



Irányelv ALACSONY KIBOCSÁTÁSÚ ZÓNÁK

Verzió: 2015. november



Az alacsony kibocsátású zónák (LEZ) olyan területek, melyek megkövetelik a járművek adott kibocsátási normának történő megfelelést, az ennek nem megfelelő járművek részére pedig nem engedélyezik a belépést. Néhány LEZ csak adott típusú járművekre (pl. tehergépkocsikra) vonatkozik, míg mások a zónába belépni szándékozó összes járműre. Támogatják a nagy kibocsátású járművek utólagos felszerelését illetve a járműpark átfogó cseréjét.

Az első LEZ 1996-ban. Stockholmban jött létre. Azóta számos európai városban alkalmazzák ezt a hatékony eszközt, összesen pedig több mint 200 aktív vagy tervezett LEZ található Európában. A LEZ-ek forgalomcsökkentő potenciálját számos tanulmány igazolja. Ezek hatása a zóna tervezésétől, a műszaki paraméterektől és elsősorban a végrehajtás szintjétől függően nagymértékben eltérő. Ebben a kiadványban számos ténytet mutatunk be a LEZ-ekről és kiemeljük a legfontosabb tudnivalókat.

Követelmények

Az alacsony kibocsátású zónák minimális kibocsátási szabványokat határoznak meg, kizárva ezzel a szennyezőbb gépjárműveket a zónából. Ha a követelmények kellően szigorúbbak a helyi gépjárműpark átlagos kibocsátási szintjénél, a rendszer kiváltja a járműpark gyorsabb átalakítását (ideértve az utólagos felszerelést is), ezzel csökkentve a kibocsátást. Ha a követelmények nem kellően



szigorúak, akkor a járműpark nem fogja elérni a kívánt módosítást.

Méret

Ha a LEZ túl kicsi, akkor megkerülhető, ezáltal pedig a hatása csökken. Ha kellően nagy (ahogy azt Berlin városának példáján látható), akkor az módosítja a környező területek járműparkját is. Legalább akkorának kell lennie, hogy a járműforgalom az áthaladó járművek miatt ne csökkenjen.

Címkézés

Szükség van egy olyan rendszerre, amely felismeri a különféle járműveket. A német rendszer például az EURO kibocsátási szabványokat tükröző kibocsátási matricákkal működik. Az egyes matricák díja egyszeri 5 euró.

Bevezetési lépések

A szigorú LEZ-követelményeknek a levegő minőségére gyakorolt pozitív hatása megfelelően dokumentálva van. A szigorú szabványok bevezetés nélkül történő alkalmazása azonban nem biztosítanak kellő időt a polgárok számára az átállásra. Ennek elkerülése érdekében a LEZ bevezetését lépésenként kell végrehajtani. Vezesse be az EURO 2 és EURO 3 követelményeket köztes lépésként a járműpark aktuális összetétele és a megcélzott EURO szabvány alapján. Nyilvánvaló azonban, hogy a LEZ-ek csak akkor képesek biztosítani a kívánt fejlődési lehetőséget, ha a követelmények szigorúak.

Visszamenőleges felszerelés támogatása

A járművek visszamenőleges felszerelése a jármű értékét is növeli, az előnyök nagy része

azonban az egészséggel és a környezetvédelemmel kapcsolatos. A visszamenőleges felszerelés támogatása jó megoldás az egyének gazdasági terheinek csökkentésére.

Németország például bevezette a visszamenőleges felszerelés támogatását. 2013-ig a támogatás összege 330 euró volt, 2013 óta pedig járművenként 260 euró. 2012-ig Németország már 670 000 visszamenőleges felszerelést támogatott (2012. február)

Lehetőség van a visszamenőleges programok teherautók és egyéb járművek számára történő finanszírozására is, ahogy azt a különböző nemzeti programok mutatják.

Mentességek

A mentességeknek egyaránt van jó és rossz hatása. Mentességet kaphatnak többek között: A vészhelyzeti és egészségügyi szállítójárművek, a tűzoltóautók illetve a mozgáskorlátozottak járművei. Olyan kisméretű szállítójárművek is mentességet kaphatnak, melyek tulajdonosa gazdasági nehézségek miatt nehezen tud megfelelni a követelményeknek. A mentességek általában csak ideiglenesek, azokat bizonyos idő után ki kell vezetni. Ennek oka, hogy minden mentesség csökkenti a LEZ hatékonyságát. Berlin esetében 2013-ra szinte valamennyi mentesség kivezetésre került.

Ellenőrzés és kikényszerítés

Noha a LEZ kijátszásával kapcsolatban kiszabott büntetések rendkívül fontosak, annál is lényegesebb a megfelelőség kikényszerítése.

A büntetések nagyságának megfelelőnek kell lennie ahhoz, hogy a járművezetők ne akarják



kijátszani a rendszert. A büntetés klasszikus formája a pénzbüntetés, de előfordulhat például, hogy a sofőrök büntetőpontokat kapnak, melyeket egy adatbázisban tárolnak.

Az ellenőrzések a működő és hatékony rendszer kidolgozása érdekében rendkívül fontosak. Ezeket mozgó és álló járművek esetén egyaránt végre kell hajtani. A német példákban a szabálysértések és büntetések többségét álló járműveken észlelték illetve szabták ki.

Nemzeti követelmények

A LEZ-ek városok által történő bevezetéséhez nemzeti szintű szabályozás is szükséges. A nem kormányzati szervek számos országban nyomást gyakorolnak a kormányra az ilyen jogszabályok bevezetésével kapcsolatban, vagy már sikereket is elértek ilyen téren.

Kommunikáció

A siker kulcsa a nagyobb és kisebb rendszerek esetében egyaránt a rendszernek illetve annak előnyeinek a megfelelő kommunikációja. Nemcsak segíti az embereket annak megértésében, hogy miért van szüksége a városnak erre az intézkedésre, de az elfogadottságot is növeli. A korai és intenzív kommunikációs programok ezen kívül felgyorsítják a járműpark fejlesztését is.

A folyamatos, pozitív kommunikációs kampány segítségével dokumentálható azon polgárok fejlődése is, akik gyakran észre sem veszik a

LEZ okozta módosításokat, kivéve talán a szélvédőre ragasztott másik matricát.

Végül, de nem utolsósorban javasolt, hogy a városok szerepeltessenek ipari és kereskedelmi társaságokat a folyamatban. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az intézkedésben leginkább ezek a felek játsszák a legkritikusabb szerepet.

A LEZ költségei

A LEZ előnyeinek és hátrányainak egyensúlyba hozásához feltétlen szükséges a költségek ismerete. A meglévő példák alapján szerzett tapasztalatok azt sugallják, hogy míg a LEZ üzembe helyezése és karbantartása költséges, addig a későbbiekben megfelelő beállítás esetén behozza az árát.

A megvalósítás költségei főleg a jelzések felszerelésével és a zóna külső határainak kijelölésével kapcsolatos költségeket jelenti. A költségek német összehasonlítása alapján ez a költség (elsősorban a zóna nagyságától függően) 30 000 és 130 000 euró közé eshet.

A második és legfontosabb dolog a LEZ-ek mentességeinek kezelésével kapcsolatos személyi költségek. A fenti német összehasonlításból származó példák azt mutatták, hogy a személyi költségek a zóna bevezetése során akár a 900 000 eurót is elérhetik.

Fontos kiemelni a következőket:

A LEZ előnyeinek és hátrányainak a kiegyensúlyozásához feltétlen szükséges a költségek ismerete. A meglévő példák

Légszennyezés és egészség

2011-ben közel 450 000 ember halt meg idő előtt az EU-ban légszennyezés miatt. Ezáltal a légszennyezés vált az élettartam EU-n belüli rövidülésének fő okává. A fellépő egészségügyi problémák évi mintegy 330-940 milliárdos költséget jelentenek a társadalom-biztosítás számára. Az EU városi népességének több mint 90%-a az Egészségügyi Világszervezet (WHO) által megadott határértéknél magasabb koncentrációnak van kitéve. A legfontosabb szennyezőanyagok közé tartozik a korom (BC), amely a részecskék (PM), a nitrogén-dioxid (NO₂) és az ózon (O₃) része.



tapasztalatai alapján elmondható, hogy míg a LEZ-ek létrehozása és karbantartása költséges dolog, Megfelelő beállítások esetén a LEZ kitermeli az árát.

További költségeket kell betervezni (a más típusú rendszerekhez hasonlóan) a LEZ rendszer hatékonyságának elemzésére. A rendszer kijátszásával kapcsolatos büntetések további bevételi forrást jelentenek.

A járműtulajdonosok költségei

Az első számú költség a kibocsátási matricák díja. A követelményeknek megfelelő járművek esetén ennyi az egész. A LEZ követelményeit nem teljesítő járművek tulajdonosainak a visszamenőleges felszerelés költségét is állniuk kell. Ez pár száztól néhány ezer euróig terjed, attól függően, hogy a jármű hagyományos autó vagy tehergépjármű. Ha a szűrőrendszernek a részecskéken kívül az NOx-et is szűrnie kell, az további költségeket jelent.

A visszamenőleges felszerelést támogató nemzeti programok segítik a járművezetőket a művelet finanszírozásában. A visszamenőleges felszerelés anyagi támogatásának további lehetősége a járművek kibocsátásán alapuló útdíjfizetési rendszerek használata. Az ilyen rendszerek segítenek enyhíteni az olyan járműtulajdonosok terheit, akiknek a befektetése főleg a társadalmi költségek csökkentését célozza.

További lépések

Számos város a jelenleginél szigorúbb LEZ-ek bevezetését tervezi. London LEZ-zónái például 2020-tól csak a legalább EURO6-os motorral rendelkező járművek számára használhatók. An ennél szennyezőbb járműveknek a LEZ-be

történő behajtáshoz extra dugódíjat kell fizetniük. Így a zóna elérése a környezetszennyezőbb autók számára is lehetővé válik. Stuttgart 2020-tól szintén egy EURO6-os zóna bevezetését tervezi.

Az alacsony kibocsátású zónák elősegítik a változásokat. Lehetséges a megcélzott járművek körének a közúti járműveken túlra történő kiterjesztése. Miért ne vonjuk ebbe bele pl. az építőipari gépeket is? Miért ne vonjuk be a buszokat, vasúti járműveket vagy a hajókat is attól függően, hogy a város mely forrásokat kívánja szabályozni? A szükséges nemzeti szabályozás biztosítása mellett a város a LEZ segítségével számos forrást képes szabályozni. A buszok, építőipari gépek vagy hajók továbbra is fontos kibocsátási források maradnak, következésképp a LEZ hatálya alá kell tartozzanak.

Elég-e pusztán a LEZ?

Noha a LEZ tekintélyes előnyökkel rendelkezik, önmagában nem megoldás a légszennyezési problémákra. A hatás másik szintre történő emeléséhez a műszaki intézkedéseket a fenntartható közlekedési módok támogatására szolgáló intézkedésekkel kell kombinálni. A belső városrészek légszennyezettségének az EU előírásoknak való megfelelés érdekében történő csökkentéséhez a városnak úgy kell átalakítania a közlekedési mintákat, hogy a motorizált közlekedés egészének aránya a tömeg-, a kerékpáros és gyalogos közlekedés javára csökkenjen. A különböző intézkedések, pl. a LEZ bevezetésének megfelelő kommunikációs kampánnyal illetve a fenntartható közlekedési módok népszerűsítésével pedig rendkívüli módon növelhető az elfogadottság.



KAPCSOLAT

Az érdeklődő önkormányzatok lépjenek velünk kapcsolatba további információkért:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
| Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Telefon: + 49 30 275 86-484
E-mail: arne.fellermann@bund.net

RÓLUNK

A Clean Air egy kilenc európai környezetvédelmi szervezet által létrehozott projekt, amely a tiszta levegőért küzd az európai városokban. A meglévő törvényi keretrendszer és a polgárok tiszta levegőhöz való joga ellenére a légszennyezettségi határértékek túllépése számos városban probléma maradt. A légszennyezettség veszélyezteti az egészséget, a környezetet és a légkört. Itt az idő a cselekvésre!
www.cleanair-europe.org

A 2009-ben indult “Korommentesen az éghajlatért” kampány célja a dízelkorom-kibocsátás csökkentése, amely meggyorsítja a klímaváltozást és kockázatot jelent az egészségre. Eddig az időpontig tizenkét nem kormányzati szervezet csatlakozott a kampányhoz.

www.sootfreeclimate.org

projektvezető



project coordination