POLSKIE MIASTA DLA ZDROWEGO POWIETRZA

Analiza ankiet skierowanych do miast

POLSKIE TOWARZYSTWO
PROGRAMÓW ZDROWOTNYCH

POLSKIE MIASTA

DLA

ZDROWEGO POWIETRZA

Analiza ankiet skierowanych do miast

POLSKIE TOWARZYSTWO PROGRAMÓW ZDROWOTNYCH

epha european public health alliance

Gdańsk, 2020

POLSKIE TOWARZYSTWO PROGRAMÓW ZDROWOTNYCH

DZIĘKUJE WSZYSTKIM

MIASTOM I URZĘDNIKOM SAMORZĄDOWYM,

KTÓRZY PODJĘLI TRUD ZGROMADZENIA NIEZBĘDNYCH INFORMACJI I WYPEŁNIENIA ANKIETY.

ANKIETA POZWOLI SPOJRZEĆ SZERZEJ NA PROBLEM ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA. BYĆ MOŻE PRZYCZYNI SIĘ DO PODJĘCIA DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU REDUKCJĘ ZANIECZYSZCZEŃ.

DZIĘKI WAM MOŻEMY OBECNIE PREZENTOWAĆ JEJ OPRACOWANIE.

AUTOR ANALIZY: Daria Mirosławska
REDAKCJA: Lubomira Wengler, Daria Mirosławska
SKŁAD, PROJEKT GRAFICZNY: Daria Mirosławska
TŁUMACZENIE: Anna Kotarska
ZDJĘCIA: Pixabay (https://pixabay.com/pl/service/license/)
ŹRÓDŁO FINANSOWANIA: Publikacja "Polskie miasta dla zdrowego powietrza. Analiza ankiet skierowanych do miast" została sfinansowana ze środków przyznanych Polskiemu Towarzystwu Programów Zdrowotnych przez European Public Health Alliance na podstawie porozumienia partnerskiego podpisanego w dniu 8 stycznia 2020 r. w celu realizacji polskiej części projektu zatytułowanego " Reducing health harmful transport emissions in European cities?./Ograniczenie kosztów zdrowotnych emisji generowanych przez transport w miastach europejskich"? Projekt ten ma charakter niekomercyjny, niezarobkowy, a jego wykonanie służy celom spolecznie-użytecznym. Kopia publikacji nie może być rozpowszechniania odpłatnie.
NOTA PRAWNA: Zastrzega się, że publikacje objęte niniejszą i-książką wyrażają stanowisko autorów. Wydawca ani redakcja nie ponoszą odpowiedzialności za żadne twierdzenia tam zawarte, błędy lub pominięcia ani za wyniki uzyskane w wyniku wykorzystania treści przez nie objętych. Publikacje te zostały udostępnione „takimi jakie są", bez gwarancji kompletności, dokładności, aktualności lub wyników uzyskanych w wyniku wykorzystania tych informacji oraz bez jakiejkolwiek gwarancji, wyraźnej lub dorozumianej, w tym między innymi gwarancji przydatności do określonego celu. W żadnym przypadku ani Wydawca (ani związani z nim współpracownicy czy partnerzy) ani redakcja, nie będą ponosić odpowiedzialności wobec kogokolwiek za jakiekolwiek decyzje podjęte lub działania podjęte w oparciu o materiały zawarte w tej i-książce. Decyzje takie czy działania winny zostać poprzedzone konsultacjami z ekspertami w danej dziedzinie.
Niektóre łącza w e-książce prowadzą do innych witryn internetowych obsługiwanych przez osoby trzecie, nad którymi Wydawca ani redakcja nie ma kontroli. Wydawca ani redakcja nie składają żadnych oświadczeń co do dokładności ani żadnego innego aspektu informacji zawartych na innych stronach internetowych i nie gwarantują prawidłowości / niewadliwości działania aplikacji je obsługujących.

The e-book "Polish cities for healthy air. How to reduce health costs generated by transport" was financed from the funds granted to the Polish Society for Health Programs by the European Public Health Alliance on the basis of a partnership agreement signed on January 8, 2020 for the implementation of the Polish part of the project entitled "Reducing health harmful transport emissions in European cities." This project is non-commercial, non-profit, and its implementation serves social and useful purposes.
A copy of the publication cannot be distributed against payment.

ISBN

© Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych

Aleja Zwycięstwa 42A
80-210 Gdańsk
tel: +48 58 349 13 35

Spis treści

1. Streszczenie analizy ankiet skierowanych do miast **5**

2. Summary of the analysis of questionnaires addressed to cities **8**

3. Informacje o ankiecie **11**

4. Pytania do miast **13**

Pyt. 1 Czy Miasto posiada politykę/strategię przeciwdziałania/ ograniczenia zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze? **13**

Pyt. 2 Czy polityka/strategia Miasta obejmuje również przeciwdziałanie/ ograniczenie zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy? **33**

Pyt. 3 Czy Miasto monitoruje poziom zanieczyszczenia powietrza na swoim obszarze? **50**

Pyt. 4 Czy Miasto monitoruje również udział transportu drogowego w generowaniu zanieczyszczenia powietrza? **52**

Pyt. 5 Jaka część budżetu Miasta na 2020 rok została przeznaczona na walkę z zanieczyszczonym powietrzem? **54**

Pyt. 6 Czy znany jest Miastu udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza? **56**

Pyt. 7 Czy znane są Miastu skutki, jakie powoduje zanieczyszczone powietrze? **63**

Pyt. 8 Czy Miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz korzystania z transportu zbiorowego? **71**

Pyt. 9 Czy Miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz rowerów? **74**

Pyt. 10 Czy Miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz mobilności pieszej? **76**

Pyt. 11 i 12 Czy Miasto edukuje mieszkańców co do przyczyn i skutków zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze? **78**

Pyt. 13 Czy Miasto popiera przechodzenie na elektromobilność (pojazdy elektryczne) i budowę infrastruktury koniecznej do ładowania pojazdów napędzanych energią elektryczną? **80**

Pyt. 14 Czy Miasto posiada tabor obejmujący pojazdy elektryczne? **82**

Pyt. 15 Czy Miasto badało oczekiwania mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczeniem powietrza? **85**

Pyt. 16 Uwagi **92**

1. Streszczenie analizy ankiet skierowanych do miast

Opracowanie dotyczy analizy ankiet przygotowanych przez Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych z siedzibą w Gdańsku, w trakcie realizacji projektu o charakterze społeczno-użytecznym pt. „Reducing Health Harmful Transport Emissions in European Cities".

Prośbę o wypełnienie ankiety skierowano do 50 miast. Odpowiedzi udzieliło 31 z nich. Odpowiedzi zbierano od lipca do września 2020 roku. Ankiety zostały udostępnione do wypełnienia w wersji elektronicznej.

Miasta, które udzieliły odpowiedzi to: Białystok, Częstochowa, Elbląg, Gorzów Wielkopolski, Inowrocław, Jelenia Góra, Kalisz, Katowice, Kielce, Konin, Kraków, Legnica, Lublin, Olsztyn, Poznań, Przemyśl, Radom, Rybnik, Rzeszów, Słupsk, Sosnowiec, Tarnów, Toruń, Tychy, Wałbrzych, Warszawa, Wrocław, Zamość, Zgierz, Zielona Góra, Żory.

Odpowiedzi w imieniu miast udzielili:

- Dyrektorowie wydziałów np. Wydziału Ochrony Środowiska i Gospodarowania Odpadami, Wydziału Organizacyjno-Administracyjnego;
- Główni specjaliści;
- Specjaliści;
- Starsi inspektorowie;
- Inspektorowie, np. z Wydziału Komunalnego, Ochrony Środowiska i Rolnictwa, z Biura Ochrony Środowiska
- Podinspektorowie;
- Referenci;
- Młodsi referenci;
- Pełnomocnicy ds. elektromobilności.

Opracowanie ankiet zostało przygotowane na podstawie odpowiedzi udzielonych w arkuszu, bez wprowadzania zmian merytorycznych.

Kluczowe wnioski wynikające z analizy ankiet:

1. Każde miasto, które wzięło udział w ankiecie posiada politykę lub strategię, która ma na celu przeciwdziałanie oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze.
2. W zdecydowanej większości miast (94%), polityki oraz strategie obejmują również przeciwdziałanie zanieczyszczeniu generowanemu przez transport drogowy.
3. Zdecydowana większość miast, które wzięły udział w badaniu, na pytanie o to czy na jego obszarze prowadzony jest monitoring jakości powietrza, odpowiedziała twierdząco
   (94% odpowiedzi). Miastem, które nie posiada takiego monitoringu, lecz jego wykonanie jest planowane jest Białystok.
4. Zaledwie 7 miast monitoruje udział transportu drogowego w generowaniu zanieczyszczonego powietrza. 5 miast ma wprowadzenie takiego rodzaju monitoringu w planach.
5. Widoczne są duże dysproporcje w wysokości budżetów przeznaczanych na walkę z zanieczyszczeniem powietrza w poszczególnych miastach.
6. 18 z 31 (58%) miast znany jest udział transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza. 9 miast takiej wiedzy nie posiada. 4 miasta nie udzieliły jednoznacznej odpowiedzi.
7. 11 (35%) miast zna skutki (w tym skutki zdrowotne), jakie powoduje zanieczyszczone powietrze. Wiedzy takiej nie posiada 12 miast (39%), 8 (26%) zaś nie udzieliło odpowiedzi. Jeśli chodzi o koszty poniesione w związku z zanieczyszczeniem powietrza, 6 (19%) miast zna ich kwotę, 19 (61%) nie posiada takiej wiedzy, 8 (26%) nie posiada informacji na ten temat.
8. Każde z miast, które wzięło udział w badaniu podjęło kroki w kierunku ograniczenia ruchu samochodów osobowych na rzecz korzystania z transportu zbiorowego. Najczęściej obieranymi ścieżkami są: unowocześnienie taboru komunikacji zbiorowej (30 odpowiedzi), rozbudowa infrastruktury dla potrzeb transportu (24 odpowiedzi) oraz działania edukacyjne (23 odpowiedzi).
9. Każde miasto, biorące udział w badaniu zdecydowało się na powiększenie sieci ścieżek rowerowych w celu zachęcenia mieszkańców do ograniczenia korzystania

z samochodów indywidualnych. W 23 miastach prowadzone są w tym celu działania edukacyjne. 19 miast zdecydowało się na wprowadzenie sieci rowerów miejskich, zaś 16 na rozszerzenie tej sieci.

10. Duża część miast - 19 z nich (61%) zdecydowało się na zwiększenie sieci ścieżek pieszych. Ruch ten ma zachęcić do porzucenia samochodów osobowych na rzecz pieszego przemieszczania się. 17 miast (55%) prowadzi w tym obrębie działania edukacyjne. Niemalże połowa z miast decyduje się na wprowadzenie rozwiązania, które nie tyle zachęca do korzystania z transportu pieszego, co wymusza je – w 14 miastach (45%) wprowadzono strefy wolne od transportu samochodowego.
11. Niemal każde z miast, prowadzi edukację mieszkańców co do przyczyn oraz skutków zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze.
12. Na pytanie odnośnie edukacji mieszkańców co do przyczyn zanieczyszczenia 28 z 31 miast odpowiedziało twierdząco. Udzielono 1 odpowiedzi przeczącej. W 2 przypadkach brakowało danych. Na pytanie poruszające kwestie edukacji co do skutków zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza, udzielono 27 odpowiedzi twierdzących, 2 przeczących oraz 2 „brak danych".
13. Niemal każde miasto biorące udział w badaniu popiera przejście na elektromobilność (30 z 31 miast - 97%). Jedno miasto nie podało ani odpowiedzi twierdzącej, ani przeczącej.
14. 21 miast (68%) posiada tabory komunikacji zbiorowej obejmujące pojazdy elektryczne. Osiem miast ma takie tabory w planach. Część miast nie posiada odpowiednich środków, aby wyposażyć tabory w jednostki o napędzie elektrycznym.
15. Większość miast (54% wszystkich ankietowanych miast) biorących udział w ankiecie nie badało oczekiwań mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczeniem powietrza.

2. Summary of the analysis of questionnaires addressed to cities

The paper presents the analysis of survey responses prepared by the Polish Society for Health Programs based in Gdańsk, during the implementation of a program, designated a as a "social utility project", entitled "Reducing Health Harmful Transport Emissions in European Cities".

The request to complete the survey was addressed to 50 cities, out of which 31 responded. Responses were collected between July and September 2020. The questionnaires were made available for completion in electronic form.

The cities that responded included: Białystok, Częstochowa, Elbląg, Gorzów Wielkopolski, Inowrocław, Jelenia Góra, Kalisz, Katowice, Kielce, Konin, Kraków, Legnica, Lublin, Olsztyn, Poznań, Przemyśl, Radom, Rybnik, Rzeszów, Słupsk, Sosnowiec, Tarnów, Toruń, Tychy, Wałbrzych, Warszawa, Wrocław, Zamość, Zgierz, Zielona Góra, Żory.

The replies on behalf of the cities were provided by:

- Directors of departments, e.g. Department of Environmental Protection and Waste Management, Organizational and Administrative Department;
- Chief specialists;
- Specialists;
- Chief inspectors;
- Inspectors, e.g. from the Municipal Department, Department of Environmental Protection and Agriculture, from the Environmental Protection Office
- Sub-inspectors;
- Clerks;
- Junior clerks;
- E-mobility officers.

The survey responses were analysed on the basis of answers given in the questionnaire without introducing substantive changes.

Key findings from the survey:

16. Each city that participated in the survey has a policy or strategy aimed at preventing and reducing air pollution in its area.
1. In the vast majority of cities (94%), the policies and strategies also include combating pollution generated by road transport.
2. The vast majority (94% of the responses) of the cities that took part in the study answered yes to the question on whether air quality monitoring was being carried out in its area. Białystok is a city that does not have such monitoring, but its implementation is planned.
3. Only 7 cities monitor the share of road transport in the generation of polluted air. Five cities plan to introduce this kind of monitoring.
4. Significant disparities can be observed in the budget allocated to combatting air pollution in individual cities.
5. For 18 out of the 31 cities (58%) the share of road transport in air pollution is known. Nine cities have no such knowledge. Four cities did not give a clear answer.
6. In 11 of the cities (35%) the effects (including health effects) of polluted air are known. Twelve cities (39%) have no such knowledge, while 8 (26%) did not provide a response. As regards air pollution costs, 6 cities (19%) know the costs incurred, 19 (61%) do not have this knowledge, 8 (26%) do not have information.
7. Each of the cities that took part in the study takes steps to reduce car traffic in favour of public transport. The most common approaches include: modernising the public transport fleet (30 replies), developing infrastructure for transport (24 replies), and educational activities (23 replies).
8. Each city participating in the study has decided to expand their network of bicycle paths to encourage residents to reduce car use. In 23 cities educational activities are carried out with this goal in mind. Nineteen cities have decided to introduce a network of municipal bicycles, and 16 cities to expand such a network.
9. A large proportion of the surveyed cities – 19 of them (61%) decided to increase the network of pedestrian paths. Such initiatives are intended to encourage the giving up of cars in favour of walking. Seventeen cities (55%) carry out educational activities in this area. Almost half of the cities have decided to introduce a solution that does not so much encourage walking as forces it – 14 cities (45%) introduced automobile-free zones.

10. Almost all cities educate their residents about the causes and health effects of air pollution in its area.
11. Out of 31 cities, 28 answered “yes” to the question about the education of residents about the causes of pollution, with one “no” response and two cases with missing data. The question on education on the health effects of air pollution elicited 27 "yes" answers, two "no" answers, and two responses with no data.
12. Almost every city participating in the study supports the transition to electromobility (30 out of 31 cities – 97%). One city did not give a “yes” or “no” answer.
13. In 21 cities (68%) the public transport fleets include electric vehicles. Eight cities plan to have such a fleet. Some cities do not have sufficient means to introduce electric vehicles into their public transport fleets.
14. Most cities (54% of all surveyed cities) did not investigate their residents' expectations in relation to combating air pollution.

3. Informacje o ankiecie

Ankieta została przygotowana przez Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych z siedzibą w Gdańsku w celu realizacji projektu o charakterze społeczno-użytecznym pt. „Reducing Health Harmful Transport Emissions in European Cities".

Prośbę o wypełnienie ankiety skierowano do 50 miast. Odpowiedzi udzieliło 31 z nich. Ankiety zbierano od lipca do września 2020 roku.

Tabela 1. Spis miast, które wzięły udział w ankiecie

Białystok
Częstochowa
Elbląg
Gorzów Wielkopolski
Inowrocław
Jelenia Góra
Kalisz
Katowice
Kielce
Konin
Kraków
Legnica
Lublin
Olsztyn
Poznań
Przemyśl
Radom
Rybnik
Rzeszów
Słupsk
Sosnowiec
Tarnów

Toruń
Tychy
Wałbrzych
Warszawa
Wrocław
Zamość
Zgierz
Zielona Góra
Żory

Odpowiedzi w imieniu miast udzielili:

- Dyrektorowie wydziałów np. Wydziału Ochrony Środowiska i Gospodarowania Odpadami, Wydziału Organizacyjno-Administracyjnego;
- Główni specjaliści;
- Specjaliści;
- Starsi inspektorowie;
- Inspektorowie, np. z Wydziału Komunalnego, Ochrony Środowiska i Rolnictwa, z Biura Ochrony Środowiska
- Podinspektorowie;
- Referenci;
- Młodsi referenci;
- Pełnomocnicy ds. elektromobilności.

Opracowanie ankiet zostało przygotowane na podstawie odpowiedzi udzielonych w arkuszu, bez wprowadzania zmian merytorycznych.

Pytanie 1.

Czy Miasto posiada politykę/strategię przeciwdziałania/ ograniczenia zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze?

Rys.1 Wykres przedstawiający posiadanie przez miasto strategii dot. przeciwdziałaniu/ograniczeniu zanieczyszczenia powietrza.

Każde miasto, które wzięło udział w ankiecie posiada politykę lub strategię, która ma na celu przeciwdziałanie oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze.

W przypadku poszczególnych miast, polityka/strategia przedstawia się następująco:

a) Białystok

Miasto Białystok posiada dokumenty strategiczne, w których wskazuje się działania naprawcze zmierzające do poprawy jakości powietrza. Są to m. in.:

- „Program ochrony powietrza dla strefy – aglomeracja białostocka, przyjęty uchwałą Nr XXXIV/415/13 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 20 grudnia 2013 roku; oraz uchwała zmieniająca ją. Program ochrony powietrza zawiera działania mające na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu, w związku ze stwierdzeniem na terenie Białegostoku przekroczeń poziomów dopuszczalnych w zakresie pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz benzo(a)pirenu.

- „Program Ograniczania Niskiej Emisji dla Miasta Białegostoku” przyjęty uchwałą Nr XIX/273/16 Rady Miasta Białystok z dnia 29 lutego 2016 roku; „Program Ograniczania Niskiej Emisji dla Miasta Białegostoku” [PONE] określa kryteria i zasady udzielania dotacji celowych na zadania służące ochronie powietrza. PONE ma na celu obniżenie emisji z mieszkań i domów ogrzewanych indywidualnie (głównie piecami węglowymi) w zabudowie wielorodzinnej oraz jednorodzinnej w aglomeracji białostockiej. PONE jest wynikiem realizacji zadania zawartego w Programie ochrony powietrza.
- „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Białegostoku do roku 2020” przyjęty uchwałą Nr XXXIV/554/17 Rady Miasta Białystok z dnia 24 kwietnia 2017 roku.

  Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Białegostoku ma na celu poprawę efektywności energetycznej i redukcję zużycia energii, zwiększenie udziału wykorzystania OZE oraz poprawę jakości powietrza w mieście i daje większe szanse na uzyskanie dofinansowania na działania proekologiczne w perspektywie finansowej UE 2014 – 2020.

b) Częstochowa

- W 2018r. w Częstochowie został przyjęty "Program Ochrony Środowiska dla miasta Częstochowy na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025". Program ten jest kontynuacją miejskiego planu działań na rzecz środowiska, uwzględniającą problematykę nasilających się zmian klimatycznych oraz wyznaczania kierunków adaptacji do zmian klimatu. Dokument zawiera zarówno ocenę obecnego stanu środowiska miasta, jak i cele jego ochrony, a także plan operacyjny na lata 2018-2021 (z perspektywą do roku 2025). W programie znajduje się również propozycja zestawu narzędzi warunkujących ogólną poprawę jakości środowiska, a przez to także jakości życia człowieka. Głównym celem programu jest dążenie do poprawy stanu środowiska na terenie miasta, ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń na środowisko, ochrona i rozwój walorów środowiska, a także racjonalne gospodarowanie jego zasobami. Program służy także realizacji celów na poziomie regionalnym, które zostały przyjęte w dokumentach strategicznych na

poziomie krajowym, ze szczególnym uwzględnieniem Strategii - Bezpieczeństwo Energetyczne

i Środowisko – perspektywa do 2020 r., której założenia odnoszą się przede wszystkim do racjonalnego wykorzystania zasobów i zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, przy jednoczesnym obniżeniu emisji zanieczyszczeń do środowiska. Program dostępny jest na stronie Miasta Częstochowy w zakładce „Miasto, środowisko".

c) Elbląg

- Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Elbląga ma na celu poprawę efektywności energetycznej i redukcję zużycia energii, zwiększenie udziału wykorzystania OZE oraz poprawę jakości powietrza w mieście Elbląg;
- Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego dla strefy miasto Elbląg, w związku z przekroczeniem poziomu docelowego jakości powietrza w zakresie benzo(a)pirenu w 2011 r. w 2013r. opracował „Program Ochrony Powietrza ze względu na przekroczenie poziomu docelowego benzo(a)pirenu w strefie miasto Elbląg" . Program Ochrony Powietrza wskazuje istotne powody (źródła) występowania przekroczeń zanieczyszczeń powietrza benzo(a)pirenem oraz określa skuteczne i możliwe do zrealizowania działania, których wdrożenie spowoduje obniżenie poziomu zanieczyszczeń co najmniej do poziomu docelowego. Program zakładał redukcję 50% emisji powierzchniowej w strefie miasto Elbląg poprzez wymianę systemu ogrzewania w 350 000 m2 w lokalach opalanych paliwami stałymi na ogrzewanie sieciowe, gazowe lub elektryczne (lata 2016-2023). Program zakładał redukcję benzo(a)pirenu do końca 2023r. o 34,9 kg;
- W celu poprawy jakości powietrza w mieście planowane są dalsze działania naprawcze, które realizowane będą w perspektywie najbliższych 5 lat (do 30 czerwca 2026r.). Działania te określone zostały w opracowanym w 2020r. przez Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego „Programem ochrony powietrza dla strefy miasto Elbląg ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu PM10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyle PM10 wraz z planem działań krótkoterminowych".

d) Gorzów Wielkopolski

Miasto realizuje politykę przeciwdziałania zanieczyszczeniu powietrza na podstawie dokumentów strategicznych takich jak:

- Program ochrony środowiska
- Plan gospodarki niskoemisyjnej
- Plan adaptacji do zmian klimatu

Poza tym miasto realizuje działania zgodnie z uchwalonym przez Sejmik Województwa Lubuskiego Programem ochrony powietrza dla strefy miasto Gorzów Wlkp

Pozostałe treści:

- Program Ochrony Środowiska dla miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2016-2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024 - aktualizacja"
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej
- Uchwała Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego nr VI/101/2019 w sprawie przyjęcia „Planu adaptacji do zmian klimatu miasta Gorzowa Wielkopolskiego do roku 2030"

e) Inowrocław

- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Inowrocławia na lata 2017-2020, (w przygotowaniu POŚ na 2021-2024);
- Strategię rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia.

f) Jelenia Góra

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Jelenia Góra;
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Jelenia Góra na lata 2017 – 2020 z uwzględnieniem perspektywy do 2024 rok;
- Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego

g) Kalisz

- Program Ochrony Środowiska dla Kalisza- miasta na prawach powiatu na lata 2015-2018 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2022
- Program ochrony powietrza w zakresie pyłu PM10, PM 2,5 oraz B(a)P dla strefy miasto Kalisz, którego integralną część stanowi plan działań krótkoterminowych w zakresie pyłów.
- Program ochrony powietrza w zakresie ozonu dla strefy Miasto Kalisz. Główne tezy dotyczące zanieczyszczeń powietrza:

Programy mają na celu poprawę stanu jakości powietrza atmosferycznego i utrzymanie norm emisyjnych wynikających z ustawodawstwa, w tym w szczególności ograniczenia emisji powierzchniowej (niskiej rozproszonej emisji komunalno-bytowej) poprzez zmianę sposobu ogrzewania z węglowego na ekologiczne (obniżenie emisji z ogrzewania indywidualnego).

h) Katowice

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej

i) Kielce

- Program Ograniczenia Niskiej Emisji dla miasta Kielce

Celem przedmiotowego opracowania jest określenie planu działań w zakresie obniżenia poziomu niskiej emisji spowodowanej spalaniem paliw w indywidualnych źródłach ciepła, którego realizacja przyczyni się do:

- Poprawy jakości powietrza, którym oddychają mieszkańcy miasta, poprzez obniżenie ponadnormatywnych poziomów stężeń zanieczyszczeń;
- Poprawy jakości życia i zdrowia mieszkańców miasta;

- Uzyskania konkretnego, wyznaczonego w Aktualizacji programu ochrony powietrza, efektu ekologicznego dla miasta Kielce,
- Rozwoju miasta Kielce i wzrostu zadowolenia mieszkańców, poprzez aktywizację lokalnych firm (więcej środków finansowych pozostanie w regionie),
- Spełniania obowiązków prawnych wynikających z zobowiązań, które Polska przyjęła na siebie wstępując do Unii Europejskiej.

W roku bieżącym planowane jest opracowanie aktualizacji powyższego dokumentu.

j) Konin

- Strategia Rozwoju Miasta. Plan 2020-2030. Konin Zielone Miasto Energii
- Miasto Konin opracowało dokument o nazwie Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Konina na lata 2014-2020, który jest w trakcie aktualizacji na kolejne lata. Najważniejszym celem Planu jest polepszenie jakości powietrza na terenie miasta między innymi poprzez:
  - Budowę i rozbudowę głównych sieci gazowych;
  - Zmianę nośników energii z paliw stałych na paliwa płynne, gazowe i przede wszystkim odnawialne, w tym źródła geotermalne;
  - Centralizowanie źródeł ciepła;
  - Rozbudowę miejskich sieci cieplnych;
  - Oszczędzaniu energii w systemach przesyłowych;
  - Termomodernizacja budynków;
  - Ograniczenie i wyeliminowanie energochłonnych technologii w przemyśle i produkcji;
  - Wymiana taboru komunikacji miejskiej;
  - Zwiększenie przepustowości ulic, w celu zmniejszenia emisji spalin.

Zapisy Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Konina są spójne z aktualnymi programami i strategiami funkcjonującymi na obszarze miasta oraz zapisami zawartymi w dokumentach z zakresu planowania przestrzennego. Są również spójne z planami, programami i dokumentami strategicznymi województwa wielkopolskiego.

k) Kraków

- Program Ochrony Powietrza
- Program Ochrony Powietrza – aktualizacja

Prowadzone w celu poprawy jakości powietrza działania naprawcze realizowane są na wielu szczeblach zarządzania zgodnie z przyjętą polityką określoną w kolejno przyjmowanych przez Sejmik Województwa Małopolskiego Programach ochrony powietrza stanowiących akty prawa miejscowego. Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska programy te ustalają kierunki i zakres działań niezbędnych do przywracania standardów jakości środowiska, a także określają podmioty, do których skierowane są wskazane w programie działania.

l) Legnica

- Jeden z kierunków oczekiwanych zmian widzianych przez pryzmat ograniczenia zanieczyszczenia powietrza został zdefiniowany w „Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2015-2020 PLUS" jako cel strategiczny V - Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego. Wyzwanie te zostało uszczegółowione w celu operacyjnym „Cel operacyjny V.3 – pn. „Zwiększenie wykorzystania technologii efektywnych energetycznie i rozwiązań służących ograniczeniu emisji zanieczyszczeń i substancji szkodliwych, w tym CO_2".
- Polityka miasta w zakresie ochrony powietrza została zawarta także w „Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Legnicy". Dokument określa kierunki oczekiwanych zmian i wyrażony jest w celach strategicznych:

  Cel strategiczny I - Elektromobilny samorząd

  Cel strategiczny II - Rozwój zero- i niskoemisyjnej komunikacji miejskiej

  Cel Strategiczny III - E-ulgi podatkowe

  Cel strategiczny IV - Świadomy mieszkaniec

  Cel strategiczny V - Ekologiczny transport indywidualny

  Cel strategiczny VI - Inteligentne miasto.

m) Lublin

- Na terenie miasta Lublin obowiązuje Program ochrony powietrza dla strefy Aglomeracja Lubelska ze względu na przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz docelowego benzo(a)pirenu, uchwalony przez Sejmik Województwa Lubelskiego w dniu 27 lipca 2020 r. (Załącznik do uchwały nr XVII/292/2020). Ma on na celu ograniczenie występowania wysokich stężeń pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5. Program wskazuje przyczyny występowania przekroczeń standardów jakości powietrza i wskazuje działania, których wdrożenie spowoduje obniżenie średnich dobowych stężeń pyłu oraz benzo(a)pirenu.
- Program Ograniczania Niskiej Emisji (PONE) został zapoczątkowany jeszcze w 2013 roku i cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem mieszkańców Lublina. PONE bazuje na dofinansowaniu do kosztów wymiany systemu ogrzewania opartego na paliwie stałym na inne, bardziej ekologiczne źródła, takie jak ogrzewanie gazowe, olejowe, elektryczne, pompę ciepła lub podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej. Łącznie od 2013 roku do chwili obecnej w ramach PONE do mieszkańców trafiło blisko 3 mln zł dotacji, dzięki czemu udało się zlikwidować ponad 500 pieców i kotłów na paliwo stałe. Nabór do programu prowadzony jest w sposób ciągły. Od 2019 roku nastąpiło zwiększenie środków przeznaczonych na to zadanie, w budżecie miasta jest to do 1 milion złotych rocznie. W Lublinie został przeprowadzony panel obywatelski, pod hasłem: Co zrobić aby oddychać czystym powietrzem w Lublinie? W wyniku obrad Panelu zgłoszono 250 rekomendacji, z czego poparcie 80 % panelistów otrzymało 55 rekomendacji. Działania te dotyczą różnych obszarów m. in. kontynuacji Programu Ograniczenia Niskiej Emisji i zabezpieczenia na ten cel co roku 1 mln zł, stałego rozwoju zieleni w mieście, prowadzenia działań edukacyjnych, czy rozwoju ekologicznego transportu zbiorowego, budowy nowych ścieżek rowerowych i buspasów, które mają za zadanie w sposób kompleksowy przyczynić się do poprawy jakości powietrza. Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Lublin (PGN) jest dokumentem, w którym zaplanowano działania i środki na podniesienie efektywności energetycznej, zwiększenie ilości energii wytwarzanej w odnawialnych źródłach energii oraz redukcji gazów cieplarnianych w mieście. Plan gospodarki niskoemisyjnej przewiduje działania do 2022 roku i aktywnie włącza Lublin w realizację polityki

klimatyczno-energetycznej UE do roku 2020. PGN zawiera bazę danych o zużyciu energii, wielkości emisji dwutlenku węgla i wielkości energii pozyskiwanej z OZE na terenie Lublina. Baza obejmuje zużycie energii cieplnej (jako ciepła systemowego), energii elektrycznej i energii ze spalania paliw kopalnych. Dokument obejmuje sektory (budynki, transport, usługi i przemysł) oraz podmioty (publiczne i prywatne) będące producentami i odbiorcami energii. Głównym celem Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Lublina jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności Lublina, realizacja polityki energetyczno-klimatycznej Unii Europejskiej i poprawa jakości powietrza w mieście.

n) Olsztyn

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Olsztyna (PGN)
- Program Ograniczania Niskiej Emisji dla Miasta Olsztyna (PONE)

o) Poznań

- Uchwała nr XXI/393/20 sejmiku województwa wielkopolskiego z dnia 13 lipca 2020 roku w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja poznańska. POP zakłada ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza w zakresie PM10 i B(α)P poprzez realizację założonych działań naprawczych (POP).
- Projekt uchwały (PU 627/20) w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035. Projekt uchwały gotowy do przyjęcia przez Radę Miasta Poznania w najbliższym czasie. Strategia zakłada rozwój transportu zeroemisyjnego.

p) Przemyśl

- Program Ochrony powietrza dla strefy podkarpackiej 2020 (zmniejszenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5)

q) Radom

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej

r) Rybnik

- Nadrzędnym dokumentem jest Program Ochrony Powietrza (POP), którego głównym celem jest określenie przyczyn wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM10 i PM2,5; benzo(a)pirenu; ozonu oraz N2O. POP wskazuje również działania, które pomogą poprawić jakość powietrza w regionie. Ponadto realizowany jest Program gospodarki niskoemisyjnej, którego głównym celem strategicznym jest ograniczenie emisji pyłów i gazów cieplarnianych z instalacji stosowanych na terenie Miasta Rybnika, które mają spełniać normy w zakresie jakości powietrza.

s) Rzeszów

- Dla miasta Rzeszowa obowiązuje Program ochrony powietrza dla strefy miasto Rzeszów - Z uwagi na stwierdzone przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 i poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 wraz z rozszerzeniem związanym z osiągnięciem krajowego celu redukcji narażenia i z uwzględnieniem poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz z Planem Działań Krótkoterminowych. W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, iż główną przyczyną przekroczeń stężeń wymienionych substancji w powietrzu są źródła pochodzące z sektora komunalno-bytowego. Mniejszy wpływ na jakość powietrza w strefie mają źródła związane z komunikacją i przemysłem. Źródła rolnicze i emisja niezorganizowana mają znikomy udział. W Programie przedstawiono zestaw działań naprawczych, których realizacja doprowadzi do uzyskania poprawy jakości powietrza (wskazano również zasięg i termin obowiązywania działań, środki, z których działania mogą być realizowane oraz organy odpowiedzialne za ich realizację). Działania skupiają się na:

- likwidacji pieców opalanych paliwem stałym do celów grzewczych w gospodarstwach domowych i zastępowaniem tego rodzaju ogrzewania podłączaniem do sieci ciepłowniczej;
- wymianie niskosprawnych urządzeń na nowoczesne przy zastosowaniu paliwa gazowego.

Dodatkowo zaproponowano zadania związane z:

- poprawą efektywności energetycznej (termomodernizacja budynków);
- produkcją energii prosumenckiej w sektorze publicznym i mieszkaniowym;
- ograniczeniem emisji z dróg (czyszczenie dróg na mokro pozwala uniknąć ponownej emisji pyłu znajdującego się na jezdni);
- ograniczeniem emisji niezorganizowanej (stosowanie szeregu rozwiązań technicznych jak np. osłanianie taśmociągów);
- mających charakter organizacyjny (prowadzenie kampanii edukacyjnych uświadamiających kwestie związane z ochroną powietrza oraz usprawnienie systemu informowania mieszkańców o jakości powietrza).

- Ponadto dla miasta Rzeszowa obowiązuje „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Rzeszowa". Plan gospodarki niskoemisyjnej jest dokumentem strategicznym, który koncentruje się na podniesieniu efektywności energetycznej, zwiększeniu wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych. Istotą planu jest osiągnięcie korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych wynikających z działań zmniejszających emisję gazów cieplarnianych. Cele strategiczne zawarte w planie gospodarki niskoemisyjnej koncentrują się na redukcji na terenie miasta Rzeszowa zanieczyszczeń: dwutlenku węgla, pyłów zawieszonych PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu, a także na redukcji zużycia energii finalnej oraz na zwiększeniu udziału OZE w produkcji energii.

t) Słupsk

- Uchwałą Nr X/95/11 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 25 czerwca 2011 roku przyjęto Program Ograniczenia Niskiej Emisji dla Miasta Słupska. Niniejszy program przedstawia działania związane z likwidacją głównego źródła powstawania benzo(a)pirenu, którym jest proces niepełnego spalania paliw stałych w niskosprawnych piecach (kotłach).
- Rada Miejska w Słupsku przyjęła uchwałą Nr IV/50/19 z dnia 30 stycznia 2019 roku dokument strategiczny pn.: „Planu adaptacji do zmian klimatu dla miasta Słupska”, którego celem jest przygotowanie władz miasta i ich mieszkańców do świadomego reagowania na możliwe zmiany klimatu i ich skutki. Analizę wrażliwości Miasta Słupska wykonano w odniesieniu do 17 obszarów: zdrowia publicznego, transportu, energetyki, gospodarki wodnej, turystyki, przemysłu i budownictwa, usług publicznych, rolnictwa, różnorodności biologicznej, dziedzictwa kulturowego, gospodarki przestrzennej miasta, terenów zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności, terenów usług o swobodnej lokalizacji, terenów przemysłowych i handlowych.
- W dniu 27 listopada 2019 roku Rada Miejska w Słupsku podjęła uchwałę (apel) w związku z kryzysem klimatycznym, aby zatrzymać proces degradacji środowiska naturalnego. Rada zwróciła się do Mieszkańców o szczególną dbałość ekologiczną, promocję zachowań proekologicznych, zmianę nawyków konsumpcyjnych, które przyczynią się do poprawy jakości środowiska naturalnego, oszczędzania zasobów przyrody oraz ograniczenia rocznej emisji zanieczyszczeń powietrza.
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Słupska, który przyjęty został Uchwałą Nr XVI/174/15 Rady Miejskiej w Słupsku w dniu 28 października 2015 roku. Miasto Słupsk zleciło aktualizację w/w Planu w 2020 roku.
- Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Słupska przyjęty uchwałą Nr XXIV/358/12 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 27 czerwca 2012 roku. Zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku (Dz. U. z 2019 r. poz 755 ze zm.). Miasto Słupsk zleciło aktualizację w/w Planu w 2020 roku.
- Ponadto, Miasto Słupsk podejmuje różnego rodzaju działania informacyjno-edukacyjne, które wspierają, podnoszą społeczną świadomość klimatyczną i propagują dobre praktyki adaptacyjne, powodując m.in.: zmianę nawyków konsumpcyjnych w tym uświadamianie mieszkańcom konieczności ograniczenia ilości odpadów, a tym

samym podniesienie ich poziomu recyklingu, przyczyniają się do poprawy jakości powietrza w mieście, ograniczania rocznej emisji zanieczyszczenia powietrza, a także oszczędzania zasobów przyrody.

u) Sosnowiec

Miasto posiada szereg dokumentów strategicznych, które dotyczą problematyki ograniczenia zanieczyszczenia powietrza na obszarze miasta Sosnowca są to:

- „Plan adaptacji miasta Sosnowca do zmian klimatu do roku 2030" przyjęty Uchwałą Nr 274/XVI/2019 Rady Miejskiej w Sosnowcu w dniu 26 września 2019r.

Plan określa cel nadrzędny oraz cele szczegółowe adaptacji miasta do zmian klimatu, jakie powinny zostać osiągnięte poprzez realizację działań w czterech najbardziej wrażliwych sektorach/obszarach miasta tj. w zakresie zdrowia publicznego/grup wrażliwych, gospodarki wodnej, transportu i energetyki, w tym m.in. działania na rzecz zrównoważonego transportu w Sosnowcu, rozbudowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszych.

- „Kompleksowy plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Sosnowca – aktualizacja grudzień 2016" przyjęty uchwałą Nr 570/XLIII/2017 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 30 marca 2017r.

  Celem głównym PGN jest kompleksowa poprawa warunków życia mieszkańców i rozwój gospodarczy Sosnowca przy założeniu niskoemisyjności realizowanych działań:

Cele strategiczne:

- Zwiększenie efektywności wykorzystania i wytwarzania energii w obiektach.
- Racjonalne zwiększenie wykorzystania energii z OZE.
- Kompleksowe zarzadzanie i rozwój infrastruktury ukierunkowany na niskoemisyjność.
- Wprowadzenie niskoemisyjnych wzorców konsumpcji energii i jej nośników.

- „Gminny Program Niskoemisyjny dla Gminy Sosnowiec" przyjęty uchwałą NR 503/XXVI/2020 Rady Miejskiej w Sosnowcu w dniu 18 czerwca 2020r.

Celem głównym GPN jest poprawa jakości powietrza w Gminie poprzez następujące działania:

- Wymianę urządzeń lub systemów grzewczych w zabudowie mieszkalnej, jednorodzinnej lub urządzeń bądź systemów podgrzewających wodę w tych budynkach, które nie spełniają standardów niskoemisyjnych na nowe , spełniające standardy emisyjne,
- Likwidację urządzeń bądź systemów grzewczych w zabudowie mieszkalnej, jednorodzinnej lub urządzeń bądź systemów podgrzewających wodę w tych budynkach, które nie spełniają standardów niskoemisyjnych z równoczesnym przyłączeniem budynku w zabudowie mieszkalnej, jednorodzinnej do sieci ciepłowniczej lub gazowej,
- Zmniejszenie zapotrzebowania na ciepło budynków w zabudowie mieszkalnej, jednorodzinnej

- „Program ochrony środowiska dla miasta Sosnowca na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024”

  Obszar interwencji: Ochrona klimatu i powietrza, w tym:
  - Budowa ścieżek rowerowych przy drogach miasta,
  - Edukacja ekologiczna np. Projekt CLAIR-CITY zaangażowanie obywateli w działania na rzecz ograniczeni9a zanieczyszczenia powietrza w miastach,
  - Działania kontrolne w zakresie przestrzegania zakazu spalania odpadów w indywidualnych systemach grzewczych,
  - Montaż kolektorów słonecznych na budynkach mieszkalnych,
  - Wsparcie inwestycji OZE,
  - Modernizacja źródeł ciepła w obiektach użyteczności publicznej i obiektach mieszkalnych,
  - Modernizacja infrastruktury autobusowo-tramwajowej na terenie Sosnowca – budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych.
  - Termomodernizacja budynków

v) Tarnów

Miasto Tranów na pytanie o posiadanie strategii/ polityki przeciwdziałającej zanieczyszczeniu powietrza udzieliło jedynie odpowiedzi twierdzącej – nie sprecyzowano podejmowanych działań.

w) Toruń

- Strategia rozwoju Miasta Torunia do roku 2020 z uwzględnieniem perspektywy do 2028
- Program ochrony środowiska dla miasta Torunia do 2020 r. z uwzględnieniem perspektywy do 2024 r.

x) Tychy

- Aktualizacja Programu Ograniczenia Niskiej Emisji dla Miasta Tychy na lata 2015-2020 z perspektywą do roku 2023.

y) Wałbrzych

Miasto Wałbrzych na pytanie o posiadanie strategii/ polityki przeciwdziałającej zanieczyszczeniu powietrza udzieliło odpowiedzi twierdzącej – nie sprecyzowano podejmowanych działań.

z) Warszawa

Warszawa realizuje wojewódzki Program Ochrony Powietrza (POP). Celem programu jest poprawa stanu powietrza na terenie województwa mazowieckiego oraz ograniczenie skutków i czasu trwania przekroczeń norm jakości powietrza (poziomów dopuszczalnych, docelowych i pułapu stężenia ekspozycji). Integralną częścią programu jest plan działań krótkoterminowych, podejmowanych w celu niedopuszczenia do przekroczenia poziomów alarmowych, informowania, dopuszczalnych lub docelowych albo w przypadku ich przekroczenia, jak najszybsze obniżenie stężeń. Program zawiera następujące informacje:

- Opis stanu jakości powietrza na obszarze województwa
- Wskazanie źródeł emisji wpływających na powstawanie przekroczeń norm jakości powietrza

- Wskazanie działań naprawczych, mających na celu skuteczną i długotrwałą poprawę jakości powietrza
- Wskazanie działań krótkoterminowych, podejmowanych w celu niedopuszczenia do przekroczeń poziomów alarmowych, informowania, dopuszczalnych lub docelowych albo w przypadku ich przekroczenia, jak najszybsze obniżenie stężeń
- Wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za realizację działań

aa) Wrocław

W zakresie zrównoważonej mobilności miasto Wrocław posiada:

- Politykę rowerową przyjętą uchwałą RM Wrocławia w 2010
- Politykę zrównoważonej mobilności przyjętą uchwałą RM Wrocławia w 2013
- Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Wrocławia przyjęty uchwałą RM Wrocławia w 2019
- Wrocławska strategia rozwoju elektromobilności
- Strategia Wrocław 2030 też odnosi się do zagadnienia mobilności.

bb) Zamość

Miasto Zamość posiada:

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej z 2016 roku. Aktualizacja PGN z 2020 roku;
- Strategię Rozwoju Elektromobilności Miasta Zamość

cc) Zgierz

- Na terenie Gminy Miasto Zgierz obowiązuje Uchwała nr XXXV/689/13 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dn. 26.04.2013 r. ws. programu ochrony powietrza dla strefy w woj. łódzkim w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyle zawieszonym PM10 oraz planu działań krótkoterminowych (Nazwa strefy: aglomeracja łódzka. Kod strefy: PL1001 (Dz.Urz. Woj. Łódzkiego z 2013 r. poz. 3434) zmieniona kolejnymi uchwałami Sejmiku).

dd) Zielona Góra

- PGN Plan gospodarki niskoemisyjnej jest narzędziem mającym przyczynić się m.in. do osiągnięcia celów określonych w pakiecie klimatyczno-energetycznym do roku 2020, tj.: redukcji emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych i redukcji zużycia energii finalnej, co ma zostać zrealizowane poprzez podniesienie efektywności energetycznej. Celem strategicznym PGN jest poprawa stanu powietrza atmosferycznego przy zrównoważonym i efektywnym wykorzystaniu nośników energii poprzez wsparcie gospodarki niskoemisyjnej na terenie miasta Zielona Góra. Mając na uwadze powyższe Plan jest na bieżąco monitorowany i aktualizowany. Pierwsza uchwała przyjmująca plan: UCHWAŁA NR XVIII.148.2015 RADY MIASTA ZIELONA GÓRA z dnia 30 czerwca 2015 r. w sprawie przyjęcia do realizacji opracowania pn. „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Zielona Góra na lata 2014-2020" i ostatnia zmieniająca (aktualna) UCHWAŁA NR XXI.431.2020 RADY MIASTA ZIELONA GÓRA z dnia 24 kwietnia 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia do realizacji opracowania pn. „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Zielona Góra na lata 2014-2020".
- PONE Jednym z założeń PONE jest zwrócenie uwagi na problem niskiej emisji na terenie miasta oraz utworzenie planu działań naprawczych, dążących do obniżenia poziomu niskiej emisji, powodowanej głównie przez spalanie paliw w indywidualnych gospodarstwach domowych. Celem strategicznym programu jest uzyskanie takich norm jakości powietrza, które przyczynią się do obniżenia stężenia benzo(a)pirenu w pyle PM10 i wyłączenia strefy miasto Zielona Góra z grupy/strefy C, według corocznej klasyfikacji Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Jednym z działań w PONE jest wymiana indywidualnych systemów grzewczych na niskoemisyjne. W związku z powyższym od 2018 r. Prezydent Miasta Zielona Góra r. corocznie ogłasza, na podstawie uchwały Nr LXIV.870.2018 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 27 lutego 2018 r. w sprawie określenia zasad udzielania dotacji celowych na dofinansowanie przedsięwzięć inwestycyjnych służących ochronie powietrza (Dz. Urz. Woj. z roku: 2018 nr pozycja 545 ze zm.), nabory wniosków o udzielenie dotacji na dofinansowanie zmiany systemu ogrzewania. W 2018 r. złożonych zostało 105 wniosków o udzielenie dotacji celowej na trwałą zmianę systemu ogrzewania. Komisja, powołana przez Prezydenta rozpatrzyła 84 kompletnych wniosków. Ostatecznie z dotacji skorzystało 75 wnioskodawców. W 2019 r. złożonych zostało 118.

Komisja rozpatrzyła 112 kompletnych wniosków. Ze względu na wyczerpanie środków finansowych zarezerwowanych na ten cel w budżecie Miasta odmówiono części wnioskodawcom udzielenia dotacji. Ostatecznie z dotacji skorzystało 60 wnioskodawców. W 2020 r. złożono 61 wniosków. Komisja rozpatrzyła 55 kompletnych wniosków. Obecnie program jest na etapie realizacji inwestycji przez wnioskodawców. UCHWAŁA NR LXVII.968.2018 RADY MIASTA ZIELONA GÓRA z dnia 29 maja 2018 r. w sprawie Programu ograniczenia niskiej emisji dla miasta Zielona Góra.

- Program Ochrony Powietrza Program ochrony powietrza (POP) z założenia jest programem szczegółowym, ukierunkowanym na obniżenie poziomów zanieczyszczeń w powietrzu i zawierającym harmonogram działań naprawczych, których realizacja ma na celu obniżenie stężenia średniorocznego benzo(a)pirenu. Prezydent Miasta Zielona Góra, zgodnie z POP corocznie przekazuje do Zarządu Województwa Lubuskiego sprawozdanie z realizacji działań naprawczych, którymi są m.in. system zachęt do wymiany kotłów opalanych paliwem stałym na niskoemisyjne, termomodernizacja budynków, edukacja ekologiczna.
- Obecnie w trakcie procedowania jest " Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Zielona Góra". Zielona Góra jest miastem, które jest jednym z krajowych liderów wdrażania elek-tromobilności w publicznym transporcie zbiorowym. Posiada najbardziej rozbudowaną – po miastach wykorzystujących trolejbusy – infrastrukturę do ładowania autobusów zero-emisyjnych na pętlach linii komunikacyjnych. Zielona Góra już obecnie spełnia wymogi udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów komunikacji miejskiej. Rozwoju w mieście wymagają natomiast pozostałe formy elektromobilności. Systematyczne wdrażanie Strategii Elektromobilności stworzy realne perspektywy poprawy warunków życia mieszkańców Zielonej Góry, przy jednoczesnym istotnym ograniczeniu lokalnej emisji zanieczyszczeń powietrza.

ee) Żory

- Program Ograniczenia Niskiej Emisji;
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej;
- Plan zrównoważonej mobilności.

PONE diagnozuje stan istniejący w momencie opracowania i określa działania zmieniające do obniżenia poziomu zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery (wymiana niskosprawnych i nieekologicznych kotłów i pieców na nowoczesne urządzenia grzewcze oraz zastosowanie technologii wykorzystujących energię odnawialną). PGN - Miasto Żory stanowi przyjazny dla społeczeństwa i przedsiębiorców, nowoczesny oraz innowacyjny ośrodek społeczno-kulturalny zapewniający swoim mieszkańcom wysoki standard życia. Nowoczesna infrastruktura komunalna ukierunkowana na niskoemisyjny rozwój gospodarczy.

Pytanie 2.

Czy polityka/strategia Miasta obejmuje również przeciwdziałanie/ ograniczenie zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy?

Rys.2 Wykres przedstawiający, czy posiadana przez miasto strategia obejmuje przeciwdziałanie/ograniczenie zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy.

W zdecydowanej większości miast (94%), polityki oraz strategie Miast obejmują również przeciwdziałanie zanieczyszczeniu generowanemu przez transport drogowy.

a) Białystok

W „Programie ochrony powietrza dla strefy aglomeracja białostocka", wskazano następujące działania i kierunki działań zmierzających do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy:

- całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- zintegrowany system kierowania ruchem ulicznym; System Zarządzania Ruchem funkcjonuje od 28.05.2015 r. i obejmuje całe miasto, w tym wszystkie sygnalizacje świetlne (119 skrzyżowań).
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,

- rozwój i zwiększanie efektywności systemu transportu publicznego,
- polityka cenowa opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego, -organizacja systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miasta łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrum miasta (system Park & Ride),
- tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- tworzenie systemu płatnego parkowania w centrum miasta,
- wprowadzanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
- intensyfikacja okresowego czyszczenia ulic (szczególnie w okresach bezdeszczowych),
- wprowadzenie ograniczeń prędkości na drogach o pylącej nawierzchni,
- stosowanie przy modernizacji dróg i parkingów materiałów i technologii gwarantujących ograniczenie emisji pyłu podczas eksploatacji;
- uprzywilejowanie ruchu pieszego w centrum miasta,

b) Częstochowa

"Program Ochrony Środowiska dla miasta Częstochowy na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025" zawiera cele, kierunki interwencji oraz zadania na lata 2018-2021 z perspektywą do 2025 r. m.in. zmniejszenie emisyjności w transporcie oraz zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu publicznego (przygotowanie infrastruktury komunikacyjnej miasta do obsługi samochodów elektrycznych mi.in. punktów ładownia samochodów elektrycznych).

c) Elbląg

Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Elbląga obejmuje m.in. zadania z zakresu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy poprzez:

- promocję i realizację wizji zrównoważonego transportu – z uwzględnieniem transportu publicznego oraz indywidualnego, w tym również rowerowego (budowa ścieżek

rowerowych, przygotowanie i przeprowadzenie kampanii społecznych związanych z efektywnym i ekologicznym transportem;

- budowę/przebudowę trakcji tramwajowej w Elblągu wraz z zakupem nowych wagonów oraz modernizacją bazy zajezdniowej i utworzeniem węzłów przesiadkowych, modernizacja dróg gminnych i powiatowych w zakresie systemu sterowania ruchem i optymalizacji warunków ruchu).

Wymienione Programy ochrony powietrza nie przewidują ograniczenia zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy.

d) Gorzów Wielkopolski

Chociaż transport drogowy nie jest wskazywany jako główna przyczyna przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w mieście, główny nacisk kładzie się na Rozwój Zrównoważonego Transportu Miejskiego, działania naprawcze dotyczące dróg oraz poprawę czystości jezdni i ich otoczenia.

e) Inowrocław

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, polityka ochrony środowiska to zespół działań mających na celu stworzenie warunków niezbędnych do realizacji ochrony środowiska, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.
W zakres Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia wchodzą:

- Przedstawienie wyzwań, przed którymi stoi Inowrocław oraz charakterystyka kierunków i celów rozwojowych miasta;
- Charakterystyka jakości powietrza oraz stopnia jego zanieczyszczenia w mieście;
- Analiza i charakterystyka struktury organizacyjnej transportu publicznego wraz ze sposobem zarządzania;
- Charakterystyka obecnego systemu komunikacyjnego w jednostce samorządu terytorialnego, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów elektrycznych;
- Opis floty gminnej z uwzględnieniem pojazdów elektrycznych;
- Przedstawienie i charakterystyka planowanych działań;

- Opis istniejącego systemu energetycznego miasta;
- Diagnoza wraz z podsumowaniem stanu obecnego wynikającego z przeprowadzonych wśród społeczności Inowrocławia badań ankietowych;
- Przedstawienie planu wdrażania elektromobilności w Inowrocławiu, w tym m.in. opisy i charakterystyka wybranych technologii, harmonogram niezbędnych inwestycji, możliwe źródła finansowania planowanych działań, monitoring wdrażania Strategii;
- Analiza oddziaływania na środowisko.

f) Jelenia Góra

Pod koniec września br. uchwalona zostanie Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Jelenia Góra. Dokument będzie regulował w perspektywie do 2036 r. dążenie miasta do zredukowania emisji zanieczyszczeń powietrza generowanych przez transport samochodowych pod kątem wdrażania nisko i zero emisyjnego transportu publicznego i elementów smart city.

g) Kalisz

Obniżenie emisji komunikacyjnej poprzez:

- system transportu publicznego;
- przebudowę i remonty ulic;
- rozbudowę zintegrowanego systemu zarządzania ruchem drogowym;
- system bezpiecznych parkingów;
- mycie ulic metodą mokrą.

h) Katowice

Głównymi działaniami mającymi na celu obniżenie emisji z transportu są:

- wymiana taboru;
- budowa centrów przesiadkowych;
- ograniczenie ruchu w centrum miasta;
- wprowadzenie strefy Tempo 30.

i) Kielce

Aktualnie opracowywany jest dokument pn. „Strategia rozwoju elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie Miasta Kielce”. Miasto uzyskało na przedmiotowe opracowanie dofinansowanie z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska w ramach programu GEPARD II.

j) Konin

Główne tezy przeciwdziałania/ograniczenia zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy wynikające ze strategii:

- Rozwijamy alternatywne środki transportu i integrujemy z istniejącą infrastrukturą miejską
- Budujemy ekologiczną infrastrukturę transportową, mieszkaniową, ciepłowniczą i użyteczności publicznej.

Jednym z celów strategicznych Planu Gospodarki Niskoemisyjnej jest rozwój komunikacji w ramach aglomeracji konińskiej tak, aby zmniejszyć zanieczyszczenie spowodowane transportem drogowym. Realizowane to jest poprzez poprawę ekologiczności taboru, promowanie korzystania z transportu zbiorowego, bezpośrednie połączenie autostrady z terenami inwestycyjnymi tak, aby wyprowadzić ruch z centrum miasta, zmniejszyć natężenie hałasu i zmniejszyć niską emisję, skrócić czas przejazdu, promowanie alternatywnych środków transportu w tym dla celów rekreacyjnych i turystycznych oraz stworzenie systemu ścieżek pieszych i rowerowych w mieście.

k) Kraków

Działania naprawcze wymienione w POP dotyczą również ograniczenia emisji z transportu; zgodnie z obecnym POP realizowane są następujące działania naprawcze związane z komunikacją:

- rozszerzenie strefy ograniczonego ruchu oraz ograniczonego płatnego parkowania wraz

  z systemem parkingów typu „parkuj i jedź” (park & ride);
- poprawa organizacji ruchu samochodowego w miastach;

- utrzymanie dróg w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń poprzez regularne mycie, remonty i poprawę stanu nawierzchni dróg;
- rozwój komunikacji publicznej oraz wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym;
- rozwój komunikacji rowerowej;
- wzmocnienie kontroli na stacjach diagnostycznych pojazdów.

W nowym POP również planowane jest wskazanie działań naprawczych (długoterminowych i krótkoterminowych) w sektorze transportu.

l) Legnica

Zarówno „Strategia Rozwoju Miasta Legnicy 2015-2020 PLUS" jak i „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Legnicy" przewidują szereg działań, które mają na celu szeroko rozumianą ochronę środowiska, w tym m.in. poprzez ograniczenie zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy.

Do głównych działań służących ograniczeniu emisji z transportu należą m.in.:

- Zakup i odtwarzanie autobusów zeroemisyjnych.
- Nabywanie i odtwarzanie pojazdów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych dedykowanych do realizacji zadań publicznych, w tym też innych niż przewozy w komunikacji miejskiej, np. śmieciarki, zamiatarki itp.
- Wymiana użytkowanych przez urząd pojazdów spalinowych na elektryczne.
- Obsługa pojazdami zeroemisyjnymi zadań komunalnych w ścisłym centrum miasta.
- Koordynacja i wspieranie tworzenia sieci ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych.
- Uprzywilejowanie i usprawnianie komunikacji zbiorowej.
- Wprowadzanie miękkich instrumentów wsparcia dla użytkowników samochodów zeroemisyjnych.
- Przeprowadzenie akcji edukacyjnych w formie happeningów, akcji informacyjnych dla mieszkańców.

- Razem z rozszerzeniem strefy płatnego parkowania powinno się wprowadzić strefę parkowania tylko dla pojazdów zeroemisyjnych.
- Wprowadzenie stref uspokojonego ruchu.
- Koordynacja i wspieranie tworzenia systemu car-sharing opartym na samochodach nisko- i zeroemisyjnych.
- Rozszerzenie działania systemu roweru miejskiego wraz z wprowadzeniem pojazdów wyposażonych w elektryczny silnik wspomagający jazdę.
- Rozbudowa systemu dróg rowerowych i poprawa jakości chodników.
- Wprowadzenie modułu monitorowania pojazdów ciężarowych w powiązaniu z budową systemu preselekcji wagowej pojazdów w ruchu.
- Dalsze usprawnianie i wdrażanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem i transportem publicznym.
- Kolejne inwestycje wpływające na udrożnienie ciągów komunikacyjnych nie tylko w centrum miasta

m) Lublin

Zapisy dotyczące ograniczenia zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy zostały ujęte w Programie ochrony powietrza dla strefy Aglomeracja Lubelska.

- Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane

Z uwagi na niekorzystne oddziaływanie transportu drogowego na jakość powietrza oraz klimat akustyczny w pobliżu dróg konieczne jest wyprowadzanie ruchu tranzytowego (szczególnie ciężkich pojazdów) poza tereny gęsto zabudowane. Prowadzenie ruchu tranzytowego przez centra miast generuje wzrost negatywnego oddziaływania na stan jakości powietrza poprzez wzrost emisji pyłu zawieszonego PM10 oraz tlenków azotu na terenie o dużej gęstości emisji.

- Przebudowa i modernizacja dróg.

Prowadzenie przebudowy dróg pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu PM10 i PM2,5 z podłoża, czyli emisji wtórnej. Działanie to polega na modernizacji nawierzchni dróg, a w szczególności utwardzeniu dróg i poboczy.

- Czyszczenie ulic i dróg na mokro.

Utrzymanie w czystości dróg i ulic, również ma na celu ograniczenie emisji wtórnej wynikającej z unoszenia pyłu z podłoża. Czyszczenie musi być prowadzone przynajmniej 3 razy w miesiącu po okresie zimowym na wszystkich odcinkach dróg utwardzonych. Dodatkowo czyszczenie regularnie (jeden raz w miesiącu) dróg o największym natężeniu ruchu zgodnie z definicją drogi twardej w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 1990 z późn. zm.)

- Tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego.

Wszelkie działania związane z budową ścieżek rowerowych czy ciągów spacerowych mają służyć do zachęcenia mieszkańców do alternatywnych form transportu. Tworzenie stref czystego transportu. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu w gminie liczącej powyżej 100 000 mieszkańców dla terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy, można ustanowić na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż: elektryczne; napędzane wodorem; napędzane gazem ziemnym.

- Kształtowanie polityki przestrzennej w sposób sprzyjający poprawie stanu jakości powietrza Plany zagospodarowania przestrzennego.

Plany zagospodarowania przestrzennego powinny wskazywać na ograniczenie stosowania systemów grzewczych, które mają negatywny wpływ na jakość powietrza w obszarach przekroczeń oraz powinny zawierać ograniczenia w zakresie lokalizacji obiektów, których funkcjonowanie wpłynie na zwiększony ruch samochodowy, np. centra handlowe.

- Korytarze przewietrzania miasta w pracach planistycznych.

Przy planowaniu i lokalizowaniu nowej zabudowy należy uwzględniać zapisy mówiące o zachowaniu korytarzy przewietrzania w tym klinów napowietrzających. Naturalne kliny lub specjalnie projektowane - obszary wolne od zabudowy mają na celu poprawę przepływu powietrza przez miasto.

n) Olsztyn

W PGN zostały ujęte zadania wpływające na zmniejszenie emisji z transportu drogowego - m.in. przebudowy dróg oraz budowa sieci tramwajowej na terenie Olsztyna.

o) Poznań

Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035 wskazuje zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych w taborze komunikacji miejskiej, budowę infrastruktury.

POP wskazuje utworzenie strefy ograniczonego ruchu, rozszerzenie strefy uspokojonego ruchu.

p) Przemyśl

- zakup/modernizacja niskoemisyjnego i bezemisyjnego taboru transportu publicznego miejskiego;
- budowa/przebudowa niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej;
- budowa ścieżek rowerowych;
- rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej;
- działania informacyjno-promocyjne mające na celu zachęcenie mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego lub niezmotoryzowanego;
- inwestycje w infrastrukturę drogową.

q) Radom

Roczna emisja CO2 związana z wykorzystaniem poszczególnych nośników energii w sektorze transportowym wg. PGN prognozuje się, że w roku 2020 grupą odbiorców energii o największym udziale emisji CO2 będzie grupa mieszkalnictwa (ponad 41,3%), następnie sektor przemysłu (ok. 24,9%) oraz handlu, usług, przedsiębiorstw (ok. 16,2%), transport (ok. 14,8%).

r) Rybnik

Celem Programu gospodarki niskoemisyjnej jest również ograniczenie emisji pochodzącej z transportu drogowego, który wiąże się z utrzymaniem norm jakości powietrza na odpowiednim poziomie. Miasto wprowadza pojazdy charakteryzujące się niską emisją spalin do atmosfery, prowadzi kampanie informacyjne zwiększające świadomość mieszkańców w tym zakresie, zakupuje nowe, efektywne autobusy miejskie itp.

s) Rzeszów

Dokumenty wskazane w pkt 1 koncentrują się przede wszystkim na działaniach w kierunku ograniczania zanieczyszczeń powietrza z sektora komunalno-bytowego, gdyż stanowi on główne źródło zanieczyszczeń do powietrza, jednakże wskazane są również zadania mające na celu ograniczanie emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego. Strefa płatnego parkowania powstała w wyniku realizacji projektu pn. „Poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej w centrum Rzeszowa poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego i wprowadzenie strefy płatnego parkowania" realizowanego przy współfinansowaniu przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013. Podstawowym celem projektu jest poprawa funkcjonalności transportu miejskiego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego ze śródmieścia na północną obwodnicę miasta. Przedmiotem projektu było wzmocnienie infrastruktury transportowej, wzrost efektywności oraz atrakcyjności ekologicznego sytemu transportu zbiorowego, a także poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego, w tym zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miasta. Realizacja projektu ułatwiła dostęp do wolnych miejsc parkingowych, zmniejszyła ilość emisji spalin w śródmieściu i poprawi jakość życia osób zamieszkujących w naszym mieście. Jednym z wielu elementów infrastruktury strefy płatnego parkowania, który wskazuje na prozdrowotny i proekologiczny charakter całej płatnej strefy, są tablice zmiennej treści. Ich podstawowym zadaniem jest naprowadzanie kierowców na wolne miejsca postojowe w strefie płatnego parkowania, co niewątpliwie ma istotny wpływ na zmniejszenie ilości emisji spalin.

t) Słupsk

Działaniami wskazanymi w Planie adaptacji do zmian klimatu dla miasta Słupska, realizowanymi przez odpowiednie jednostki są:

1. Analiza efektywności systemu monitoringu i ostrzegania przed zagrożeniami związanymi ze zmianami klimatu. Aktualizacja instrukcji postępowania dla służb publicznych w przypadku wystąpienia ekstremalnych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych.
2. Rozbudowa dróg rowerowych i ciągów pieszych (w sąsiedztwie do systemów komunikacyjnych).
3. Budowa i rozwój systemu błękitnej i zielonej infrastruktury.
4. Budowa systemu informacji o zagrożeniach w przestrzeni publicznej.
5. Budowa systemu rozwiązań dla zapewnienia komfortu termicznego mieszkańców
6. Edukacja/ informacja (o zagrożeniach, o wizualizacji rozkładu ekspozycji i ryzyk, o podjętych i planowanych działaniach adaptacyjnych, o funkcjonujących systemach monitorowania i ostrzegania, o źródłach pierwotnego i wtórnego zagrożenia).
7. Edukacja/ promocja/ informacja o dobrych praktykach (działań i postaw), o niekorzystnych skutkach złych praktyk (działań i postaw).
8. Przygotowanie/Aktualizacja instrukcji postępowania dla służb publicznych w przypadku wystąpienia ekstremalnych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych.
9. Techniczne i nietechniczne zabezpieczenie zagrożonych budynków i obiektów infrastruktury w strefie zagrożenia.
10. Zwiększenie udziału powierzchni biologicznie czynnej poprzez ograniczanie powierzchni nieprzepuszczalnych w mieście lub ich rozszczelnienie. Analiza techniczna funkcjonowania systemów kanalizacji deszczowej oraz innych systemów.
11. Wizualizacja rozkładu ekspozycji na zagrożenia (różnych sektorów lub obszarów Miasta).
12. Wzmocnienie służb ratowniczych z uwzględnieniem zmian klimatycznych.

u) Sosnowiec

Dokumenty wymieniowne w pytaniu 1 badania obejmują również przeciwdziałanie/ograniczenie zanieczyszczenie powietrza generowanego przez transport drogowy np. modernizacja infrastruktury autobusowo-tramwajowej na terenie Sosnowca – budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych.

v) Tarnów

Tarnów udzielił odpowiedzi twierdzącej.

w) Toruń

- Powiązanie wybranych obszarów miasta z Koleją Metropolitalną BiT-City poprzez budowę nowych tras tramwajowych;
- Rozwój infrastruktury technicznej przy zachowaniu jakości środowiska naturalnego;
- Zwiększenie płynności połączeń linii komunikacyjnych w miejscach i punktach przesiadkowych (korelacja rozkładów jazdy miejskich środków komunikacji zbiorowej);
- Rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w komunikacji miejskiej;
- Doskonalenie systemu taryfowego, w tym wdrożenie elektronicznego systemu poboru opłat;
- Wprowadzenie nowoczesnych i rozwojowych rozwiązań w komunikacji miejskiej;
- Unowocześnienie taboru autobusowego o pojazdy o napędzie elektrycznym i hybrydowym (elektromobilność);
- Wykonanie analizy wykorzystania transportu kolejowego w komunikacji miejskiej w celu ewentualnego włączenia przewozów kolejowych w sieć komunikacji miejskiej;
- Opracowanie programu zwiększenia udziału przewozów komunikacją zbiorową w stosunku do przejazdów indywidualnych (z uwzględnieniem multimodalnych punktów przesiadkowych);
- Wykorzystanie potencjału transportu kolejowego w przewozie pasażerów poprzez modernizację linii kolejowych w ramach projektu BIT City II;

- Współpraca z PKP SA i PKP PLK SA w zakresie: remontów dworców Toruń Miasto i Toruń Wschodni oraz remontu mostu kolejowego przez Wisłę wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego;
- Zwiększenie płynności ruchu w mieście poprzez wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych;
- Rozwój sieci połączeń komunikacji publicznej w obszarze funkcjonalnym;
- Przygotowanie podstaw do wdrożenia i rozwoju systemu e-car sharingu.

x) Tychy

Przeciwdziałania/ograniczenie zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy możliwe będzie po realizacji projektu ITS. Realizację projektu rozpoczęto w 2020r.

y) Wałbrzych

Wałbrzych udzielił odpowiedzi przeczącej.

z) Warszawa

W ramach Programu Ochrony Powietrza realizowane są działania mające na celu ograniczenie zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy. Są to m.in.:

- usprawnienie komunikacji samochodowej poprzez przebudowy dróg,
- tworzenie nowych ścieżek rowerowych,
- mycie ulic na mokro,
- edukacja ekologiczna.

Więcej informacji można znaleźć na stronie: http://powietrze.mazovia.pl/pop-i-pdk/informacje-ogolne-na-temat-programow-ochrony-powietrza

aa) Wrocław

Wszystkie dokumenty wskazane w pytaniu 1. odnoszą się do transportu, w tym do ograniczania negatywnego wpływu transportu na zanieczyszczenie powietrza.

bb) Zamość

1. Ekologiczna komunikacja miejska - wprowadzenie zeroemisyjnego taboru, ograniczenie emisji generowanej przez komunikację publiczną;
2. Elektromolbilny samorząd - wprowadzanie ekologicznych samochodów służbowych dla Urzedu Miasta i Jednostek pomocniczych;
3. Inteligentnie zarządzany Zamość - ograniczenie emisji pochodzącej z samochodów prywatnych

cc) Zgierz

Przykładami działań z zakresu transportu jest np. zakup niskoemisyjnych pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowę i budowę infrastruktury drogowej czy ograniczanie prędkości ruchu

dd) Zielona Góra

1. POP

   Działania zmierzające do obniżenia emisji transportowej (liniowej) - W zakresie ograniczenia emisji z transportu drogowego wskazuje się do realizacji działanie skierowane na poprawę czystości jezdni oraz ich otoczenia, polegające na redukcji ładunku pyłu unoszonego z jezdni w czasie ruchu samochodów. Działanie to istotnie wpłynie na obniżenie stężeń z sektora transportowego, poprzez ograniczenie resuspensji.

2. PGNW

   „Planie” wskazano działania inwestycyjne w obszarze ograniczenia zużycia energii w transporcie (transport publiczny, transport prywatny i komercyjny). Do działań inwestycyjnych w powyższym zakresie należą:

   - wymiana autobusów komunikacji miejskiej w Zielonej Górze;
   - modernizacja dróg publicznych;
   - budowa ścieżek rowerowych na terenie MOF.

3. "Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Zielona Góra" –

   Wdrożenie Strategii przyczyni się do ograniczenia niskiej emisji liniowej zanieczyszczeń i poziomu hałasu, w tym poprzez działania prowadzące do zmniejszenia udziału podróży realizowanych samochodami osobowymi na rzecz przemieszczania się rowerami oraz ekologiczną komunikacją miejską, przy jednoczesnym wprowadzaniu systemu zachęt do świadomego użytkowania samochodów zeroemisyjnych i napędzanych gazem ziemnym, które ponadto będą stanowiły istotną część floty pojazdów wykorzystywanych do zadań komunalnych. Realizacja działań zawartych w Strategii przełoży się na dalszy wzrost mobilności mieszkańców miasta, z wykorzystaniem ekologicznych środków transportu. Strategia rozwoju elektromobilności ma na celu stworzenie dogodnych warunków do upowszechniania i korzystania z pojazdów elektrycznych nie tylko w publicznym transporcie zbiorowym, ale i w pozostałym transporcie samochodowym i rowerowym, a także przez służby komunalne.

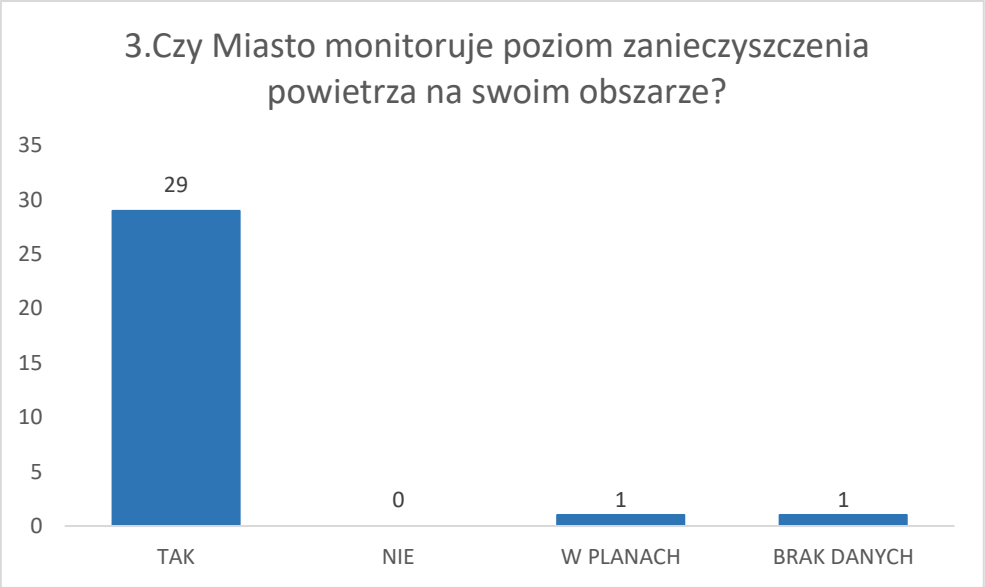
   Cel ogólny Strategii związany jest z redukcją emisji szkodliwych substancji, generowanych przez ruch samochodowy na terenie Zielonej Góry, w tym poprzez ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych z silnikiem spalinowym na rzecz transportu zbiorowego, rowerowego i samochodowego zero lub niskoemisyjnego. Realizacja Strategii pozwoli na zmianę zachowań transportowych mieszkańców miasta i osób przyjezdnych. Tym samym przyczyni się do wzrostu wykorzystania zrównoważonych form transportu w czasie podróży odbywanych na terenie Zielonej Góry.

ee) Żory

PGN - cel szczegółowy- Promocja i realizacja wizji zrównoważonego transportu z uwzględnieniem transportu publicznego indywidualnego i rowerowego.

Pytanie 3.

Czy Miasto monitoruje poziom zanieczyszczenia powietrza na swoim obszarze?

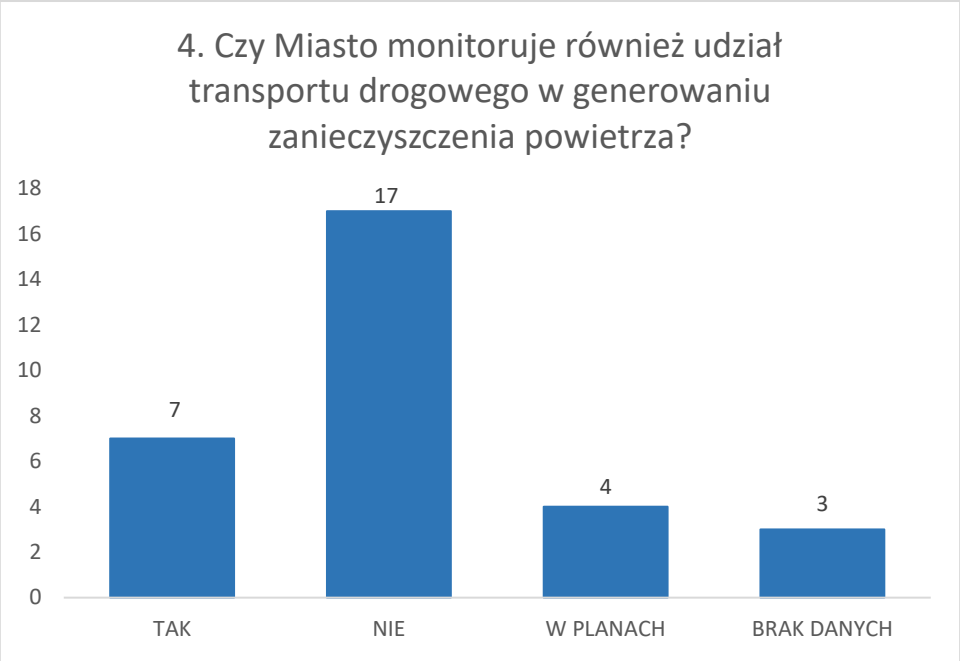


Rys.3 Wykres przedstawiający monitorowanie przez miasto poziomu zanieczyszczenia powietrza

Zdecydowana większość miast, które wzięły udział w badaniu, na pytanie o to czy na jego obszarze prowadzony jest monitoring jakości powietrza, odpowiedziała twierdząco (94% odpowiedzi). Miastem, które nie posiada takiego monitoringu, lecz jego wykonanie jest planowane jest Białystok. Miasto zgłosiło propozycję dofinansowania do nowych stacji monitoringowych Państwowego Monitoringu Środowiska realizowanego przez GIOŚ.

Pytanie 4.

Czy Miasto monitoruje również udział transportu drogowego w generowaniu zanieczyszczenia powietrza?



Rys.4 Wykres przedstawiający monitorowanie przez miasto udziału transportu drogowego w generowaniu zanieczyszczenia powietrza

Na pytanie, czy miasto monitoruje również udział transportu drogowego w generowaniu zanieczyszczonego powietrza, twierdząco odpowiedziało zaledwie 7 miast (23%):

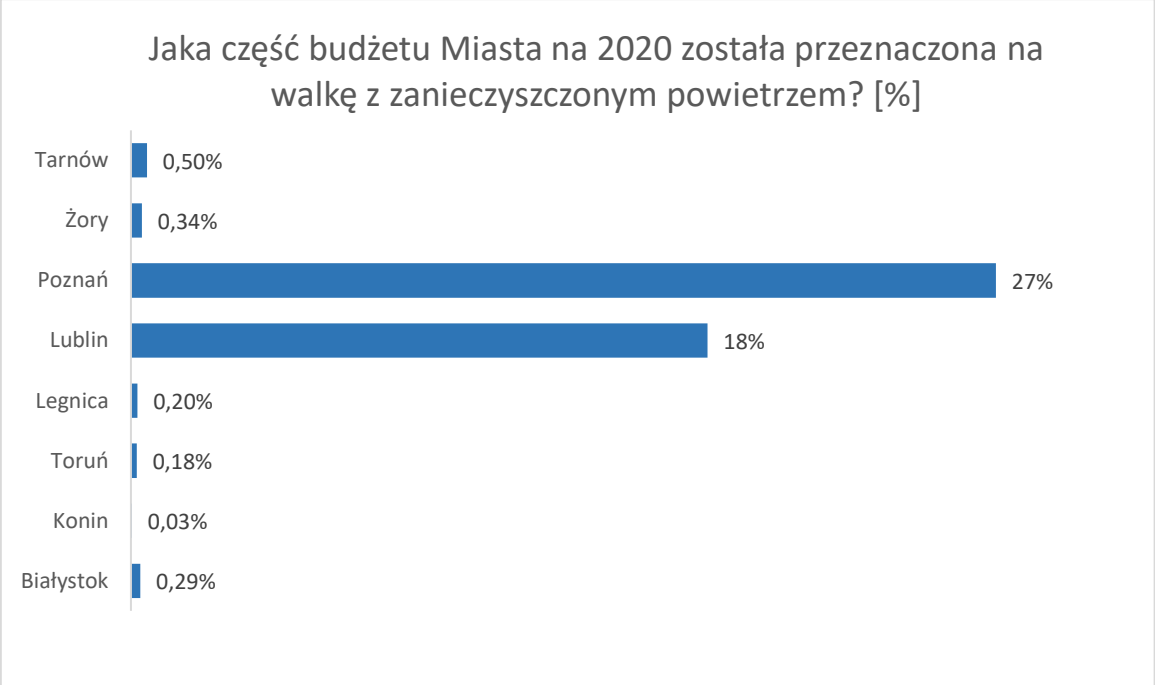
- Częstochowa
- Konin
- Słupsk
- Kielce
- Kraków
- Wrocław
- Rzeszów

Miasto Tychy, Warszawa, Zielona Góra oraz Poznań mają taki monitoring w planach.

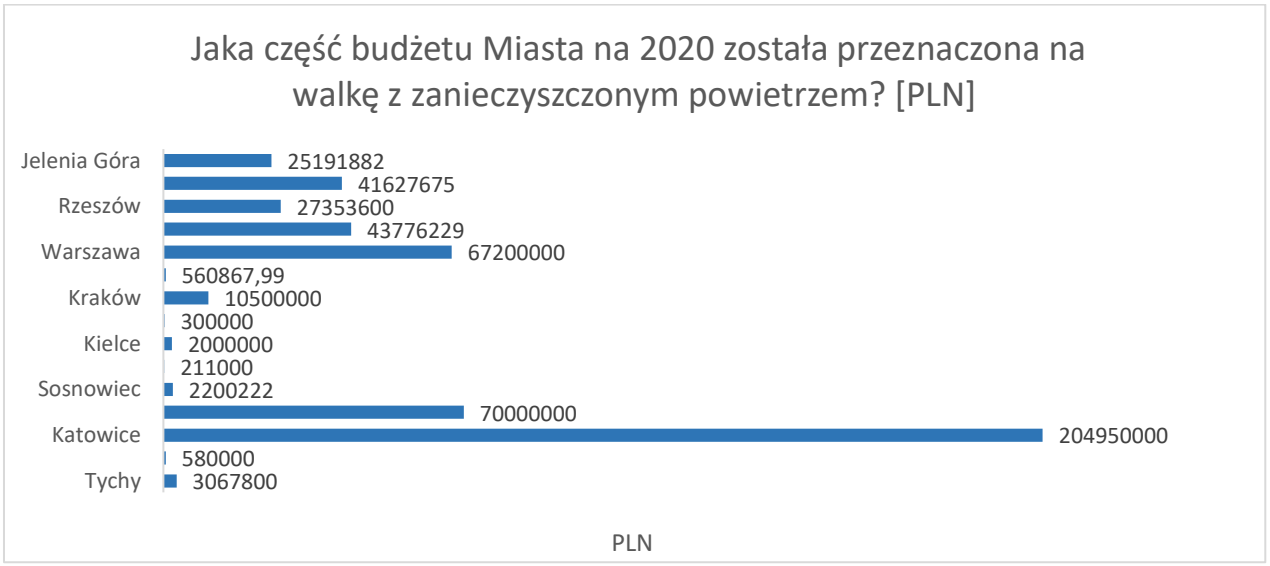
Pytanie 5.

Jaka część budżetu Miasta na 2020 rok została przeznaczona na walkę z zanieczyszczonym powietrzem?

Poniższe wykresy przedstawiają udział budżetu miast w walce z zanieczyszczonym powietrzem. Część miast udzieliła odpowiedzi procentowej, część podała konkretne kwoty. Widoczne są dysproporcje budżetów w poszczególnych miastach.



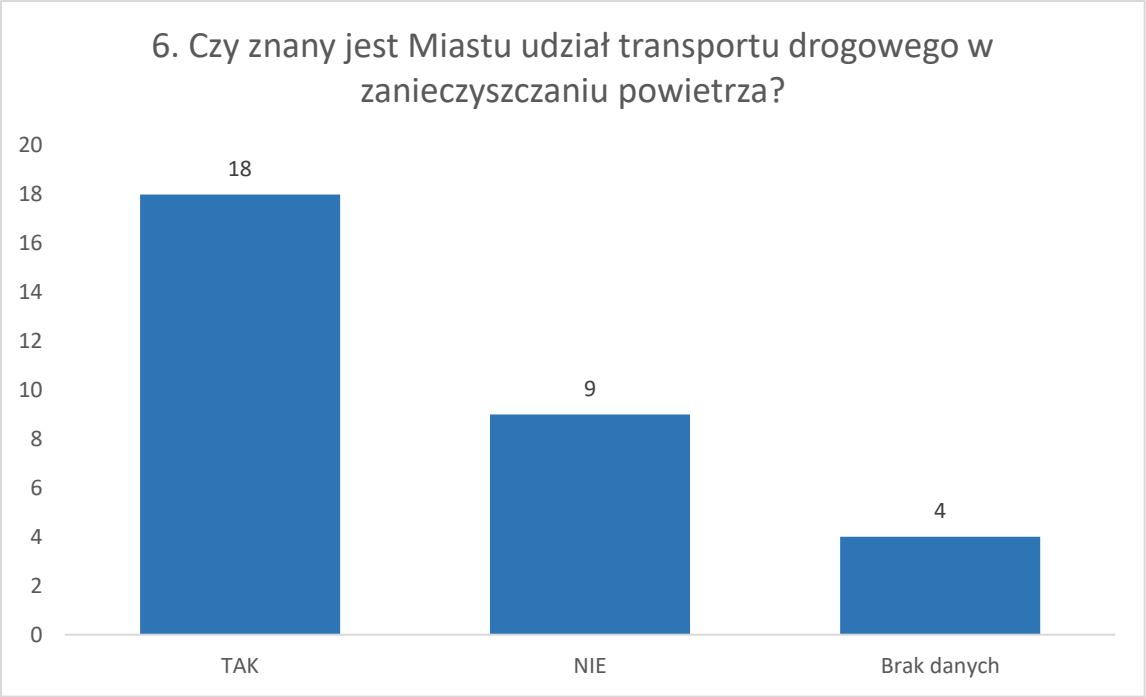
Rys.5 Wykres przedstawiający jaka część budżetu miasta na 2020r. została przeznaczona na walkę z zanieczyszczeniem powietrza [%]



Rys. 6 Wykres przedstawiający jaka część budżetu miasta na 2020r. została przeznaczona na walkę z zanieczyszczeniem powietrza [PLN]

Pytanie 6.

Czy znany jest Miastu udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza?



Rys. 7 Wykres przedstawiający, czy znany jest miastu udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza.

18 z 31 (58%) miast znany jest udział transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza. 9 miast takiej wiedzy nie posiada. 4 miasta nie udzieliły jednoznacznej odpowiedzi.

Poszczególne miasta odpowiedziały na pytania następująco:

a) Białystok

Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza nie jest znany.

b) Częstochowa

Zgodnie z "Programem Ochrony Powietrza dla terenu województwa śląskiego mającego na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji" przyjętego uchwałą nr V/47/5/2017 z dnia 18 grudnia 2017r. przez Sejmik Województwa Śląskiego udział transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza na terenie miasta Częstochowy wynosi 16,2%.

c) Elbląg

W opracowanym w 2020r. przez Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego „Programem ochrony powietrza dla strefy miasto Elbląg ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu PM10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyle PM10 wraz z planem działań krótkoterminowych" na podstawie pomiarów z 2018r. określony został udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza. Emisja pyłu zawieszonego PM10 z transportu drogowego w strefie miasto Elbląg wyniosła 17,8 Mg, co stanowi 14,1% emisji łącznej. Na mapie rozkładu emisji wyraźnie zaznacza się przebieg głównych arterii komunikacyjnych w strefie. Emisja B(a)P z transportu drogowego w strefie miasta Elbląg wyniosła 0,3 kg, co stanowi 0,6% emisji łącznej.

d) Gorzów Wielkopolski

Według Programu ochrony powietrza z 2019 r. udział emisji liniowej w całkowitej emisji pyłu PM10 stanowił ok. 19 %.

e) Inowrocław

Brak danych

f) Jelenia Góra

Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza nie jest znany.

g) Kalisz

Brak danych

h) Katowice

Emisja liniowa stanowi 9% emisji całkowitej. Szczegółowe informacje zawarte są w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej.

i) Kielce

Rodzajów źródeł emisji na terenie strefy miasto Kielce ilustruje tabela 8 zawarta w Programie ograniczenia niskiej emisji dla miasta Kielce. punkcie 6. 3- Łączna emisja zanieczyszczeń z terenu Kielc.

j) Konin

Dane o udziale transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza znajdują w tabeli nr 47 na stronie 93, natomiast w jaki sposób Miasto dokonało takiego ustalenia zostało opisane na str. 72 w rozdziale 6.8 Planu Gospodarki Niskoemisyjnej.

k) Kraków

Udział transportu drogowego przedstawiony jest w POP oraz w jego uzasadnieniu (rozdział 3.4. Uzasadnienia do POP: Analiza udziału grup źródeł emisji – procentowy udział w zanieczyszczeniu powietrza poszczególnych grup źródeł emisji i poszczególnych źródeł emisji).

l) Legnica

Wg danych za 2011 rok w emisji pyłu PM10 - 17%, w emisji pyłu PM2,5 - 17,18%. Dane z Programu ochrony powietrza dla m. Legnicy (UCHWAŁA NR XLVI/1544/14 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO z dnia 12 lutego 2014 r. w sprawie uchwalenia Programu ochrony powietrza dla województwa dolnośląskiego)

m) Lublin

Miasto Lublin posiada dostęp do danych na temat udziału transportu drogowego w generowaniu zanieczyszczenia powietrza. Powyższe dane znajdują się między innymi w Załączniku do uchwały Nr XVII/292/2020 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 27 lipca 2020 r. „Program ochrony powietrza dla strefy Aglomeracja Lubelska ze względu na przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz docelowego benzo(a)pirenu”. Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza w 2018 roku wyniósł dla pyłu zawieszonego PM10 – 4,5%, a dla pyłu zawieszonego PM2,5 – 3,7%. Udział pozostałych zanieczyszczeń wymieniony jest w powyższym dokumencie.

n) Olsztyn

Brak danych

o) Poznań

PM10 – 13,53%; B(alfa)P - 0,4% - emisja zanieczyszczeń do powietrza wg kategorii SNAP z terenu strefy aglomeracja poznańska w 2018r. (Źródło: POP)

p) Przemyśl

Nie znany jest udział transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza.

q) Radom

Według opracowanego PGN transport jest odpowiedzialny za ok 15% w ogólnej emisji do atmosfery.

r) Rybnik

Znany jest udział transportu w emisji dwutlenku węgla, który stanowi 20%.

s) Rzeszów

Z obowiązującego dla strefy miasto Rzeszów, Programu ochrony powietrza wynika, iż udział emisji liniowej w ogólnej wielkości emisji jest następujący: PM10 - 37,10%, PM2,5 - 15,21%, benzo(a)piren - 8,74%.

t) Słupsk

Miasto nie posiada informacji w zakresie udziału transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza. Nie jest on osobno monitorowany ze względu na brak wymogów ujętych chociażby w ustaleniach Programu ochrony powietrza dla strefy pomorskiej, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego MP10 oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu, przyjętego przez Sejmik Wojewódzka Pomorskiego uchwałą Nr 353/XXXIII/17 z dnia 27.03.2017 roku.

u) Sosnowiec

Udział transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza w strefie Górnośląskiej, w której znajduje się Sosnowiec wynosi odpowiednio ok.5% dla zanieczyszczenia PM10 oraz ok. 23% dla zanieczyszczenia NOx, ustalone na podstawie„ Rocznej Oceny Jakości Powietrza w Województwie śląskim" –RAPORT WOJEWÓDZKI ZA ROK 2018 GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach, kwiecień 2019.

v) Tarnów

Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza nie jest znany.

w) Toruń

Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza nie jest znany.

x) Tychy

Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza nie jest znany.

y) Wałbrzych

Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza jest znany (Raport GIOŚ dla strefy Wałbrzych).

z) Warszawa

Zgodnie z raportem "Klimat Warszawy" z 2017 r. udział źródeł liniowych (czyli przede wszystkim transportu drogowego) wyniósł dla: NO2 – 77,1%, PM2,5 – 37,1%, PM10 – 39,9%.

aa) Wrocław

Tak, dane dla poszczególnych składników zanieczyszczenia powietrza zawarte są w raportach GIOŚ:

- http://powietrze.gios.gov.pl/pjp/rwms/1
- https://www.wroclaw.pios.gov.pl/index.php?dzial=monitoring&pod=powietrze&pod2=oceny
- https://bip.um.wroc.pl/artykul/643/25539/ograniczenia-niskiej-emisji-z-indywidualnego-ogrzewania-weglowego-na-terenie-wroclawia-w-latach-2016-2020

bb) Zamość

Bilans emisji transportu spośród wyodrębnionych sektorów (gospodarstw domowych, przemysłu, handlu i usługi, transportu i innych) w roku 2000 - 36 056,02 MgCO2 (11,46%); w roku 2013 - 123 318,54 MgCO2 (39%); prognoza na rok 2020 - 128 843,33MgCO2 (40,96%) oraz prognoza, scenariusz niskoemisyjny na rok 2020 - 128 843,33 MgCO2 (40,96%) - ustalono na podstawie danych zawartych w PGN.

cc) Zgierz

Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza nie jest znany.

dd) Zielona Góra

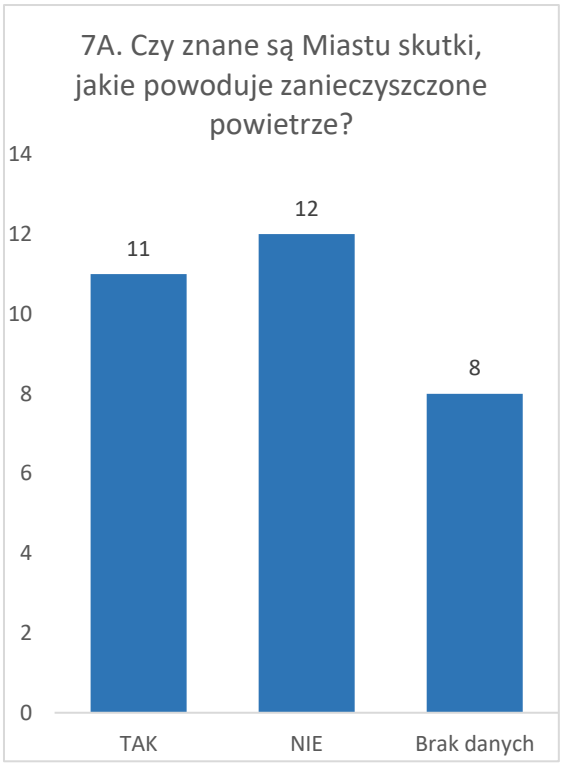
Brak danych

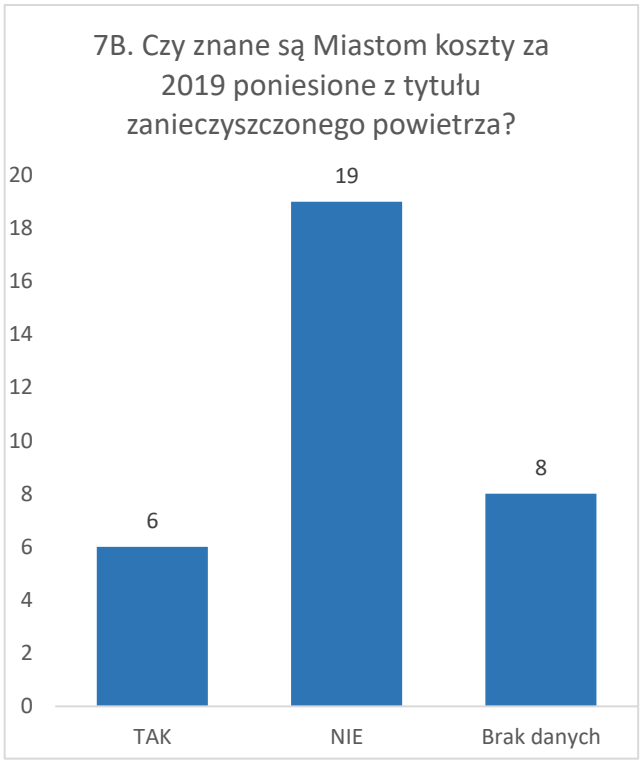
ee) Żory

Udział transportu drogowego w zanieczyszczaniu powietrza nie jest znany.

Pytanie 7.

Czy znane są Miastu skutki, jakie powoduje zanieczyszczone powietrze?





Rys. 8 i rys. 9 Wykresy przedstawiające czy znane są miastu skutki, jakie powoduje zanieczyszczone powietrze oraz czy znane są miastom koszty za 2019 poniesione z tytułu zanieczyszczonego powietrza.

11 (35%) miast zna skutki (w tym skutki zdrowotne), jakie powoduje zanieczyszczone powietrze. Wiedzy takiej nie posiada 12 miast (39%), 8 (26%) zaś nie udzieliło odpowiedzi. Jeśli chodzi o koszty poniesione w związku z zanieczyszczeniem powietrza, 6 (19%) miast zna ich kwotę, 19 (61%) nie posiada takiej wiedzy, 8 (26%) nie posiada informacji na ten temat.

a) Białystok

Nie, miastu nie są znane skutki.

b) Częstochowa

W 2019 r. Miasto Częstochowa w związku z ograniczeniem zanieczyszczenia powietrza poniosło koszty m.in. na dofinansowania do modernizacji systemów grzewczych - 324 091,32 zł; czyszczenie dróg na mokro - 815 176,34 zł; budowę ścieżek rowerowych - 428 942,83 zł; utwardzenie poboczy dróg - 22 429,00 zł.

c) Elbląg

Brak danych

d) Gorzów Wielkopolski

Na terenie Miasta nie były prowadzone badania dotyczące skutków zanieczyszczenia powietrza.

e) Inowrocław

W roku 2019 środki przeznaczone na wymianę indywidualnych źródeł ogrzewania na proekologiczne wyniosły 249.838,00 zł, natomiast na wymianę instalacji grzewczych w budynkach komunalnych 52.404,25zł. Doskonalenie systemu zarządzania i sterowania ruchem poprzez stosowanie rozwiązań opartych o Inteligentne Systemy Transportowe, mających na celu między innymi: upłynnienie ruchu, stworzenie możliwości uprzywilejowania transportu zbiorowego - 101.106,00 zł. Realizacji przedsięwzięcia pn.: „Nasadzenia na terenie Miasta Inowrocławia" w ramach Programu priorytetowego Ochrona Przyrody 2019 - Budżet Miasta Inowrocławia – 129.750,02 zł. Termomodernizacja budynków mieszkalnych – 286.946,62 zł.

f) Jelenia Góra

Brak danych

g) Kalisz

Brak danych

h) Katowice

Nie, miastu nie są znane skutki.

i) Kielce

W budżecie miasta Kielce zabezpieczono 300 000 zł, na dotacje celowe na zmianę systemu ogrzewania w lokalach i budynkach mieszkalnych na terenie miasta Kielce. Wykorzystano zgodnie z zapotrzebowaniem kwotę 180 473,84 zł . Zakup 15 jonizatorów na potrzeby żłobków i przedszkoli na terenie miasta Kielce w kwocie 49 800 zł.

j) Konin

Nie, miastu nie są znane skutki.

k) Kraków

Skutki generowane przez zanieczyszczone powietrze, koszty złej jakości powietrza oraz szacunkowe koszty realizacji zadań koniecznych do realizacji w celu przywrócenia standardów jakości powietrza określa POP (rozdział 2:2 POP: Skutki narażenia na zanieczyszczenia oraz rozdział 3.1 POP: Działania długookresowe do podjęcia).

l) Legnica

W ramach realizacji Programu ograniczenia niskiej emisji wydatkowano 0,26% z planowanych w budżecie wydatków ogólnych.

m) Lublin

Miasto Lublin posiada dostęp do danych na temat skutków, jakie powoduje zanieczyszczone powietrze, w tym koszty, które generuje. Powyższe dane znajdują się między innymi w Załączniku do uchwały Nr XXXV/483/2017 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 20 listopada 2017 r. Aktualizacja „Programu ochrony powietrza dla strefy - aglomeracja lubelska ze względu na przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 z uwzględnieniem pyłu PM2,5".

n) Olsztyn

Brak danych.

o) Poznań

Nie, miastu nie są znane skutki.

p) Przemyśl

Tak, znane są skutki zanieczyszczenia powietrza, brak danych na temat kosztów poniesionych przez miasto w związku z nimi.

q) Radom

Brak danych.

r) Rybnik

Skutki jakie powoduje zanieczyszczone powietrze:

Skutki zdrowotne:

- osłabienie układu odpornościowego,
- problemy z oddychaniem,
- chroniczne choroby układu krwionośnego,
- niekorzystny wpływ na pracę płuc, nowotwory płuc,
- występowanie chorób układu oddechowego (astma, choroba płuc),
- niska masa urodzeniowa dzieci w terminie, brak właściwego przyrostu masy płodu, - przedwczesne zgony związane z chorobami układu oddechowego i sercowo-naczyniowego.

Inne skutki:

- wzrost absencji w pracy, szkole,
- wzrost wizyt lekarskich, pogotowia ratunkowego i hospitalizacji,
- smog

Brak kalkulacji kosztów poniesionych przez Miasto w 2019 r. w związku z zanieczyszczeniem powietrza.

-

s) Rzeszów

Brak danych

t) Słupsk

Z uwagi, iż substancje szkodliwe, w tym PM 2,5, PM 10 oraz benzo(a)piren nie przekraczają dopuszczalnych norm (nie zanotowano przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń) Miasto Słupsk nie odnotowuje kosztów związanych z zanieczyszczeniem powietrza.

u) Sosnowiec

Skutki jakie powoduje zanieczyszczone powietrze to:
- Negatywny wpływ na zdrowie człowieka:

- zmiany w obrębie układu oddechowego – zapalenie oskrzeli i płuc, napady kaszlu i astmy itp.;
- problemy z absorpcją tlenu we krwi, powodujące schorzenia układu krwionośnego i centralnego układu nerwowego;
- obniżenie odporności na różnego rodzaju infekcje;
- uszkodzenie między innymi takich narządów wewnętrznych jak nerki, wątroba, nadnercza, ale również i kości;
- problemy związane z płodnością;
- gromadzenie się zanieczyszczeń w ciele może wywołać zmiany nowotworowe.

-Wpływ na zmiany klimatu:

- globalne ocieplenie;
- dziura ozonowa;
- kwaśne deszcze;
- generują odory itp.

-Zanieczyszczenia powodują korozję metali i materiałów budowlanych;

-Działają niekorzystnie na świat roślinny, zaburzając procesy fotosyntezy, transpiracji i oddychania;

-Wtórnie skażają wody i gleby, zanieczyszczenia powietrza zwiększają także kwasowość wody pitnej, zakwaszone wody niszczą instalacje wodociągowe. Tak duży zakres negatywnych oddziaływań generuje duże koszty związane z usuwaniem skutków zanieczyszczonego powietrza.

Brak danych pozwalających na podanie poziomu kosztów poniesionych w 2019r. przez Miasto w związku z zanieczyszczeniem powietrza.

v) Tarnów

Nie, miastu nie są znane skutki.

w) Toruń

Nie, miastu nie są znane skutki.

x) Tychy

Nie, miastu nie są znane skutki.

y) Wałbrzych

Nie, miastu nie są znane skutki.

z) Warszawa

Brak danych

aa) Wrocław

Skutki są znane jednak koszta bezpośrednie oraz pośrednie nie zostały oszacowane. Skutki zdrowotne są znane ze źródeł ogólnodostępnych.

bb) Zamość

Nie, miastu nie są znane skutki.

cc) Zgierz

Brak danych

dd) Zielona Góra

Działania prowadzone przez Miasto Zielona Góra, polegają zarówno na poprawie jakości powietrza jak i na walce z przyczynami i skutkami tego zanieczyszczenia.

Główne działania opierają się o niwelowanie przyczyn zanieczyszczeń powietrza. Dlatego też duży nacisk oraz znaczne środki finansowe przeznaczane są na rozwój zintegrowanego systemu niskoemisyjnego transportu publicznego, budowę ścieżek rowerowych, nowych dróg, wykonywanie nowych nawierzchni a także termomodernizację oraz wymianę źródeł ciepła.

W 2019 w ramach działań związanych z poprawą jakości powietrza Miasto Zielona Góra poniosło m.in. koszty realizacji następujących zadań:

1. Budowa infrastruktury rowerowej - 11 756 722 zł;

2. Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego - 50 324 978 zł;

3. Wymiana źródeł ciepła, modernizacja i termomodernizacja budynków komunalnych - 1 572 340 zł;

4. Dotacje do wymiany systemu ogrzewania - 488 341 zł;

5. Budowa i remont dróg - 8 899 968 zł

ee) Żory

Nie, miastu nie są znane skutki.

Pytanie 8.

Czy Miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz korzystania z transportu zbiorowego?

Rys. 10. Wykres przedstawiający czy i w jaki sposób miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz korzystania z transportu zbiorowego.

Każde z miast, które wzięło udział w badaniu podjęło kroki w kierunku ograniczenia ruchu samochodów osobowych na rzecz korzystania z transportu zbiorowego. Najczęściej obieranymi ścieżkami są: unowocześnienie taboru komunikacji zbiorowej (30 odpowiedzi), rozbudowa infrastruktury dla potrzeb transportu (24 odpowiedzi) oraz działania edukacyjne (23 odpowiedzi).

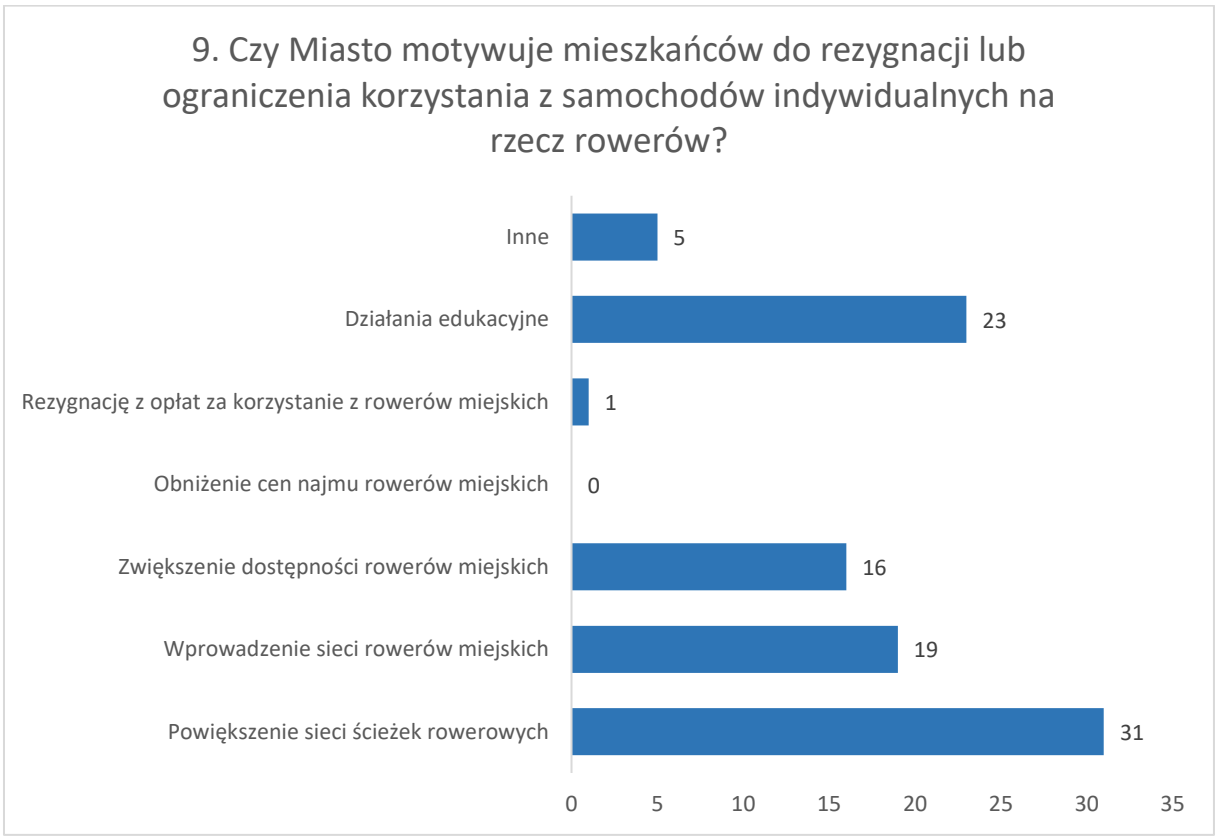
Wśród innych sposobów ograniczenia ilości indywidualnych samochodów, wskazano m.in.:

- Bezpłatną komunikację miejską w Żorach
- Bezpłatną komunikację miejską dla dzieci i młodzieży w Jeleniej Górze
- Darmową komunikację miejską przy wysokim stężeniu smogu lub temperaturze poniżej -15 stopni w Rzeszowie
- Promowanie ruchu rowerowego, rozwój systemu tras rowerowych we Wrocławiu

- Bezpłatne przejazdy komunikacją miejską dla posiadaczy karty mieszkańca w Kaliszu
- Poprawę jakości informacji pasażerskiej w Olsztynie oraz Lublinie
- Rozszerzenie ulgi komunikacyjnej, wprowadzenie bezpłatnych przejazdów komunikacja miejską w Legnicy

Pytanie 9.

Czy Miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz rowerów?

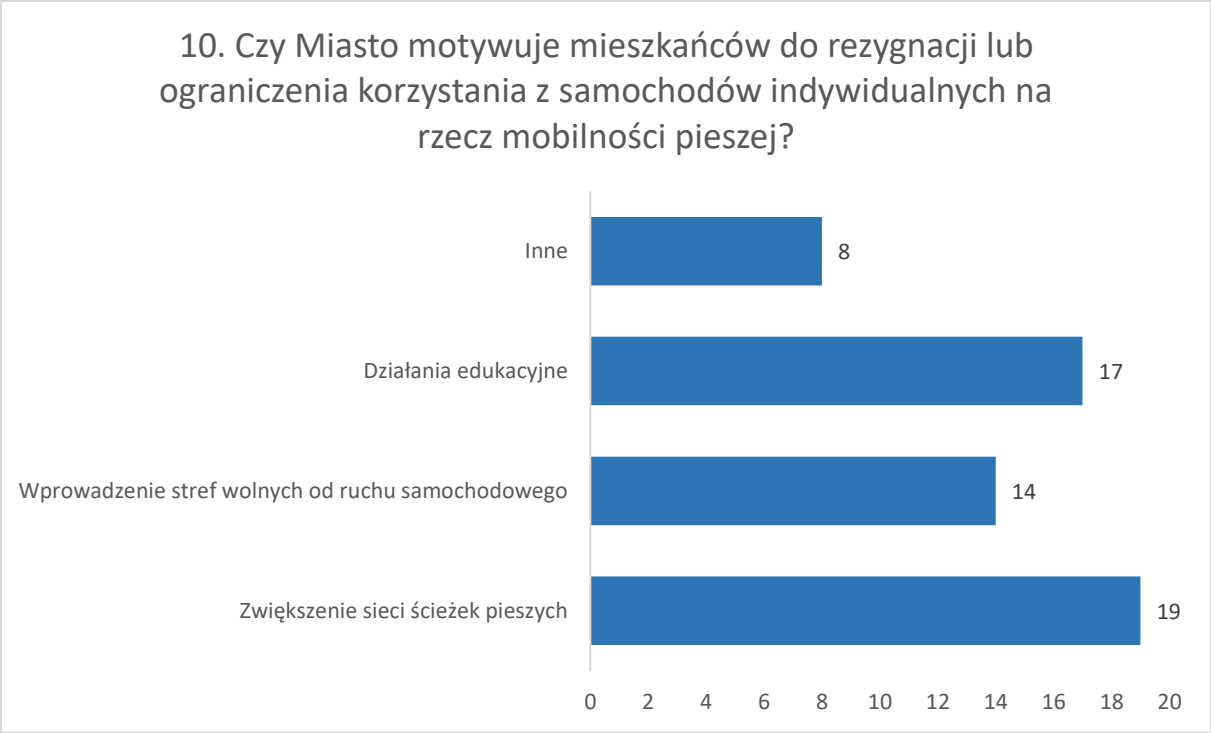


Rys. 11. Wykres przedstawiający czy i w jaki sposób miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz rowerów.

Każde miasto, biorące udział w badaniu zdecydowało się na powiększenie sieci ścieżek rowerowych w celu zachęcenia mieszkańców do ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych. W 23 miastach prowadzone są w tym celu działania edukacyjne. 19 miast zdecydowało się na wprowadzenie sieci rowerów miejskich, zaś 16 na rozszerzenie tej sieci.

Pytanie 10.

Czy Miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz mobilności pieszej?

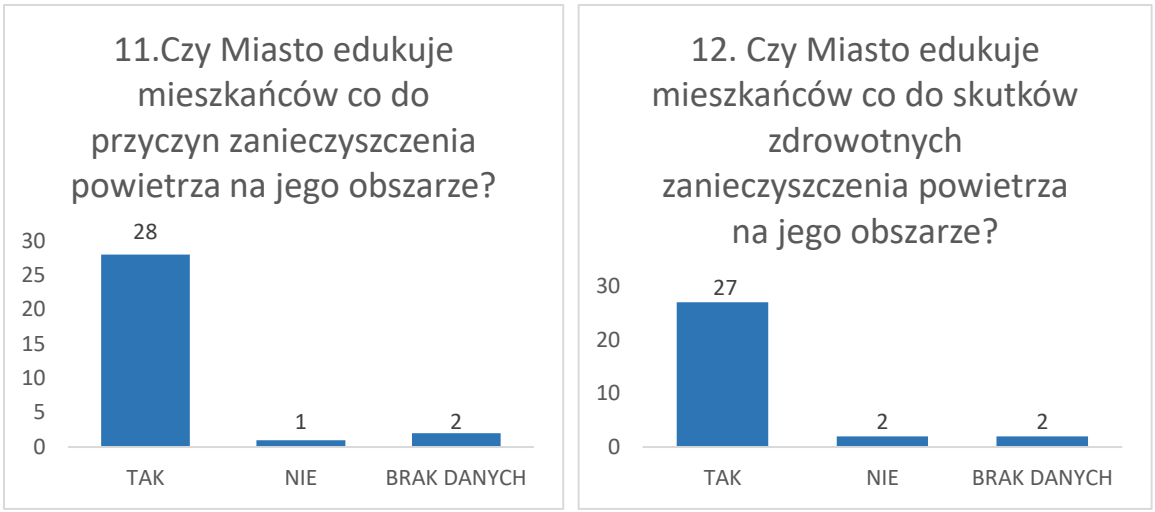


Rys. 11.Wykres przedstawiający czy i w jaki sposób miasto motywuje mieszkańców do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodów indywidualnych na rzecz mobilności pieszej.

Duża część miast - 19 z nich (61%) zdecydowało się na zwiększenie sieci ścieżek pieszych. Ruch ten ma zachęcić do porzucenia samochodów osobowych na rzecz pieszego przemieszczania się. 17 miast (55%) prowadzi w tym obrębie działania edukacyjne. Niemalże połowa z miast decyduje się na wprowadzenie rozwiązania, które nie tyle zachęca do korzystania z transportu pieszego, co wymusza je – w 14 miastach (45%) wprowadzono strefy wolne od transportu samochodowego.

Pytania 11. oraz 12.

Czy Miasto edukuje mieszkańców co do przyczyn i skutków zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze?



Rys. 12. i 13. Wykresy przedstawiające czy i w jaki sposób miasto edukuje mieszkańców co do przyczyn zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze oraz co do skutków zdrowotnych zanieczyszczenia.

Niemal każde z miast, prowadzi edukację mieszkańców co do przyczyn oraz skutków zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza na jego obszarze.

Na pytanie odnośnie edukacji mieszkańców co do przyczyn zanieczyszczenia 28 z 31 miast odpowiedziało twierdząco. Udzielono 1 odpowiedzi przeczącej. W 2 przypadkach brakowało danych.

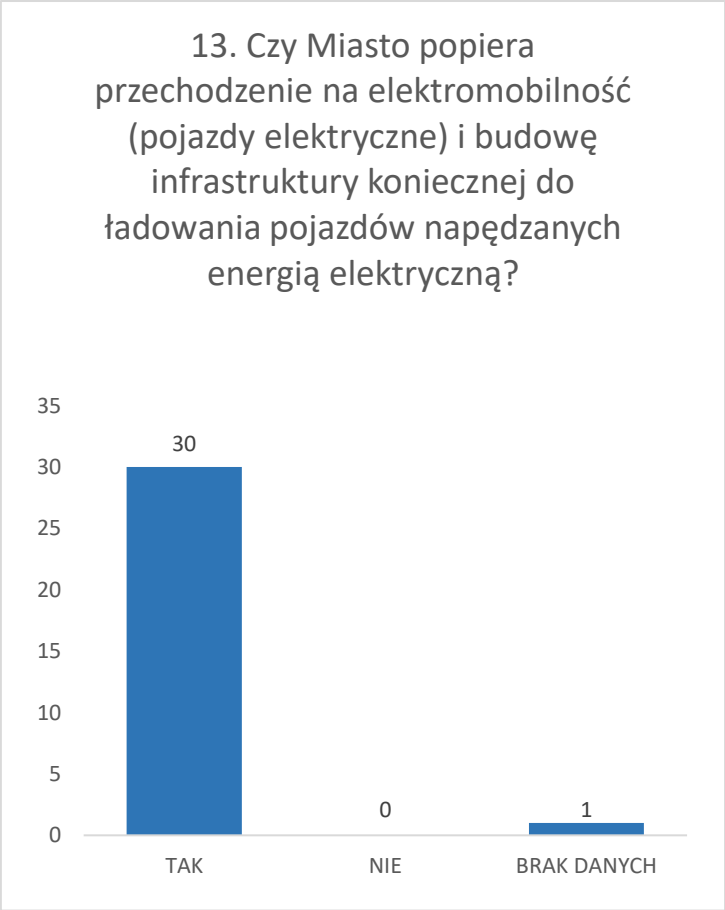
W pytaniu 12, poruszającym kwestie edukacji co do skutków zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza, udzielono 27 odpowiedzi twierdzących, 2 przeczących oraz 2 „brak danych".

Edukacja w obu przypadkach odbywa się m.in. poprzez:

- Ulotki, broszury, plakaty informacyjne
- Książeczki i materiały edukacyjne, pikniki, festyny, konkursy, spektakle teatralne, kampanie informacyjno-edukacyjne, lekcje edukacyjne
- Programy TV
- Ogłoszenia na przystankach autobusowych
- Realizacja kampanii informacyjno-edukacyjnych
- Różnego rodzaju eventy jak np. Rajdy rowerowe

Pytanie 13.

Czy Miasto popiera przechodzenie na elektromobilność (pojazdy elektryczne) i budowę infrastruktury koniecznej do ładowania pojazdów napędzanych energią elektryczną?

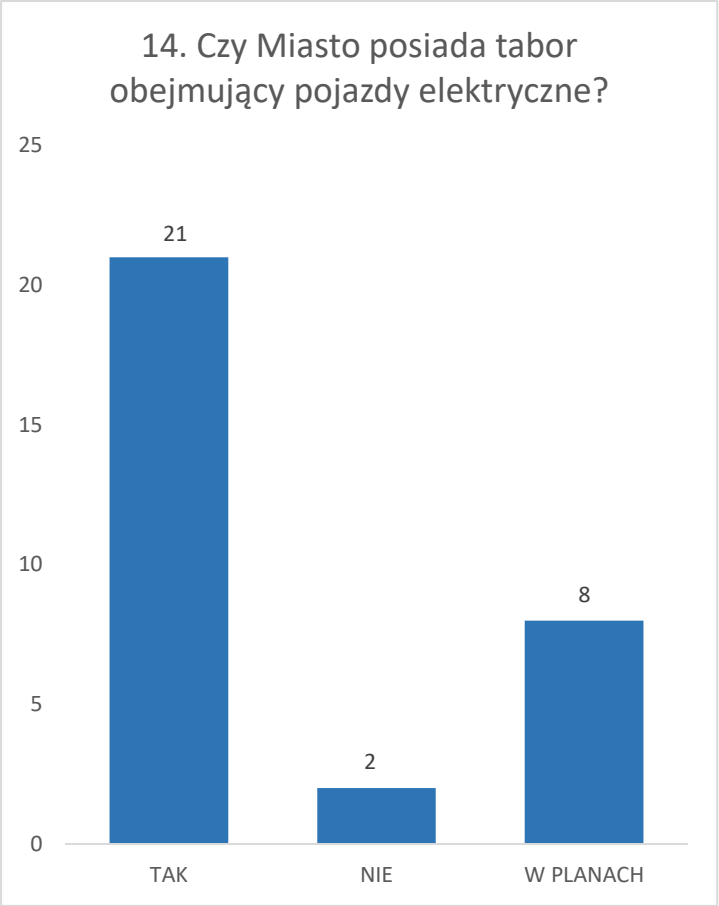


Rys. 14. Wykres przedstawiający czy i w jaki sposób miasto popiera przechodzenie na elektromobilność (pojazdy elektryczne) i budowę infrastruktury koniecznej do ładowania pojazdów napędzanych energią elektryczną.

Niemal każde miasto biorące udział w badaniu popiera przejście na elektromobilność (30 z 31 miast - 97%). Jedno miasto nie podało ani odpowiedzi twierdzącej, ani przeczącej.

Pytanie 14.

Czy Miasto posiada tabor obejmujący pojazdy elektryczne?



Rys. 15. Wykres przedstawiający czy miasto posiada tabor obejmujący pojazdy elektryczne.

21 miast (68%) posiada tabory komunikacji zbiorowej obejmujące pojazdy elektryczne. Osiem miast ma takie tabory w planach. Część miast nie posiada odpowiednich środków, aby wyposażyć tabory w jednostki o napędzie elektrycznym.

Wprowadzenie elektrycznych taborów mają w planach następujące miasta:

a) **Zamość:**

- Zamierzenia autobusy: styczeń 2021 - 2 pojazdy zeroemisyjne; styczeń 2023 - 5, styczeń 2025 - 9, styczeń 2028 - 14,
- Zamierzenia flota miejska: styczeń 2022 - 6 pojazdów zeroemisyjnych; styczeń 2023 - 11, styczeń 2024 – 17

b) Białystok

- Zakup autobusów elektrycznych planowany jest w roku 2021

c) Legnica

W Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta Legnicy, ujęto zadanie zaplanowane na rok 2022 – 2023 – Zakup 4 szt. autobusów z elektrycznym napędem wraz z budową 1 stacji ładowania – Cel; Ograniczenie niskiej emisji transportowej w ramach kompleksowej strategii niskoemisyjnych.

d) Rybnik - W zależności od procedur przetargowych

e) Kielce – w miarę posiadanych środków finansowych

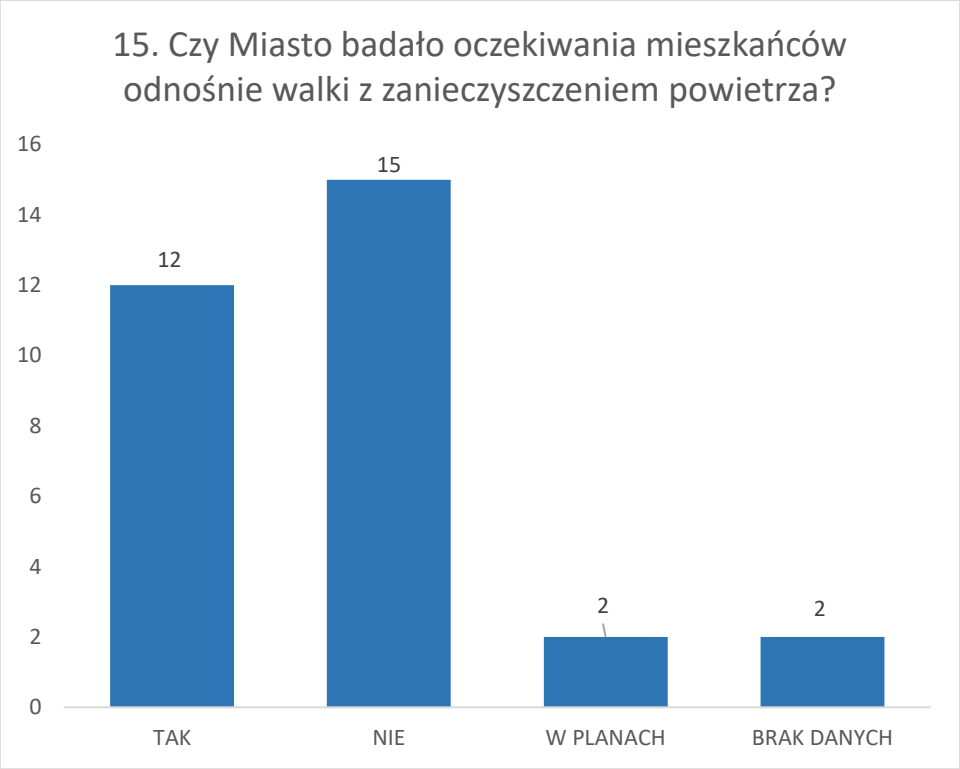
f) Wałbrzych – w 2021r.

g) Jelenia Góra – w zależności od posiadanych środków pieniężnych na rozbudowę floty

h) Żory – w przyszłości

Pytanie 15.

Czy Miasto badało oczekiwania mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczeniem powietrza?



Rys. 16. Wykres przedstawiający czy miasto badało oczekiwania mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczeniem powietrza.

Większość miast (54% miast) biorących udział w ankiecie nie badało oczekiwań mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczeniem powietrza.

Badania w poszczególnych miastach wyglądały następująco:

a) Białystok

Od 6.11.2019 r. trwają prace zmierzające do szczegółowej inwentaryzacji systemów grzewczych w domach jednorodzinnych położonych na terenie Białegostoku, których celem jest m.in. poznanie rzeczywistej skali stosowania paliw stałych, w tym ilości kotłów pozaklasowych wymagających wymiany. W ramach tej ankiety, mieszkańcy odpowiadają na pytania dotyczące planów przeprowadzenia termomodernizacji, modernizacji źródła ciepła, czy instalacji odnawialnych źródeł energii. Ankieterzy będą zbierać informacje do końca listopada 2020 r.

b) Katowice

Miasto jest w trakcie opracowywania wyników badania przeprowadzonego w ramach międzynarodowego projektu AWAIR.

c) Rybnik

Prowadzono badanie oczekiwań mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczonym powietrzem w ramach projektu ,,Wyjście smoga" realizowanego przez Centrum Rozwoju Inicjatyw Społecznych.

d) Sosnowiec

Oczekiwania mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczeniem powietrza były badane w ramach realizacji projektu: ClairCity – zaangażowanie obywateli w działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w miastach" finansowanego ze środków Komisji Europejskiej (Program „Horyzont 2020"), w załączeniu link do stworzonego dla naszego miasta przez międzynarodowy zespół projektowy „Pakietu strategii dla miasta Sosnowca". „Pakiet strategii dla miasta Sosnowca" jest dostępny na stronie projektu ClairCity w formacie PDF w wersji polskiej (tłumaczenie WFZ) i angielskiej (oryginał). Dokument zawierający scenariusze dotyczące jakości powietrza w Sosnowcu w perspektywie do roku 2050 został przygotowany przez naukowców z uniwersytetów i firm konsultingowych będących partnerami projektu w oparciu o informacje pozyskane od mieszkańców Sosnowca, pracowników Urzędu Miejskiego, jednostek miejskich oraz przedstawicieli władz samorządowych oraz na podstawie analizy miejskich i regionalnych dokumentów strategicznych. W czasie trwania projektu, w latach 2016 - 2020, przeprowadzono szereg lokalnych działań z udziałem mieszkańców (np. warsztaty, ankiety, konkurs dla szkół, konkurs filmowy dla seniorów, gra na smartfony) oraz spotkań z przedstawicielami władz i pracownikami jednostek miejskich, które pozwoliły naukowcom poznać aktualną sytuację w mieście dotyczącą źródeł zanieczyszczenia powietrza (sposoby ogrzewania gospodarstw domowych, podróżowania mieszkańców do pracy, szkoły, na zakupy, jakość usług świadczonych przez komunikację publiczną itp.) oraz preferencje mieszkańców i plany samorządu, których wdrożenie będzie miało wpływ na zmianę poziomu zanieczyszczenia powietrza i emisji węglowych. W oparciu o te dane oraz przy wykorzystaniu naukowych metod (modelowanie jakości powietrza) stworzono scenariusze dla Sosnowca

w perspektywie czasowej do roku 2050, które zakładają realizację wyłącznie założeń samorządowych (tzw. Dotychczasowy Scenariusz Działań) lub uwzględniają preferencje mieszkańców Sosnowca (tzw. Ujednolicony Scenariusz Strategii). Poza analizą, w jaki sposób realizacja poszczególnych rozwiązań wpłynie na jakość powietrza i emisje węglowe w Sosnowcu, w dokumencie zawarto również opis finansowych i zdrowotnych skutków wdrożenia pomysłów mieszkańców.

e) Lublin

W Lublinie został przeprowadzony panel obywatelski, pod hasłem: Co zrobić aby oddychać czystym powietrzem w Lublinie? W wyniku obrad Panelu zgłoszono 250 rekomendacji, z czego poparcie 80 % panelistów otrzymało 55 rekomendacji. Działania te dotyczą różnych obszarów m. in. kontynuacji Programu Ograniczenia Niskiej Emisji i zabezpieczenia na ten cel co roku 1 mln zł, stałego rozwoju zieleni w mieście, prowadzenia działań edukacyjnych, czy rozwoju ekologicznego transportu zbiorowego, budowy nowych ścieżek rowerowych i buspasów, które mają za zadanie w sposób kompleksowy przyczynić się do poprawy jakości powietrza.

f) Kielce

Miasto na bieżąco bierze udział w rozpoznawaniu oczekiwań mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczeniem powietrza. Na dotacje dotyczące zmiany ogrzewania przeznaczana są środki finansowe od 2014 , ponadto zakupywane są jonizatory do budynków żłobków i przedszkoli. Miasto organizuje szereg spotkań dla mieszkańców w różnych lokalizacjach miasta w celu rozpoznania problemów i podejmowania ewentualnych działań.

g) Kraków

W marcu 2019 r. na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków przeprowadzone zostało badanie opinii publicznej, którego celem było zbadanie świadomości mieszkańców w zakresie zakazu stosowania paliw stałych w Krakowie, który obowiązuje od 1 września 2019 r. oraz ocena działań naprawczych prowadzonych przez Miasto Kraków, zmierzających do poprawy jakości powietrza.

Badania wykazało, że blisko 80% mieszkańców Krakowa pozytywnie ocenia wprowadzenie zakazu na terenie Krakowa, a 70% uważa, że zakaz stosowania paliw stałych pozytywnie wpłynie na jakość powietrza w Krakowie. Blisko 50% respondentów wskazało działania podejmowane, przez Gminę, w zakresie poprawy jakości powietrza jako wystarczające.

h) Warszawa

Warszawa badała oczekiwania mieszkańców m.in. w ramach projektu Adaptcity. W przeprowadzonym badaniu ilościowym mieszkańcy, spośród zjawisk związanych ze zmianą klimatu, wskazali smog jako największe zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców Warszawy, a likwidację pieców i kotłów węglowych jako najważniejsze działanie dla przeciwdziałania zmianie klimatu.

i) Wrocław

W ramach projektu LIFE-APIS/PL na zlecenie Uniwersytetu Wrocławskiego w 2016 roku dwukrotnie zostały przeprowadzone badania świadomości ekologicznej mieszkańców województwa dolnośląskiego w zakresie jakości powietrza. W związku z łatwym dostępem do raportów z tych badań, na ten moment gmina Wrocław nie potrzebowała zlecać ponownego badania ilościowego.

Przygotowując się do wdrożenia kompleksowych działań mających na celu poprawę jakości powietrza we Wrocławiu na zlecenie Urzędu Miejskiego Wrocławia zostało przeprowadzane badanie jakościowe wśród Wrocławian w ramach "Wrocławskiej kampanii antysmogowej 2019". Poniżej znajdują się wyniki pochodzące z raportu podsumowującego badanie: POSTAWY WOBEC PROBLEMU SMOGOWEGO MIASTA: Skąd się bierze SMOG?

Jako główną przyczynę powstawania smogu we Wrocławiu badani wskazują ogromną liczbę samochodów. Narzekają na utrudnioną przepustowość, zbyt dużą ilość świateł i buspasy. Stanie w korku z kolei przyczynia się w ich opinii

do wydzielania większej ilości spalin i zatruwania powietrza. Do takiego myślenia mogą przyczyniać się informacje o czystości powietrza widniejące na tablicach przystankowych, przez które mieszkańcy utożsamiają smog z samą komunikacją. Drugim czynnikiem odpowiedzialnym za smog są wg badanych piece, w szczególności fakt palenia w nich śmieciami. Dodatkowo, część osób wskazuje, że na zły stan powietrza we Wrocławiu ma wpływ także postępująca zabudowa miasta, utrudniająca jego „wietrzenie".

Badani nie są stroną aktywną, jeśli chodzi o poszukiwanie informacji na temat smogu. Nierzadko czują się wręcz atakowani wiadomościami o stanie powietrza. Pojawiają się pojedyncze głosy, iż problem nie jest zjawiskiem nowym, ale od niedawna jest szczególnie nagłaśniany.
Czy ze smogiem należy walczyć? Choć w zasadzie wszyscy respondenci zgadzają się co do tego, że ze smogiem trzeba walczyć, większość oczekuje, że to miasto podejmie odpowiednie kroki. Wśród pomysłów na działania w tym zakresie pojawiają się zarówno rozwiązania ograniczające niekorzystny wpływ komunikacji jak i palenia w piecach.

Pojawiają się pomysły odnośnie ograniczenia ruchu samochodowego, zakazów wjazdu do centrum miasta, lepszego zarządzania komunikacją miejską, natomiast niewiele pomysłów odnosi się do tego, co sami mieszkańcy mogą zrobić, aby walczyć ze smogiem. Jeśli już się pojawiają, dotyczą głównie rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji miejskiej lub roweru.

Podłączenia mieszkańców do sieci ciepłowniczej na szeroką skalę oraz dofinansowanie do wymiany pieców w budynkach, gdzie podłączenie do sieci jest niemożliwe to najbardziej naturalne działania, które powinno podejmować miasto.

j) Poznań

W 2017 r. na zlecenie Miasta przeprowadzono badanie opinii i oczekiwań mieszkańców dot. monitoringu strategii rozwoju miasta. Jedno z pytań brzmiało: "W jakim stopniu poprawi się komfort Pani/(a) życia, jeżeli zostaną zrealizowane wymienione priorytety: „Dbanie

o czystość powietrza, wody i zieleń". Wyniki badania prezentowały się następująco: 67% odpowiedziało, że komfort zdecydowanie się poprawi a 24%, że raczej się poprawi czyli 91% mieszkańców popiera dbanie o czystość powietrza, wody i zieleni. Wyniki tego badania nie są opublikowane. Natomiast zbiorcza odpowiedź na ww. pytanie została pokazana w opracowaniu "Nasz Poznań 2017" dostępnym na naszej stronie Fakty i Liczby (tom "Przestrzeń i usługi miejskie" infografika na str. 18).

Prowadzono debaty otwarte dla mieszkańców dot. jakości powietrza w Poznaniu. Zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców uczestniczących w debatach opracowano informator (strony responsywne wykodne do korzystania na wszystkich urządzeniach mobilnych i stacjonarnych) pn. "Atmosfera dla Poznania", która obejmujące m.in. trzydniowe ekoprognozy PM10, bieżące wyniki badań jakości powietrza w Poznaniu.

k) Inowrocław

W ramach tworzenia „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia" przeprowadzono wśród mieszkańców ankietę, która zbadała oczekiwania mieszkańców odnośnie walki z zanieczyszczeniem powietrza w aspekcie elektromobilności. Wyniki ankiety wraz z ich analizą znajdują się w pkt. 6.2 „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia".

l) Tarnów

Ograniczanie spalania paliw stałych.

W planach takie badanie mają następujące miasta:

a) Wałbrzych
b) Jelenia Góra – Miasto zamierza zbadać takie oczekiwania poprzez sondaż lub ankietę internetową.

Pytanie 16.

Uwagi

W pytaniu 16. możliwe było opcjonalne dodanie uwag. Pole to uzupełniły niektóre miasta:

a) Białystok

W ostatnich 5 latach, zrealizowano następujące programy, w ramach których mieszkańcom Białegostoku dofinansowywano do wymiany kotłów opalanych paliwem stałym na kotły gazowe lub montażu instalacji kolektorów słonecznych:

1. W 2016 roku Program Ograniczania Niskiej Emisji dla miasta Białegostoku (likwidacja kotła na paliwo stałe (węgiel, drewno) i montaż kotła gazowego w 24 gospodarstwach domowych i pompy ciepła w 1 gospodarstwie domowym). Efekt ekologiczny w postaci redukcji wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza: pył PM10 = 0,993 Mg, pył PM2,5 = 0,9 Mg, benzo(a)piren = 1,054 kg, CO2 = 196,8 Mg.

2. W 2016 roku Program Ograniczania Niskiej Emisji dla miasta Białegostoku (kolektory słoneczne w 5 domach jednorodzinnych); Efekt ekologiczny w postaci redukcji wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza: pył PM10 = 0,029 Mg, pył PM2,5 = 0,0259 Mg, benzo(a)piren = 0,003 kg, CO2 = 12,1 Mg.

3. W latach 2017- 2020 roku - Modernizacja indywidualnych źródeł energii cieplnej lub elektrycznej w Białymstoku (kolektory słoneczne w 225 gospodarstwach domowych). Efekt ekologiczny w postaci redukcji wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza: pył PM10 = 13,9 Mg, pył PM2,5 = 11,8 Mg, benzo(a)piren = 20,5 kg , CO2 = 652,4 Mg.

4. w latach 2017- 2020 roku - Modernizacja indywidualnych źródeł energii cieplnej lub elektrycznej w Białymstoku (Modernizacja kotłowni węglowych polegająca na wymianie starego kotła węglowego na nowy gazowy) - realizacja na ukończeniu. Planowany efekt ekologiczny w postaci redukcji wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza: pył PM10 = 1,360 Mg, pył PM2,5 = 1,156 Mg, benzo(a)piren = 1,893 kg, CO2 = 580,6 Mg.

b) Częstochowa

W mieście Częstochowa podejmowanych jest wiele działań mających na celu poprawę jakości powietrza. Systematycznie wymieniane są stare, niskosprawne kotły, w których spalane jest paliwo stałe (węgiel) na nowoczesne kotły wysokiej sprawności (retortowe lub gazowe, elektryczne, pompy ciepła) lub budynki włączane są do istniejących sieci ciepłowniczych oraz prowadzone są prace polegające na termomodernizacji budynków.

Od 2004 roku Urząd Miasta Częstochowy rozpoczął program dofinansowań do modernizacji systemów grzewczych w mieście, a od 2009 roku istnieje możliwość ubiegania się o dotację do montażu kolektorów słonecznych. Poprawia się stan dróg w Częstochowie. W ostatnich latach udało się zrealizować wiele kluczowych inwestycji drogowych m.in. modernizacja Alei Najświętszej Maryi Panny, budowa Korytarza Północnego, budowa wiaduktu na skrzyżowaniu z DK-46, budowa łącznika ul. Szajnowicza Iwanowa z ul. Łódzką. Na bieżąco prowadzone są modernizacje, remonty dróg i torowisk oraz wymiana starych autobusów na niskoemisyjne. Nastąpił rozwój systemu śnieżek rowerowych i infrastruktury rowerowej.

c) Jelenia Góra

Miasto podejmuje szereg działań związanych z ograniczeniem niskiej emisji w zakresie informacji i edukacji mieszkańców oraz przeprowadza działania inwestycyjne np.:

1. W grudniu 2017 r. wykonano inwentaryzację systemów grzewczych na terenie miasta Jelenia Góra, która jest dostępna na stronie Miasta - www.jeleniagora.pl;

2. Straż Miejska w Jeleniej Górze prowadzi wzmożone kontrole pod kątem spalania odpadów - z możliwością poboru próbek do analizy. Miasto Jelenia Góra od 2017 roku zleca analizę próbek jakości popiołu pod kątem spalania odpadów.

3. Wprowadzono zakaz ruchu samochodów powyżej 12 t w centrum miasta – by zredukować emisję spalin;

4. Sukcesywnie prowadzone są remonty i modernizacje dróg (np. rok 2019: ul. Łomnicka, ul. Tabaki oraz w roku 2019 r. zakończono budowę obwodnicy Maciejowej);

5. W okresie od wiosny do jesieni odbywa się corocznie czyszczenie ulic na mokro – by ograniczyć emisję wtórną pyłów;

6. Zwiększono udział zieleni w przestrzeni ciągów komunikacyjnych i placów zabaw;

7. W 2019 roku wprowadzono darmową komunikację miejską dla dzieci i młodzieży i innych osób uprawnionych;

8. Miasto Jelenia Góra udziela wsparcia finansowego dla mieszkańców, którzy zlikwidowali przestarzałe paleniska opalane paliwem stałym i zastępują je bardziej ekologicznymi rozwiązaniami. Przedmiotowymi dotacjami na przestrzeni lat 2014-2019 objętych zostało 1431 budynków i lokali mieszkalnych (zlikwidowano 2 225 szt. pieców), łączna kwota wypłaconych środków finansowych wyniosła ponad 12,5 mln zł.

d) Katowice

Informacje na temat działania miasta w zakresie poprawy jakości powietrza można znaleźć na stronie www.katowice.eu w zakładce Miejskie Centrum Energii oraz na profilu fb: Miejskie Centrum Energii.

e) Kielce

Polityka miasta Kielce jest skierowana na podejmowanie ograniczania zanieczyszczenia powietrza.

f) Kraków

Kraków jako jedyna aglomeracja w Polsce zmaga się z tak niekorzystnym położeniem. Szczególnie odczuwalne dla jakości powietrza są sytuacje nakładania się niekorzystnych warunków meteorologicznych i czynników lokalnych. Mieszkańcy od lat stosowali węgiel kamienny jako podstawowe paliwo wykorzystywane do ogrzewania. Wynikało to z wydobywania tego surowca na terenie Polski, a co za tym idzie jego powszechną dostępnością i niską ceną, a także z braku świadomości o wpływie spalania paliw stałych na jakość powietrza. Z myślą o mieszkańcach osiągnięcie wymaganych standardów jakości powietrza należy do priorytetów władz Miasta Krakowa. Działania prowadzone są zgodnie z Programem Ochrony Powietrza(POP). Przełomowe rozwiązania w zakresie redukcji emisji spowodowały poprawę jakości powietrza. Kraków jako pierwsze miasto w Polsce wprowadził przepisy lokalne dotyczące zakazu spalania węgla. Zakaz obowiązuje od 01.09.2019r. Osiągnięcie aktualnego stanu jakości powietrza uzyskano poprzez: - zmiany w prawie krajowym, - aktywną edukację ekologiczną, wsparcie społeczne - nakłady inwestycyjne. Likwidacja palenisk w Krakowie trwa od 1995 roku.

W latach 2013-2015 wykonano inwentaryzację pieców, kotłowni, kominków. Uzyskanie tych informacji było konieczne dla określenia rangi problemu i zabezpieczenia środków finansowych. Realizowane programy wsparcia mieszkańców:

Program Ograniczania Niskiej Emisji (PONE):

- udzielanie dotacji do zmiany systemu ogrzewania z paliwa stałego na:

- podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej

- zainstalowanie ogrzewania gazowego, elektrycznego, lekkiego oleju opałowego,

- podłączenie ciepłej wody użytkowej,

- odnawialne źródła energii (kolektory słoneczne, pompy ciepła).

Wysokość dotacji: - 100 % kosztów kwalifikowanych - do 2016, - 80% - 2017, - 60% - 2018, 2019. Kontrole: Wykonano ponad 26 tys. kontroli zrealizowanych inwestycji w PONE. Kraków jako jedyne miasto w Polsce osiągnęło tak spektakularny wynik w wymianie palenisk. Współdziałanie z mieszkańcami było kluczem do sukcesu. Niezależnie od programów wsparcia mieszkańcy likwidowali także piece we własnym zakresie. Diagnoza barier W wyniku stałego monitorowania procesu wymiany pieców, miasto diagnozowało bariery, które uniemożliwiały wymianę palenisk. Powstawały nowe programy, które pomagały mieszkańcom w ich rozwiązywaniu, tj.: Lokalny Program Osłonowy (2014-2022) - dofinansowanie do wyższych kosztów ogrzewania. Program Osłonowy Pomocy Społecznej (od 2018)- wsparcie mieszkańców o niższych dochodach - możliwość otrzymania 100% kosztów kwalifikowanych. Program termomodernizacji budynków jednorodzinnych (od 2018)– dotacje na termomodernizację.

INNE DZIAŁANIA WYNIKAJĄCE Z POP:

- Ograniczenie emisji z sektora komunalno- bytowego:

- rozbudowa, modernizacja sieci ciepłowniczych, gazowych,

- wykorzystanie OZE,

- termomodernizacja budynków, budownictwo energooszczędne,

- kontrola spalania odpadów, przestrzegania zakazu stosowania paliw stałych

- Ograniczenie emisji z transportu:

- rozbudowa komunikacji publicznej, sieci tramwajowej, autobusowej,

- system parkingów „Park & Ride ",

- wymiana miejskiego taboru autobusowego na pojazdy spełniające najwyższe normy emisji spalin oraz autobusy elektryczne,

- rozszerzenie strefy ograniczonego ruchu,

- poprawa organizacji ruchu samochodowego,

- utrzymanie dróg w sposób ograniczający wtórną emisję

- regularne mycie, remonty,

- rozwój komunikacji rowerowej,

- kontrole na stacjach diagnostycznych,

- bezpłatna komunikacja miejska podczas wysokich stężeń.

- Ograniczenie emisji przemysłowej:

- szczególny nadzór nad przemysłem,

- postępowania kompensacyjne,

- pozwolenia na emisję gazów i pyłów do powietrza.

- Poprawa warunków przewietrzania miasta
- Projektowanie linii zabudowy uwzględniającej zapewnienie przewietrzania miasta ze szczególnym uwzględnieniem terenów o gęstej zabudowie oraz projektowanie układu przestrzennego miasta z zachowaniem i ochroną jak największej liczby obszarów zielonych, stanowiących miejsca wymiany i regeneracji powietrza.
- Realizacja Projektu MONIT-AIR współfinansowanego z EEA Celem projektu było stworzenie Zintegrowanego systemu monitorowania danych przestrzennych dla poprawy jakości powietrza w Krakowie. W wyniku realizacji projektu powstał m.in.: „Atlas pokrycia terenu i przewietrzania Krakowa".
- Przekazywanie informacji o stanie jakości powietrza:

  - multimedialne tablice – zlokalizowane blisko centrum i punktów komunikacyjnych,

  - komunikaty o stanie jakości powietrza

  - wyświetlane w tramwajach, autobusach oraz na przystankach,

  - strony internetowe

  - aktualne informacje oraz indeksy jakości powietrza [6 D20], [6 D3],

  - mobilna aplikacja [6 D21].

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ DLA KRAKOWA:

Realizacja programów: Lokalny Program Osłonowy (2014-2022) Program termomodernizacji budynków jednorodzinnych - dotacje na termomodernizację Program Rozwoju Odnawialnych Źródeł Energii Finansowe wsparcie dla zakupu i montażu pomp ciepła, instalacji kolektorów słonecznych i instalacji fotowoltaicznych. Program LIFE Udzielanie porad z zakresu ochrony powietrza i gospodarki energetycznej, w tym przede wszystkim dotyczących termomodernizacji budynku oraz instalacji odnawialnych źródeł energii. Program ELENA Program stanowi inicjatywę Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Komisji Europejskiej i zapewnia dotacje na pomoc techniczną skoncentrowaną m.in. na wdrażaniu projektów dotyczących efektywności energetycznej budynków mieszkalnych głównie poprzez pokrycie kosztów zatrudnienia. Wartość projektu stanowi 45 mln Euro. Planowany zakres realizacji

projektu to styczeń 2020 do grudzień 2022. Climate-KIC Istotą projektu jest nacisk na rozwój odnawialnych źródeł energii, ciepłownictwa oraz poprawę efektywności energetycznej. Powołana została nowa jednostka miejska Klimat- Energia- Gospodarka Wodna. Better Energy for Cities Celem projektu jest zaangażowanie mieszkańców, przedsiębiorców w transformację klimatyczną. Realizacja projektów pilotażowych kogeneracji energii elektrycznej i cieplnej z urządzeń wykorzystujących OZE. Prowadzone będą projekty naukowo-badawcze i prace rozwojowe. Istotnym elementem stanie się doradztwo techniczne oraz realizacja projektów edukacyjnych w dziedzinie szeroko rozumianej ochrony środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem odnawialnych źródeł energii i budownictwa pasywnego. Promowanie budownictwa energooszczędnego w budownictwie mieszkaniowym, wykonywanie badań kamerą termowizyjną. Promując ekologiczne formy podróżowania, w 2016 r. na podstawie decyzji Rady Miasta Krakowa Gmina Miejska Kraków wprowadziła uprawnienia do bezpłatnych przejazdów Komunikacją Miejską w Krakowie dla wszystkich dzieci od urodzenia do czasu rozpoczęcia obowiązku szkolnego – na podstawie oświadczenia rodzica/opiekuna podróżującego z dzieckiem oraz dla uczniów krakowskich szkół podstawowych.

Od 30 września 2017 r. gimnazjaliści oraz uczniowie dotychczasowych gimnazjów ze szkół zlokalizowanych na terenie Gminy Miejskiej Kraków, zostali uprawnienie do bezpłatnego podróżowania środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

W styczniu 2018 r. w Krakowie przeprowadzono remarszrutyzację. Na głównych ciągach komunikacyjnych oczekiwanie na tramwaj trwa 2 maksymalnie 3 minuty. Najważniejszą zaletą wprowadzonych zmian jest zaoferowanie z każdej dużej pętli przynajmniej jednej linii, na której tramwaj jedzie z częstotliwością 7/8 minut.

To podnosi komfort podróży – przy takich częstotliwościach mieszkańcy w praktyce nie sprawdzają godzin odjazdów. Ponadto informujemy że ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U . 2019 r. poz. 1124) przyznała samorządom prawo regulowania dostępu do wybranych obszarów miasta konkretnym pojazdom, mając na uwadze poziom ich emisyjności. Kraków, jako pierwsze miasto w Polsce, w styczniu 2019 r. wprowadził strefę czystego transportu. Pilotażowo strefa obowiązywała pół roku, a zasięgiem obejmowała 16 ulic w dzielnicy Kazimierz. Wjazd do strefy był ograniczony do pojazdów na prąd, gaz ziemny (CNG lub LNG) oraz taksówek i samochodów dostawczych. Restrykcje nie obejmowały jej mieszkańców, bez względu na to, jakim samochodem jeździli.

22 września 2019 r. strefę czystego transportu zastąpiono strefą ograniczonego ruchu. W maju br. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu oraz Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie rozpoczął realizację wydzielania dróg dla rowerów, realizowany w ramach tzw. Krakowskiej Tarczy Mobilności. Planowana Krakowska Tarcza Mobilności zakłada ok 7 km tymczasowych dróg dla rowerów na pasach ruchu dla samochodów. Przyspieszone zostaną również planowane zmiany w organizacji ruchu. Wprowadzone zostaną także nowe obszary objęte strefą zamieszkania. Wdrożona zostanie sektorowa organizacja ruchu w śródmieściu, która umożliwia dojazd samochodem pod każdy dom, sklep czy restaurację, ale ogranicza skracanie drogi przez centrum, generujący dodatkowy ruch w ąskich uliczkach. Szczegóły projektu opisane są pod linkiem: https://mobilnykrakow.pl/krakowska-karta-dla-mobilnosci/

g) Poznań

Spośród wielu różnych działań, od 2015 roku Miasto prowadzi program dofinansowania wymiany indywidualnych źródeł grzewczych opalanych paliwami stałymi na proekologiczne. W latach 2015-2019 wyeliminowano łącznie 1747 źródeł opalanych paliwami stałymi,

a w samym 2020 r. szacuje się, że będzie to aż 914 źródeł. Prowadzone są cykliczne spotkania informacyjno-edukacyjne z mieszkańcami dot. programu dofinansowania wymiany źródeł grzewczych, uchwały antysmogowej, sposobów pozyskiwania informacji dot. jakości powietrza. Miasto opracowało informator „Atmosfera dla Poznania" dostępny na www.poznan/powietrze prezentujący 3-dniową ekoprognozę i bieżące wyniki. Dotychczas przeprowadzono 11 edycji akcji bezpłatnych badań termowizyjnych budynków jednorodzinnych i kamienic pn. „Trzymaj ciepło". Dotychczas przebadano 5244 domów i 212 kamienic.

h) Radom

W uchwalonym przez Województwo Mazowieckie w dniu 08.09.2020 Programie Ochrony Powietrza zostały zapisane działania do realizacji dla strefy miasto Radom w znacznym stopniu przekraczającym możliwości sfinansowania ich realizacji.

i) Rybnik

Miasto w celu poprawy jakości powietrza udziela wsparcia finansowego na inwestycje ekologiczne prowadzone w budynkach wielorodzinnych. Ponadto w Rybniku działa rządowy program ,,Czyste powietrze", dzięki któremu mieszkańcy mogą uzyskać dofinansowanie na przedsięwzięcia służące poprawie jakości powietrza, zmniejszeniu emisji gazów cieplarnianych poprzez wymianę źródeł ciepła i poprawę efektywności energetycznej budynków mieszkalnych jednorodzinnych.

j) Słupsk

Miasto Słupsk podejmue również działania polegające na:

• eliminacji źródeł niskoemisyjnych (paleniska domowe);

• rozbudowie miejskiej sieci ciepłowniczej i gazowej;

• stałej modernizacji układu komunikacyjnego i utrzymanie czystości na drogach;

• wspieraniu form ekologicznego i zbiorowego transportu oraz komunikacji rowerowej;

• kontroli w zakresie właściwego ogrzewania budynków;

• uwzględnianiu w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego korytarzy przewietrzających miasto oraz terenów zielonych.

k) Tarnów

Prowadzone działania powinny być kontynuowane, przyspieszane.

l) Toruń

Wprowadzenie ulg podatkowych dla odbiorców indywidualnych przyczyniłoby się do szybszej poprawy stanu jakości powietrza.

m) Tychy

Miasto planuje w dalszym ciągu realizację Programu Ograniczenia Niskiej Emisji. W roku 2020r. rozpoczeliśmy realizację dofinansowania projektu Odnawialnych Źródeł Energii.

n) Warszawa

W Warszawie głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest niska emisja, czyli emisja szkodliwych pyłów i gazów na wysokości do 40 m. Zanieczyszczenia te pochodzą z domowych pieców grzewczych i lokalnych kotłowni węglowych, w których spalanie węgla odbywa się w nieefektywny sposób, a także z transportu, m.in. poprzez ścieranie opon i klocków hamulcowych oraz przez unos wtórny, czyli wzbijanie pyłów z drogi przez przejeżdżające samochody. Mając to na uwadze Warszawa realizuje kompleksowy plan działań, który ma na celu zmniejszenie stężeń szkodliwych substancji w powietrzu. Poprawa jakości powietrza jest jednym z priorytetów Prezydenta m.st. Warszawy Rafała Trzaskowskiego, czego wyrazem było powołanie Dyrektora Koordynatora ds. zrównoważonego rozwoju i zieleni, odpowiedzialnego za realizację polityki antysmogowej m.st. Warszawy, a następnie utworzenie w lutym 2019 r. w strukturach Urzędu nowego Biura Ochrony Powietrza i Polityki Klimatycznej, którego zadaniem jest m.in. koordynacja i integracja dotychczasowych działań podejmowanych w Warszawie w tym zakresie oraz wdrażanie miejskiej polityki antysmogowej. Rada m.st. Warszawa poparła priorytet Prezydenta w zakresie poprawy jakości powietrza, przyznając na lata 2019 – 2022 specjalny fundusz celowy pod nawą „Walka ze smogiem" w wysokości 300 mln zł, który umożliwił powołanemu przez Prezydenta Biuru Ochrony Powietrza i Polityki Klimatycznej stworzenie zupełnie nowego, efektywnego i wychodzącego naprzeciw potrzebom mieszkańców systemu dotacji do likwidacji pieców na paliwa stałe oraz podjęcie szeregu działań mających na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i poprawę jakości powietrza, przede wszystkim poprzez przyspieszenie procesu likwidacji kopciuchów na terenie m.st. Warszawy. Prezydent Rafał Trzaskowski publicznie zadeklarował poparcie dla działań Sejmiku Województwa Mazowieckiego, zmierzających do zaostrzenia przepisów uchwały antysmogowej, poprzez wyeliminowanie na terenie Miasta Stołecznego Warszawy węgla używanego w indywidualnych źródłach ogrzewania oraz wprowadzenia zakazu palenia w kominkach i innych urządzeniach niebędących głównymi źródłami ciepła w dniach z prognozowanym przekroczeniem normy jakości powietrza i gotowość Warszawy do wdrożenia tych zakazów w IV kwartale 2023 roku. Deklaracja Współpracy dotyczącej poprawy jakości powietrza została podpisana przez Prezydenta Rafała Trzaskowskiego 26 lutego 2020 r. w Warszawie podczas III Kongresu Czystego Powietrza. Działania te zostaną wzmocnione m.in. dzięki rozbudowie

warszawskiego systemu monitoringu jakości powietrza. Dotychczas system opierał się na danych pozyskiwanych w czasie rzeczywistym z systemu pomiarowego Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ), obejmującego na terenie Warszawy sześć stacji wykonujących pomiary automatyczne. Cztery z nich znajdują się po lewej stronie Wisły. Po prawej stronie istnieją tylko dwie oddalone od siebie stacje, na Targówku i w Wawrze. W ramach rozbudowy systemu Warszawa prowadzi proces budowy dwóch kolejnych referencyjnych stacji monitoringu jakości powietrza. Obie stacje zostaną wybudowane w standardzie, w jakim pracują stacje GIOŚ i wesprą system Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ). W grudniu 2019 r. podpisana została umowa na budowę pierwszej referencyjnej stacji typu komunikacyjnego, której celem jest pomiar zanieczyszczenia powietrza związanego z ruchem samochodów, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania emisji z arterii komunikacyjnej. Stacja mierząca automatycznie stężenia pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5 oraz tlenków azotu została już wybudowana na Pradze-Południe przy ul. Grochowskiej 244a, a już we wrześniu br. zostanie włączona do systemu PMŚ. W czerwcu br. został ogłoszony przetarg na budowę następnej referencyjnej stacji monitoringu powietrza, która zostanie zlokalizowana w okolicy pl. Bankowego. Dodatkowo warszawski system monitoringu jakości powietrza zostanie rozbudowany o co najmniej 170 mniejszych czujników jakości powietrza, które zostaną zamontowane we wszystkich dzielnicach m.st. Warszawy (minimum 100 sztuk) i na terenach ościennych gmin partnerskich. Dane ze wszystkich stacji referencyjnych oraz 170 czujników jakości powietrza będą prezentowane w przystępny i intuicyjny sposób na stronie internetowej Warszawskiego Indeksu Powietrza oraz w dedykowanej aplikacji mobilnej. Aktualny stan jakości powietrza będzie przedstawiany w postaci indeksu, który w czterostopniowej skali wskaże przybliżony stopień zanieczyszczenia powietrza i poinformuje mieszkańców o zaleceniach dotyczących sposobu postępowania i aktywności podejmowanych na zewnątrz. Lokalizacje czujników zostały wytypowane przez ekspertów z Politechniki Warszawskiej w taki sposób, aby uzyskane wyniki były reprezentatywne dla obszarów poszczególnych dzielnic. Część czujników zostanie zamontowana na budynkach placówek oświatowych, budynkach użyteczności publicznej oraz w rejonie ruchliwych ulic i skrzyżowań. Pozwoli to na dokładniejsze monitorowanie i identyfikację potencjalnych zagrożeń, a także na dalsze doskonalenie systemu informowania mieszkańców oraz narzędzi stosowanych w celu wyeliminowania ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Dialog techniczny poprzedzający to postępowanie przetargowe

został ogłoszony w połowie maja. Celem ogłoszonego dialogu technicznego jest pozyskanie z rynku informacji, które pozwolą doprecyzować specyfikację istotnych warunków zamówienia i ostatecznie zakończyć prace nad dokumentacją, aby jak najszybciej uruchomić procedurę przetargową. Rynek urządzeń do pomiaru jakości powietrza i technologii informatycznych szybko się rozwija. Zależy nam na zdobyciu informacji o najnowszych i najlepszych dostępnych rozwiązaniach i parametrach technicznych, które zapewnią nowoczesną, niezawodną i efektywną architekturę systemu, obejmującego urządzenia do pomiarów jakości powietrza oraz infrastrukturę IT i oprogramowanie do pozyskiwania, przetwarzania i udostępniania danych poprzez przyjazną stronę internetową oraz aplikację mobilną. Łączny koszt budowy systemu wyniesie 4-5 mln zł.

o) Zielona Góra

Miasto Zielona Góra podejmuje szereg działań mających na celu poprawę jakości powietrza. W celu zachęty do korzystania z transportu miejskiego Uchwałą Rady Miasta z dnia 26 czerwca 2018 roku wprowadzono bezpłatne przejazdy dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych (do końca roku szkolnego w którym uczeń kończy 20 lat). Ważnym elementem walki z zanieczyszczeniem powietrza jest podjęta w dniu 27 lutego 2018 r. przez Radę Miasta Zielona Góra uchwała w sprawie określenia zasad udzielania dotacji celowych na dofinansowanie przedsięwzięć inwestycyjnych służących ochronie powietrza. W ramach monitoringu środowiska, na stacji pomiarowej zlokalizowanej przy ul. Krótkiej w Zielonej Górze prowadzone są ciągłe pomiary 6 substancji: SO2, NO2, CO, PM10, PM2,5 (pomiar automatyczny) oraz benzo(a)pirenu (pomiar manualny). Ważnym aspektem walki z zanieczyszczeniem powietrza jest edukacja ekologiczna. W Zielonej Górze edukacja prowadzona jest na różnych poziomach i w różnym zakresie. W 2017 r. na terenie Miasta zamontowano tablice multimedialną LED informującą o jakości powietrza w Zielonej Górze. Tablica ma na celu informowanie mieszkańców o aktualnych poziomach poszczególnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Koszt tablicy to 109 470,00 zł. Miasto prowadzi również różne akcje edukacyjne, szczególnie wśród dzieci i młodzieży. Cyklicznie organizowane są konkursy dotyczące zanieczyszczenia powietrza oraz sposobów zapobiegania zanieczyszczeniom. Wśród mieszkańców rozprowadzane są ulotki, plakaty i książki, organizowane są festyny ekologiczne. Aktywną edukację z tego zakresu prowadzi również Centrum Nauki Keplera – Centrum Przyrodnicze. W działaniach na rzecz poprawy jakości

powietrza Miasto Zielona Góra współpracuje z Urzędem Marszałkowskim, NFOŚiGW, itp. szczególnie w zakresie wykorzystania środków unijnych. Urząd współpracuje również z organizacjami pozarządowymi., np. od 2015 r. uczestniczymy w ogólnopolskiej akcji Listy dla Ziemi, mającej na celu rozpowszechnianie wiedzy i zachowań proekologicznych. Listy dla Ziemi to edukacyjna akcja proekologiczna zainicjowana przez Fundację Ekologiczną ARKA w której udział biorą uczniowie Zielonogórskich gimnazjów, szkół podstawowych i przedszkoli. W 2019 r. Urząd wspierał drugą edycję kampanii Zielona Wstążka #DlaPlanety przygotowaną, przez Centrum UNEP/GRID-Warszawa, pod hasłem walki z zanieczyszczeniami powietrza. Na stronie internetowej BIP w zakładce Niska emisja w mieście, mieszkańcy mogą znaleźć informacje dotyczące tego zagadnienia. W zakresie ochrony powietrza Miasto realizuje zadania zawarte np. w Programie Gospodarki Niskoemisyjnej, Programie Ograniczania Niskiej Emisji, Programie Ochrony Środowiska, Programie Ochrony Powietrza, Plan Adaptacji do Zmian Klimatu Miasta Zielona Góra do 2030 r. Miasto Zielona Góra, jako jedno z 44 miast w Polsce, brało udział w projekcie realizowanym przez Ministerstwo Środowiska dot. opracowania planów adaptacji do zmian klimatu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, wynikającym ze kierunków polityki unijnej w tym zakresie. Uchwałą nr V.88.2019 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 26 lutego 2019 r. przyjęto „Plan adaptacji do zmian klimatu Miasta Zielona Góra do roku 2030". Plan adaptacji do zmian klimatu dla miasta Zielona Góra" (MPA) ma charter lokalnego dokumentu strategicznego wyznaczającego ramy dla późniejszych przedsięwzięć. Na potrzeby MPA dokonano szczegółowej diagnozy, w której oceniono warunki klimatyczne miasta i ich przyszłe zmiany, wrażliwość miasta na zmiany klimatu oraz potencjał miasta do reagowania na zagrożenia związane ze zmianami klimatu. Oceniono, że na zmiany klimatu szczególnie wrażliwe są w Zielonej Górze następujące sektory:, gospodarka przestrzenna, transport, zdrowie publiczne i gospodarka wodna. Następnie na podstawie diagnozy przyjęto cele i działania adaptacyjne, które służyć będą zapewnieniu wysokiej jakości życia mieszkańców i efektywnego funkcjonowania gospodarki w warunkach zmian klimatu, rozwijaniu zdolności adaptacyjnej do zmian klimatu miasta Zielona Góra oraz realizację celów adaptacyjnych określonych w unijnej i krajowej strategii adaptacji do zmian klimatu. W kolejnych latach planowana jest systematyczna wymiana taboru autobusowego na pojazdy niskoemisyjne, dalsze prowadzenie programu dotacyjnego na wymianę systemów ogrzewania. W 2019 r. Miasto Zielona Góra złożyło wniosek o dofinansowanie wymiany źródeł ciepła

w lokalach komunalnych w ramach RPO – Lubuskie 2020 Osi Priorytetowej 3 Gospodarka niskoemisyjna dla Działania 3.2 Efektywność energetyczna dla Poddziałania 3.2.5 Efektywność energetyczna– wymiana źródeł ciepła w budynkach mieszkalnych. Szacowany koszt inwestycji to ok. 4 000 000 zł. W ciągu dwóch lat planowane jest uruchomienie drugiej stacji monitoringu powietrza – stacji do pomiaru stężeń komunikacyjnych. Stacja będzie służyła do pomiarów stężeń pyłu PM10 w celu sprawdzania wysokości stężeń przy szlaku komunikacyjnym i jego wpływu na przekroczenia wartości normatywnych. Celem planowanego stanowiska komunikacyjnego jest ocena narażenia zdrowia ludzi na zanieczyszczenia powietrza związane z ruchem samochodów, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania emisji z arterii komunikacyjnej, przy której ustawione jest stanowisko. Stacja będzie elementem sieci pomiarowej w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Budowa systemu Inteligentnego Zarządzania Transportem na terenie miasta Zielona Góra – do 2025 r. Planowana jest również rozbudowa , udoskonalanie i promocja systemu informowania mieszkańców o zagrożeniach pogodowych i budowa systemu informowania mieszkańców o jakości powietrza w mieście – do 2025 r. W trybie ciągłym następuje sukcesywna wymiana elementów sieci ciepłowniczej na preizolowane, wymiana zdewastowanej izolacji termicznej oraz rozbudowa systemu ciepłowniczego i podłączanie nowych obiektów do sieci ciepłowniczej na nowe obszary miasta, budowa, rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczej w kierunku możliwości produkcji chłodu. Systematyczni rozbudowywany jest również system zieleni miejskiej i wód (zielono-błękitnej infrastruktury) z wykorzystaniem zasobów naturalnych.

p) Żory

Miasto nieprzerwanie od 2011 roku realizuje politykę ograniczenia niskiej emisji poprzez dotacje udzielane na modernizacje źródeł ciepła. Działaniem priorytetowym jest realizacja przez miejską spółkę ciepłociągu w rejonie Starego Miasta (projekt "Błękitne niebo nad Starówką") oraz działania zachęcające do podłączania się do ww. ciepłociągu mieszkańców i podmiotów (wyższe dofinansowania w przypadku dofinansowania do podłączenia do sieci ciepłowniczej). Ponadto miasto sukcesywnie dokonuje termomodernizacji budynków będących w jego zasobach.

©Copyright
Polskie Towarzystwo
Programów Zdrowotnych