowego w komunikacji publicznej spełniającego wymagania norm EURO

Na chwilę obecną wg **Dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r.**, w zakresie norm emisji gazów powstałych przy spalaniu paliwa, obowiązują normy EURO V (norma dla pojazdów ciężarowych oraz autobusów o dmc powyżej 3,5 t). Jednak w interesie społecznym wskazane jest zawarcie zapisu o jak najwyższych normach, wprowadzających najwyższe wymogi ograniczenia emisji spalin.

POSTULAT: wprowadzenie do Programu zapisu o spełnianiu *wymagań normy EURO VI*

2.1.3. prowadzenie restrykcyjnej polityki wobec posiadaczy pojazdów niespełniających wymogów norm EURO

- brak zawarcia opisu działań mających na celu wdrożenie *polityki* w przypadku niespełniania konkretnych norm emisji spalin euro dla grup pojazdów 'do 3,5 tony' i 'powyżej 3,5 tony'. *Polityka restrykcyjna* powinna mieć charakter regresywny, gdzie posiadacze pojazdów spełniających odpowiednio wyższe standardy powinni ponosić mniejsze koszty 'form opodatkowania proekologicznego prawa miejscowego' wymienionego w *Programie*. Proponujemy więc powiązanie omawianego podpunktu z:

1) zapisami w *Programie* przy punkcie 6.2.1.:

- 'tworzenie stref z zakazem ruchu'
- 'polityka cenowa opłat za przejazdy zachęcająca do korzystania z transportu publicznego'

2) zapisami w *Programie* przy punkcie 8.1.1.:

- 'stosowanie środków fiskalnych w celu modyfikacji zachowań komunikacyjnych, etapowo w postaci opłat za parkowanie, w dalszej perspektywie w postaci opłat za wjazd do centrum (realizator zadania: m.st. Warszawa)'

POSTULAT: zmiana zapisu na '*prowadzenie restrykcyjnej polityki pojazdów niespełniających wymogów EURO połączona z ulgami dla pojazdów zasilanych ekologicznymi paliwami*'

2.1.4. tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów

Zapis ma ograniczony charakter, gdyż odnosi się wyłącznie do zakazu ruchu samochodów na określonym obszarze. Nie wprowadza żadnych obostrzeń dla pojazdów dopuszczonych do ruchu w takiej strefie: środków komunikacji miejskiej, służb porządkowych, służb komunalnych, przedsiębiorstw przewozowych. Apelujemy o wprowadzenie wymogu spełniania przez te pojazdy najwyższych norm ekologicznych poprzez zastosowanie alternatywnych paliw opartych na metanie.

POSTULAT: zmiana zapisu na 'tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów oraz wymogiem zasilania ekologicznymi paliwami pojazdów dopuszczonych tam do ruchu'

2.1.5 polityka cenowa opłat za przejazdy zachęcająca do korzystania z transportu publicznego

Zapis ma ograniczony charakter (jego celem jest ograniczenie ruchu samochodów jako takiego).

Powinny zostać wprowadzone priorytety dla paliw ekologicznych, w tym opartych na metanie, wykorzystywanych w transporcie samochodowym indywidualnym oraz przedsiębiorstw.

POSTULAT: wprowadzenie w polityce opłat za przejazdy ulg dla pojazdów wykorzystujących ekologiczne paliwo oparte na metanie

2.2 Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego

W nawiązaniu do punktu 6.1.2. - 6. Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego/ 6.1. Środowisko a zdrowie/ 6.1.2 *Program działań*/, zapisanych na stronie 170, składamy następujące uwagi i propozycje

2.2.1. Cele długookresowe do roku 2016 i krótkoterminowe do 2012 roku

W celach długookresowych i krótkoterminowych nie uwzględniono realizacji celu strategicznego, jakim jest *zmniejszenie zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców oraz dla środowiska z powodu poważnych awarii, transportu materiałów niebezpiecznych i zagrożeń naturalnych*.

POSTULAT: wprowadzenie dodatkowego celu długookresowego do roku 2016 i krótkoterminowego do 2012 roku: **wykreowanie mechanizmów ograniczających transport oraz składowanie paliw płynnych dostarczanych w transporcie kołowym na rzecz zwiększenia udziału paliwa gazowego dostarczanego infrastrukturą podziemną.**

UZASADNIENIE:

- zmniejszenie prawdopodobieństwa wybuchu oraz katastrofy ekologicznej w razie potencjalnej awarii;

- wyeliminowanie znacznej części transportu ciężkiego z ulic miasta;
- stymulowanie rozwoju paliwa w komunikacji kołowej spełniającej normy dla pojazdów o dmc do 3,5t (EURO 5) i dla pojazdów o dmc powyżej 3,5t (EURO V).

2.3. Kierunki działań systemowych

W nawiązaniu do punktu 8.1.1. *System transportowy/Kierunki Działań Długookresowych i krótkookresowych/Poprawa systemu transportowego wymagać będzie następujących działań:*, zapisanych na stronie 227; składamy następujące uwagi i propozycje do poniżej wymienionych podpunktów zawartych w dokumencie

2.3.1 stosowanie środków fiskalnych w celu modyfikacji zachowań komunikacyjnych, etapowo w postaci opłat za parkowanie, w dalszej perspektywie w postaci opłat za wjazd do centrum (realizator zadania: m.st. Warszawa)

Zapis ten nie przewiduje istnienia mechanizmu pozwalającego na stosowanie ulg dla właścicieli pojazdów ekologicznych, czyli spełniających najwyższe wymogi emisji spalin EURO 6 (pojazdy o dmc do 3,5t) oraz EURO VI (pojazdy o dmc powyżej 3,5t).

POSTULAT: wprowadzenie środków fiskalnych wraz z system bonifikat dla użytkowników pojazdów ekologicznych (w tym CNG).

2.3.2. uzyskanie przez wszystkie eksploatowane środki transportu parametrów w zakresie walorów użytkowych oraz w zakresie oddziaływania na środowisko, jakie będą w tym czasie obowiązywały w Unii Europejskiej (Miejskie Zakłady Autobusowe, właściciele i użytkownicy pojazdów)

Zapis ten jest niezbędnym wymaganym minimum w dokumencie jakim jest *Program*. Nie wskazuje potencjalnych działań mających na celu wdrażanie rozwiązań pozwalających na spełnienie wymogów prawa Wspólnoty Europejskiej obecnie i perspektywnie obowiązujących.

POSTULAT: wprowadzenie zapisu o zakresie oddziaływania na środowisko, obecnie i perspektywnie obowiązujących w ustawodawstwie Wspólnot Europejskich, wdrażających innowacyjne rozwiązania oparte na paliwach gazowych oraz innych poza naftowych.

3. Uwagi autorów dokumentu

3.1. Zastrzeżenia

Udostępniając publicznie ten materiał Organizacja cng.auto.pl udziela zgody na jego nieodpłatne drukowanie na własny, indywidualny użytek oraz do celów służbowych organów administracji państwowej i ich zleceniobiorców.

Powielanie całości lub części w większej liczbie lub w środkach przekazu jest dozwolone nieodpłatnie, pod poniższymi warunkami.

1. Podanie pełnego źródła (autorzy, tytuł, pełny adres URL).
2. Powiadomienie o tym organizacji listem elektronicznym, zwykłym lub faksem (adresy podano wyżej),
3. W przypadku publikacji w Internecie – umieszczenie w powiadomieniu odsyłacza do niej;
4. W przypadku publikacji w czasopiśmie, materiałach drukowanych, na płytach CD i innych nośnikach – przesłanie egzemplarza publikacji na adres Organizacji.

Wcześniejszego uzyskania pisemnej zgody Organizacji wymaga wykorzystanie materiału do celów – innych niż dydaktyczne, naukowe i informacyjne w środkach przekazu, a zwłaszcza komercyjnych; – promocji czy kampanii wyborczej indywidualnych kandydatów lub ugrupowań politycznych czy w podobnym kontekście.

Użyte w tym dokumencie nazwy produktów, towarów lub firm służą jedynie identyfikacji i mogą być zarejestrowanymi znakami towarowymi ich właścicieli.

3.2. Adresat wniosku

Biura Ochrony Środowiska
Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Pl. Starynkiewicza 7/9
02-015 Warszawa

3.3. Przekazanie do wiadomości

Dokument przekazuje się do wiadomości:

- Departament Instrumentów Środowiskowych, Ministerstwo Środowiska, ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa
- Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A., ul. Marcina Kasprzaka 25, 01-224 Warszawa

3.4. Podpisy autorów

Bartłomiej Kamiński

Karol Wieczorek