ЯК ЕФЕКТИВНО ЗАПРОВАДИТИ У МІСТАХ ЗОНУ З НУЛЬОВИМ РІВНЕМ ВИКИДІВ

Нульове забруднення, Транспорт та мобільність

Нульове забруднення, Міська мобільність, ідеї для міст, Міста, Транспорт

Зони з низьким рівнем викидів (LEZ) і зони з нульовим рівнем викидів (ZEZ) є важливими інструментами, які допомагають містам покращувати якість повітря та пов'язані з цим наслідки для здоров'я. Однак їхнє впровадження іноді може бути суперечливим і зустрічати опір з боку громадськості та бізнесу, які побоюються можливості дорогих, незручних або нерівних соціально-економічних наслідків.

Довідково. Зони з низьким рівнем викидів (LEZ) — це зони (зазвичай у містах і великих містах) із різноманітними обмеженнями на експлуатацію як правило старих транспортних засобів, що забруднюють. Міста приймають програми LEZ як захід для зменшення впливу забруднення довкілля, щоб відповідати стандартам якості повітря ЄС. Зони з низьким рівнем викидів часто вважаються найефективнішим заходом, який міста можуть вжити для покращення якості повітря. Типові вимоги до зони з низьким рівнем викидів:

- *Заборона на транспортні засоби з високим рівнем викидів. Наприклад, на територію LEZ може бути дозволено пропускати лише транспортні засоби стандарту Євро-4 і новіші, а транспортні засоби стандарту Євро-3 і старіші не можуть в'їхати в зону.*
- *Варіанти модернізації. Показники викидів транспортних засобів можна покращити шляхом модернізації за допомогою пристрою контролю викидів, наприклад сажового фільтра (DPF).*
- *Схеми стягнення плати. З транспортних засобів з високим рівнем викидів може бути стягнута плата за в'їзд у зону, тоді як транспортні засоби, що відповідають певному мінімальному рівню євро, зможуть в'їжджати безкоштовно.*

Інститут європейської екологічної політики (IEEP) у рамках дослідження для Фонду чистого повітря підготував серію тематичних досліджень (кейсів) щодо зон із низьким рівнем викидів у містах ЄС. Приклади LEZ у трьох містах (**Стокгольмі, Мілані та Брюсселі**) були опубліковані у червні 2024 року (вперше LEZ були запроваджені у 1996, 2008 і 2018 роках відповідно).

Варшава і Софія відкривають нові горизонти, оскільки зараз вони впроваджують перші LEZ у Східній Європі.

Тематичні дослідження виявляють деякі спільні зв'язки, пов'язані з тим, як міста можуть залучати зацікавлені сторони та комунікувати з ними під час розробки LEZ, а також як вони можуть уникнути деяких потенційних соціально-економічних наслідків під час впровадження LEZ. Деякі висновки п'яти кейсів:

1. Міста мають бути готовими зіштовхнутись із певним початковим опором запровадженню LEZ. Не можна

"Зелена Трансформація України". Всі права захищено ©

очікувати негайної підтримки громадян, особливо якщо LEZ нова і не перевірена. Однак політики повинні бути готові взяти на себе політичний ризик, пояснити та продемонструвати практичні переваги для громадян, а також заручитися підтримкою через процеси консультацій та комунікації.

2. Консультації та взаємодія із зацікавленими сторонами мають вирішальне значення під час розробки LEZ, а також під час планування будь-яких змін. Стокгольм, Мілан, Варшава та Брюссель використовували різні методи, такі як письмові анкети, круглі столи, консультації громадянської комісії, публічні дебати або навіть особисті зустрічі з компаніями чи особами. Головне – пояснити, обговорити, вислухати і взяти до уваги думки груп щодо дизайну LEZ.

3. Критично важливо **продовжувати комунікаційні зусилля під час впровадження LEZ**. Це може бути особливо корисним під час майбутніх змін, таких як обмеження на додаткові типи транспортних засобів або виключення транспортних засобів із вищими стандартами викидів. Додаткова комунікація про вплив LEZ на якість повітря за допомогою регулярних звітів (у випадку Мілана) або навіть проєктів громадських досліджень (таких як ініціатива CurieuzenAir у Брюсселі, яка безпосередньо залучала громадськість до моніторингу якості повітря) також може допомогти продемонструвати переваги LEZ та посилити підтримку.

4. Розробка **чіткого та прозорого графіка із зазначенням майбутніх кроків**. Наприклад, майбутні обмеження для автомобілів із вищим рівнем викидів вже визначені для Брюссельської LEZ до 2035 року. Це забезпечує передбачуваність для бізнесу і громадян.

5. При встановленні обмежень на мобільність життєво важливо **забезпечити надання альтернативних форм мобільності**. Стокгольм, Мілан і Брюссель мають покращені альтернативи, включно з громадським транспортом, спільним використанням велосипедів і автомобілів, а також інфраструктурою зарядки електромобілів. Міста повинні надавати громадянам інформацію та консультації щодо таких альтернатив.

6. Дозвіл обґрунтованих, обмежених винятків також може допомогти підвищити суспільне сприйняття LEZ. Наприклад, у Стокгольмі, Мілані, Варшаві та Брюсселі є винятки для транспортних засобів, які використовуються для перевезення людей з обмеженими можливостями. Натомість Брюссельська LEZ дозволяє купувати обмежену кількість денних проїзних для транспортних засобів, які не відповідають вимогам. У Мілані власникам певних транспортних засобів або жителям певних районів надається певна кількість безкоштовних доступів до LEZ.

7. **Надання додаткових можливостей, включно з фінансовою підтримкою,** може допомогти забезпечити більш справедливе впровадження LEZ. Приклади з Брюсселя включають фінансову підтримку громадян (бонус Bruxell'Air) та бізнесу (надбавки на мобільність з низьким рівнем викидів). У Мілані надаються стимули для бізнесу та громадян, щоб купувати транспортні засоби, які менше забруднюють довкілля.

Детальніша інформація:

- Новина на сайті Інституту європейської екологічної політики
- Тематичні дослідження (кейси): Брюссель, Мілан, Стокгольм, Софія, Варшава

"Зелена Трансформація України". Всі права захищено ©