

ЧИСТИ ГРАДОВЕ

7- те стъпки за създаване на
ефективни зони с ниски емисии



CleanCities



Съдържание

Обобщение	5
Предговор: защо градовете въвеждат зони с ниски емисии	6
Въведение: правилната формула за успешни зони с ниски емисии	7
Ясно определяне на цели, територия, обхват и етапи на въвеждане	10
Правилната комуникация	12
Правилното прилагане на мерките	13
Правилните допълващи мерки	15
Правилната целева подкрепа	16
<i>KAPE 1: Осигуряване на обществена подкрепа</i>	16
<i>KAPE 2: Обобщение на мерките за справедливост</i>	17
Правилното проследяване	18
Правилната визия	19
Заключение	20
Приложение 1: Кратък преглед на най-напредничавите градове	21
Приложение 2: Детайлен преглед на най-добрите практики	22
Източници	24

Този доклад е изготвен от Clean Cities Campaign - кампания, организирана от Transport & Environment.

Изданието на български е подготвено от ЕС За Земята, която е част мрежата Clean Cities

Водещи автори: Захари Азгад, Барбара Стол, Йенс Мюлер

Дизайн: Дъг Доусън , www.dougdawson.co.uk

Превод: Петър Стоянов

Редакция на българския текст: Драгомира Раева, ЕС За Земята

© 2022 Clean Cities Campaign / Transport & Environment

Обобщение

Зоните с ниски емисии (ЗНЕ) набират скорост през последните години, разпространявайки се все повече в Европа. Според Clean Cities Campaign и въз основа на данните на Sadler Consultants, 228 ЗНЕ са били активни през 2019 г., 320 са действащи през юни 2022 г. и 507 ще са въведени към 2025 г. Техните цели, степен на амбициозност, размер, обхват и стъпки на въвеждане във времето варират в зависимост от местния и националния контекст, което означава, че няма универсална формула. Но има принципи и подходи, които могат да бъдат приложени към всяка ЗНЕ, за да бъде тя ефективна.

Този доклад обобщава основните елементи, които определят успеха на зоните с ниски емисии въз основа на преглед на литературата, примери за най-добри практики и насоки, предоставени от експертни групи като градовете от групата C40 или финансирани от ЕС проекти, като ReVeAL.

7-те стъпки за създаване на успешна ЗНЕ са:

1. **Ясно определяне** на целите, територията, обхванатите МПС и сроковете на въвеждане при проектирането на ЗНЕ.
2. **Предварителна комуникация** и ангажиране на гражданите и бизнеса в процеса.

3. **Осигуряване** на ефективно и справедливо прилагане.
4. **Въвеждане на допълващи мерки**, особено за насърчаване на алтернативи като активна мобилност, обществен и споделен транспорт.
5. **Предоставяне на целева финансова подкрепа** на най-уязвимите групи (напр. домакинства с ниски доходи) и, когато е необходимо, на местни бизнеси и организации рабтещи в обществена полза.
6. **Проследяване** на ефектите от мерките.
7. **Задаване на обвързваща и прогресивна времева рамка за пълно преминаване към зона с нулеви емисии до 2030 г.** най-късно.

На база на **най-добрите практики** от цяла Европа, **една добре проектирана ЗНЕ** би трябвало да:

- ▶ бъде толкова **голяма, строга и добре проложена**, като Зоната с ултра ниски емисии на **Лондон**,
- ▶ бъде **приобщаваща, добре комуникирана и с поглед в бъдещето**, като ЗНЕ на **Амстердам**,
- ▶ осигурява поне толкова **алтернативи и мерки за подкрепа**, колкото **Париж**,
- ▶ се съчетае с **цялостно преразглеждане на транспортните планове**, като в **Гент**,
- ▶ намери **гъвкав баланс** чрез ограничен брой позволени преминавания на ден, като в **Брюксел**.



Преговор: защо градовете въвеждат зони с ниски емисии

Основната причина, поради която зоните с ниски емисии – т.е. зоните, където най-замърсяващите превозни средства са регулирани¹ и или не могат да влязат в зоната, или трябва да плащат повече, ако влязат в зоната² – са били възприети от градовете в цяла Европа, е тяхната ефективност в справянето с неблагоприятните ефекти от пътният трафик. Наблюдавани са следните положителни ефекти:

Подобряване на качеството на въздуха

Основната цел на зоните с ниски емисии е да се намали замърсяването на въздуха. Проучване на Transport & Environment (T&E) от 2019 г. установи, че много ЗНЕ са довели до силно намаляване на основните замърсители, включително концентрациите на азотен диоксид (NO₂), които се образуват главно от емисии на NO_x³, за 39% от които е отговорен автомобилният транспорт.⁴ Френската агенция за екологичен преход (ADEME) установи, че ЗНЕ са ускорили обновяването на автомобилния парк и по този начин са допринесли за намаляване на замърсяването на въздуха.⁵

Ползи за климата

ЗНЕ могат да бъдат от полза и за климата. Емисиите на парникови газове са намалели в градовете, които са приложили най-строгите ЗНЕ: емисиите на CO₂ от транспорта в Лондон са ограничени с 13% след първите 6 месеца на действие на зоната с ултра-ниски емисии в града, в сравнение с очакванията за потенциалния резултат без прилагане на мярката.⁶ По-малки намаления на замърсяването се наблюдават и в други градове, включително Амстердам, Париж и Берлин.⁷

По-малко трафик и притежание на автомобили

Установено е също, че като вторичен ефект ЗНЕ намаляват моторизирания трафик: Лондонската зона с ултра ниски емисии например, е допринесла за спад в трафика с между 3% и 9% от 2018 до 2019 г., в зависимост от времето от деня и местоположението.⁸ ЗНЕ в Гент, Белгия, е спомогнала за ограничаване на притежанието на автомобили в зоната с 10% за период от две години.⁹

По-добро качество на живота и по-силна местна икономика

Чрез намаляването на замърсяването на въздуха и автомобилния трафик, зоните с ниски емисии могат да направят градовете и по-приятни за живеене. Проучване сред градовете в Европа от 2021 г., поръчано от Clean Cities Campaign, показва, че 71% от жителите на европейските градове смятат, че техните управници трябва да направят повече, за да ги предпазят от замърсяването на въздуха.¹⁰ През декември 2021 г. проучване на Clean Cities показва, че ЗНЕ и други мерки за ограничаване на достъпа на превозни средства в градовете често са от полза за местния бизнес.¹¹ Една от основните констатации е, че се наблюдава намаляване на свободните търговски площи (броя празни магазини) след ограничаване на пространството за автомобили и подобрения на инфраструктурата за активна мобилност (пешеходно, велосипедно и друго придвижване, свързано с физическа активност).

Въведение: правилната формула за успешни зони с ниски емисии



Въпреки че зоните с ниски емисии са доказали ефективността си за ограничаване на токсичното замърсяване на въздуха, има различия в успеха на тези политики. Тъй като тези мерки обикновено се

разработват на местно ниво, те се различават една от друга. Но какво прави ЗНЕ успешни? Този документ се стреми да предостави отговор, като използва следните примери като най-добра практика.

ЯСНО ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕЛИ, ТЕРИТОРИЯ, ОБХВАТ И ЕТАПИ НА ВЪВЕЖДАНЕ

- Определете ясни цели
- Определете територията на въздействие
- Определете кои МПС ще са засегнати
- Определете правилните етапи за въвеждане
- Съберете поддръжници и изградете подкрепа



ПРАВИЛНАТА ВИЗИЯ

- Планирайте постепенно подобряване на зоните
- Предвидете преход към зона с нулеви емисии

ПРАВИЛНОТО НАБЛЮДЕНИЕ

- Осигурете адекватно събиране на данни
- Направете данните достъпни в редовни отчети за ефектите на ЗНЕ

ПРАВИЛНАТА КОМУНИКАЦИЯ

- Комуникирайте ясно и достатъчно предварително
- Насочете се към всички засегнати групи (живеещи и пътуващи в зоната)

ПРАВИЛНОТО ПРИЛАГАНЕ

- Включете гратисен/пробен период
- Използвайте ефективни опции за прилагане
- Използвайте приходите от глоби за финансиране на алтернативи

ПРАВИЛНИТЕ ДОПЪЛВАЩИ МЕРКИ

- Въведете допълващи мерки за ограничаване на достъпа на МПС до градската среда
- Разширете алтернативите на личния автомобил

ПРАВИЛНАТА ЦЕЛЕВА ПОДКРЕПА

- Осигурете целева подкрепа
- Адаптирайте подкрепата за различните целеви групи (домакинства, професионалисти и т.н.)



Ясно определяне на цели, територия, обхват и етапи на въвеждане

Правилното проектиране на ЗНЕ трябва да започне с анализ на местния контекст, както се препоръчва от мрежата на градовете C40. Например трябва да се вземат под внимание източниците и местоположението на основните замърсители, степента на задръстванията в различни райони, уязвимите части от населението и т.н.¹² Въпреки необходимостта от адаптиране към местния контекст обаче, има всеобхватни принципи в процеса на планиране, които трябва да се следват във всеки град:

Определете ясни цели

Каква е основната цел: да се намали замърсяването на въздуха или шума, задръстванията или трафика?

ЗНЕ обикновено си поставят за цел основно ограничаване на замърсяването на въздуха, но както казваме и в предговора на този доклад, те носят и други ползи. Ако трябва да се преследват тези допълнителни цели, те трябва да бъдат включени възможно най-рано в проектирането на ЗНЕ, тъй като те може да имат специфични особености и нужда от допълнителни мерки. Например един град може да използва ЗНЕ, за да засили съществуващите мерки за интермодален транспорт (съчетаване на различните видове превозни средства за придвижване в града) в допълнение към намаляването на замърсяването на въздуха. Зоните с ниски емисии могат да допълват мерките, насочени към намаляване на пространството за автомобили в града или реорганизиране на транспортните потоци.

Планът за мобилност на Гент в Белгия например беше въведен през 2017 г. и оттогава беше допълнен от зона с ниски емисии. Вътрешният град на Гент сега е разделен на пет сектора и исторически център. Секторите са проектирани по такъв начин, че преминаващият трафик е пренасочен към околновръстния път.¹³

*Микромобилност е транспорт с използване на леки превозни средства като велосипеди или скутери, особено електрически, които могат да бъдат взети назаем като част от схема за самообслужване, при която хората наемат превозни средства за краткосрочна употреба в рамките на града.

ЗНЕ беше конституирана три години по-късно и определя следващата стъпка при промотирането на интермодалния транспорт и декарбонизирането на останалите МПС.

В средносрочен план смекчаването на климатичната криза и осигуряването на безопасен за дишане въздух ще изисква пълно преминаване към транспорт с нулеви емисии, включително ходене пеша, колоездене, микромобилност*, обществен транспорт и споделени електрически автомобили. Най-важният инструмент в това отношение са зоните с нулеви емисии, в които са разрешени само гореспоменатите форми на транспорт. Тези зони с нулеви емисии са естествено продължение на ЗНЕ. Няколко големи европейски града като Амстердам, Париж, Лондон или Брюксел вече са приели планове за въвеждането им. Важно е целите за нулеви емисии да бъдат определени и комуникирани възможно най-рано, за да се осигури достатъчно време за гражданите и бизнеса за промяната (вижте подробности по-долу).

Тези процеси на местно ниво вървят ръка за ръка с продължаващият дебат в европейски план относно постепенното спиране на продажбите на нови превозни средства с двигатели с вътрешно горене. През юни 2021 г. както Европейският парламент, така и Европейският съвет подкрепиха поетапното премахване на МПС с ДВГ до 2035 г.¹⁴

Определете площта

Ще бъде ли с голям обхват? Ще започне ли с една част на града и след това да се разшири?

Както бе споменато по-горе, териториялният обхват на ЗНЕ трябва да бъде определен, като се вземат предвид данните за местоположението на източниците на замърсяване на въздуха, както и къде са най-засегнатите групи.¹⁵

Започването със ЗНЕ в центъра или друга специфична част на града може да бъде първа стъпка, тъй като ще позволи първоначално по-фокусиран подход, преди разширяване на зоните стъпка по стъпка. Това може да даде възможност да се поучим от първоначалния опит и да адаптираме по-нататъшното внедряване на мярката. По този начин може да подобрим и приемането им от гражданите. Градските центрове обикновено са по-достъпни пеша, с велосипед или обществен транспорт, което означава, че алтернативите вече са налични или могат да бъдат предоставени по-лесно. В крайна сметка целта винаги трябва да бъде да се осигури чист въздух, транспорт с нулеви емисии и високо качество на живот на всички жители и по този начин да се разшири ЗНЕ до цялата градска зона.

Определете засегнатите МПС

Кои превозни средства ще бъдат засегнати и на какъв етап? Ще има ли изключения, напр. за жители или фирми?

В зависимост от амбицията и графика на въвеждане на ЗНЕ, би могло да се приложи постепенен подход, като първо се изключат само определен тип превозни средства, преди да се повишат изискванията. Амстердам, например, започна с пускането на ЗНЕ за камиони през 2010 г., преди да разшири обхвата до други превозни средства през 2017 и 2018 г.

Също така си струва да се отбележи, че първоначалното премахване на най-замърсяващите превозни средства често може да доведе до бързи и непропорционални резултати.

Определете правилния график

Колко време да предвидим за промяната? Какъв е пътят за пълен преход към транспорт с нулеви емисии?

Определянето на прецизен график със стъпки за въвеждане на етапите от ЗНЕ е важно поради няколко причини. Първо, той поставя рамката да направи целите постижими, тъй като те са разбити на по-малки стъпки. Нещо повече, графикът дава видимост на засегнатите жители и бизнеси, като по този начин оставя достатъчно време за подготовка за преминаване към други видове транспорт и по-чисти превозни средства. Ефектът от предварителното обявяване на план също предизвиква т.нар. „предварително съобразяване“, т.е. гражданите и фирмите започват да правят промени, преди политиката да влезе в сила. Това се наблюдава наред с останалите ефекти в Лондон.¹⁶

Друг интересен пример е ЗНЕ в Брюксел, която е ясна и прозрачна по отношение на своя график. Всяка стъпка се обявява няколко години предварително, за да се даде време на гражданите да се адаптират. Първите намерения да се забранят МПС с дизелови двигатели до Euro 5, бяха обявени през 2018 г., като постепенните ограничения влязат в сила през 2020, 2022 и 2025 г. Като резултат дела на дизеловите автомобили Euro 4, например, които вече не се допускат в ЗНЕ от януари 2022 г., спада предварително от 21,2% от автопарка през юли 2018 г. на 11,9% през април 2021 г. Гражданите постепенно се отказват от своите замърсяващи автомобили, без да дочакат влизането в сила на новите ограничения.¹⁷

Най-добрият пример за ясен дългосрочен поетапен план за въвеждане на рестрикции е Амстердам, който има много конкретен план с описан времеви хоризонт за това как да премине изцяло към зона с нулеви емисии до 2030 г. Подходът е подобен на цитирания по-горе - постепенно въвеждане на мерките, тип по тип превозно средство, както е обяснено подробно в техния План за действие за чист въздух.¹⁸

Съберете поддръжници и изградете подкрепа

Създаването на зони с ниски емисии понякога може да се сблъска с административни и финансови пречки, например поради липса на обществена подкрепа. Където е възможно, изграждането на междупартийни съюзи е от съществено значение за създаване и укрепване на ЗНЕ с течение на времето.¹⁹ В противен случай проектът може да бъде изоставен след промяна във властта. Такъв беше случаят със ЗНЕ "Централен Мадрид", която до голяма степен беше спряна след избирането на нов кмет.

Ecologistas en Acción подчертават необходимостта от изграждане на междунституционална координация, особено по отношение на управлението, бюджетите и правилата, тъй като ЗНЕ може да включва само града, но също и по-голям регион, както и различни органи в тези администрации.²⁰ Това изисква ясно определяне на различните отговорности и ръководна група, която да се грижи за функционирането на ЗНЕ и за улесняването на координацията.



Правилната комуникация

Комуникирайте ясно и достатъчно рано

Провеждайте обществени консултации, направете информацията лесно достъпна чрез специална платформа или уеб страница, осъществявайте комуникационни кампании, насочени към конкретни групи, като фирми и шофьори на камиони.

Мнозинството от гражданите подкрепят ЗНЕ, ако нуждата от тях им е обяснена както трябва, показва проучване на IPSOS, поръчано от Transport & Environment през 2018 г.: 67% от анкетираните в девет европейски държави „силно“ или „донякъде“ подкрепят въвеждането на ЗНЕ. Подкрепата е най-висока в Унгария, Италия и Великобритания.²¹ Проучване на YouGov от 2021 г., поръчано от Clean Cities Campaign, стигна до подобни изводи, показвайки, че 71% от жителите на европейските градове смятат, че техните лидери трябва да направят повече, за да ги предпазят от замърсяването на въздуха. 59% от гражданите са готови да подкрепят влизането в градовете само на автомобили без емисии след 2030 г.²²

В скорошен доклад испанската неправителствена организация „Ecologistas en acción“ изброи различните категории хора, които трябва да бъдат включени в процеса.²³ Те варират от групи, преминаващи през ЗНЕ за лично пътуване (жители), по икономически или професионални причини, както и работещи в транспорта, като таксите и логистични компании, до заинтересовани граждани, като членове на местни групи и организации. В допълнение към подобряването на приемането на зоната от страна на обществото, подобни консултации ще гарантират и че нуждите на жителите ще бъдат взети под внимание.²⁴

Участието на гражданите в процеса е ключово за гарантирането на успеха на ЗНЕ, както показват изводите от работните срещи разработени от ECODES в Испания.²⁵

Как да комуникираме?

Експертите от финансираната от ЕС проект ReVeAL препоръчват да се използват възможно най-много комуникационни канали, особено когато дадена мярка може да бъде противоречива.²⁶ Например оценките на въздействието, съчетани с обществени консултации и срещи със засегнатите хора, са се доказали като ефективна стратегия в подкрепа за изграждането според мрежата от градове C40.²⁷ Ако на жителите се представят оценки на въздействието на местно ниво, показващи какво благотворно влияние върху техния живот ще окажат мерките, обществената подкрепа най-вероятно ще се усили. Важно е комуникацията да не се фокусира единствено върху ползите за здравето, но и върху подобряването на условията за живот. Вместо да се наблюдава строго върху ограничаването на трафика, трябва да се изтъкне възможността за интермодалност, повече обществено пространство и по-добри условия за живот. Изграждането на коалиция от поддръжници с организации и обществеността също е от полза.²⁸

71%

от жителите на градовете в Европа мислят, че лидерите им трябва да правят повече, за да ги предпазят от замърсяването на въздуха



Правилното прилагане на мерките

Включетеgratisен/пробен период:

Информирането на хората за мярката, без незабавното налагане на ограничения, обикновено помага за по-добро приемане на промяната. Това може да се случи чрезgratisен период, който може да продължи няколко седмици или месеци. Париж и Брюксел избраха тази стратегия, за да улеснят въвеждането и постепенното затягане на техните ЗНЕ. Например регионът на Брюксел - където дизеловите автомобили Евро 4 са забранени от януари 2022 г. - ще започне да глобява водачите на тези превозни средства едва по-късно през 2022 г. Това също спомага всички да научат за мерките. Както е обяснено в публикацията на ReVeAL от 2021 г., не може да се очаква шофьорите да спазват ограничение, с което не са запознати.²⁹

Използвайте ефективни инструменти за прилагане:

Ефективното прилагане на мерките е от съществено значение не само за постигане на целите на ЗНЕ, но и заради справедливия подход към онези, които са преминали към по-чисти видове транспорт или превозни средства. В момента в Европа се използват няколко подхода за прилагане на мерките на зоните с ниски емисии:



Разпознаване на регистрационния номер на МПС:

Предимства: Наблюдението е по-ефективно и позволява по-добро събиране на данни, което в крайна сметка опростява проследяването на напредъка. Например Лондон може да отчете броя на несъответстващите превозни средства в движение и да проследи тяхното развитие с течение на времето, като по този начин наблюдава ефективността на зоната с ултра ниски емисии.³⁰

Рискове: Употребата на камери може да породи опасения за поверителността, особено относно събирането на данни, какъвто е случаят във Франция и Германия. Например френската агенция, която отговаря за зачитането на поверителността на гражданите онлайн (CNIL) издаде отрицателно становище относно тази технология.³¹ Първоначално планирано за 2022 г., видеонаблюдението вероятно ще бъде приложено само с допълнителни предпазни мерки в Париж през 2023 г.³²

Ефективното прилагане на мерките е от съществено значение не само за постигане на целите на ЗНЕ, но и заради справедливия подход към онези, които са преминали към по-чисти видове транспорт или превозни средства.



Дистанционни сензори

В допълнение на видеонаблюдението може да се използват и дистанционно разположени сензори. Те измерват замърсяването и нивото на шума от превозните средства в реално време на пътя, което позволява и откриването на силно замърсяващи превозни средства с неизправни системи за отработени газове. Когато такава инсталация се комбинира с разпознаване на регистрационния номер, отделните водачи могат да бъдат информирани за несъответствие или прекомерни емисии. Технологиите вече се използват в няколко европейски града³³ и в момента ЕС финансира изследователски проект, за да направи прилагането на подобни решения по-лесно и по-евтино.³⁴

Прилагане чрез инспектори:

Прилагането чрез използване на контролни органи е практика в много градове, но често се характеризира с липса на последователност и не предоставя същото качество на данните за проследяване на напредъка на ЗНЕ. Освен това изисква значителен персонал. Тази стратегия позволява комбинирането на контрола на ЗНЕ с проверки за спазване на правилата за паркиране, какъвто е случаят в Берлин.³⁵

Всеки метод на контрол има предимства и недостатъци и различни последици за правоприлагащите органи. Тъй като този доклад предоставя само общ преглед, по-подробна информация може да бъде намерена на уебсайта на финансираната от ЕС проект ReVeAL.³⁶

Използвайте приходите от глоби за финансиране на алтернативи на (замърсяващите) автомобили, като инвестиции в обществен транспорт, пространства за активна мобилност или схеми за бракуване на стари МПС. Това може да подобри наличието и качеството на алтернативи на личните автомобили и следователно да направи мерките по-приемливи.



Правилните допълващи мерки

Въведете допълващи мерки за регулация на превозните средства³⁷

за да подпомогнете постигането на целите на ЗНЕ: ако даден град иска да се справи със задръстванията, той трябва да обмисли въвеждането на пътни такси или такси за задръствания за влизане в ЗНЕ, както в Лондон. Правилата за паркиране на автомобили, като тези, използвани в Осло,³⁸ или алтернативните планове за трафика като този в Гент, Белгия, също могат да бъдат важни допълнителни мерки. В Брюксел ЗНЕ е съчетана с ограничения за достъп на автомобили в центъра на града, което го прави по-добър за живеене район. Тези съпътстващи мерки ще трябва да бъдат придружени от осигуряване на алтернативи и финансова подкрепа.

Разширете алтернативите на личния автомобил:

Алтернативите на употребата на личен автомобил са привлекателни само ако са и удобни. Следователно са нужни инвестиции в инфраструктура и възможности за пешеходно и велосипедно придвижване, микромобилност, както и в споделен и обществен транспорт. Проучване на YouGov от 2021 г., поръчано от Clean Cities Campaign, показва че жителите на европейските градове използват колите си предимно за пътувания на дълги разстояния (56%) и пазаруване на хранителни стоки (54%). В по-малка степен това важи и за градските пътувания като цяло (41%) и пътуването до работното място (36%). Следователно, увеличаването на алтернативите, които биха могли да послужат за тези цели, е ефективен начин използването на лични автомобили да остане в миналото.

Алтернативите на употребата на личен автомобил са привлекателни само ако са и удобни. Следователно са нужни инвестиции в инфраструктура и възможности за пешеходно и велосипедно придвижване, микромобилност, както и в споделен и обществен транспорт.

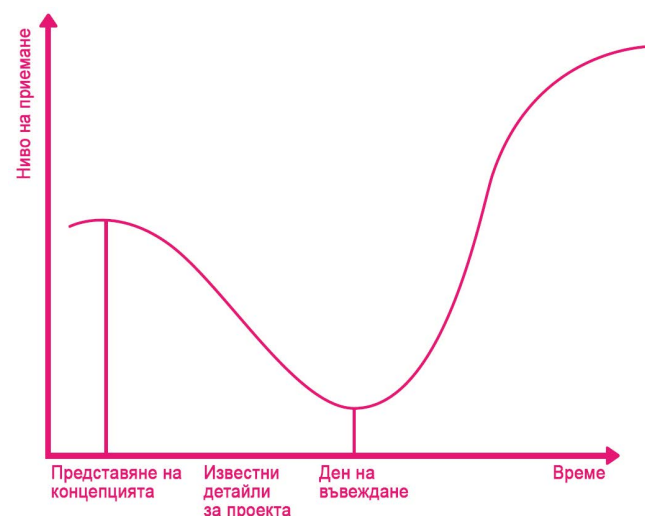


Правилната целева подкрепа

КАРЕ 1: ОСИГУРЯВАНЕ НА ПУБЛИЧНА ПОДКРЕПА

Обществената съпротива може да бъде резултат от чувство за липса на справедливост. Следователно допълнителните мерки могат да бъдат толкова важни, колкото и самата ЗНЕ. Колкото по-справедлив е преходът, толкова по-добър и по-широко приет ще бъде той.

- ▶ Собствениците на бизнеси често първоначално се противопоставят на въвеждането/разширяването на ЗНЕ, опасявайки се, че това ще се отрази негативно на тяхната дейност. Неотдавнашен анализ на СССР обаче показва, че местният бизнес често е облагодетелстван от мерки, които насърчават активен и обществен транспорт.³⁹
- ▶ ЗНЕ доказано намаляват замърсяването на въздуха като цяло и не го отклоняват към други квартали, както е обяснено в предговора. Нещо повече, те допринасят за увеличаване на социалната справедливост, тъй като в много градове хората с по-ниски доходи често живеят на по-натоварени и следователно по-замърсени пътища.⁴⁰ Те също така често не притежават кола. Що се отнася до останалото, това трябва да се реши чрез мерки, насочени към справедливостта, както е обяснено в Каре 2.
- ▶ Важно е да имате предвид, че въвеждането на ЗНЕ вероятно ще срещне първоначална съпротива, дори при ясен план и добра комуникация. Въпреки това, след като ЗНЕ бъде пусната и предимствата се материализират, съпротивата обикновено избледнява, както е илюстрирано от графиката по-долу.



източник: ReVeAL, 2022

Целенасочени изключения

Фазите на консултации могат да доведат до много изисквания за изключения. Въпреки че може да са необходими в редки случаи, те трябва да се предоставят само на много специфични групи и за ограничен период от време. Освен това твърде много изключения могат да доведат до допълнителна административна тежест.⁴¹

Осигурете целева подкрепа

за специфични групи. Социално-икономическо въздействие на зоните с ниски емисии е от изключително значение, както се подчертава от скорошно ръководство за ЗНЕ, публикувано от „Ecologistas en acción“. Трябва да се намери баланс за домакинствата с по-ниски доходи, които често нямат коли или използват по-стари такива.⁴² Например проучване от Австрия⁴³ показва, че само 44% от домакинствата с ниски доходи в страната притежават автомобил. В Париж само 34% от всички домакинства притежават кола⁴⁴, а в Берлин - по-малко от половината от тях⁴⁵.

Успоредно могат да бъдат въведени схемите за бракуване на стари автомобили, за да се улесни преминаването към (по-)чисти превозни средства, както беше направено в Широк Париж с Програмата „Métropole Roule Propre“.⁴⁶ По подобен начин регион Брюксел наскоро актуализира своите финансови схеми⁴⁷ в подкрепа на прехода към електрически превозни средства за работещи в сферата на транспорта или прехода към по-чиста мобилност, като тази схема за скрап стане достъпна и за закупуване на товарни велосипеди.

КАРЕ 2: ОБОБЩЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА СПРАВЕДЛИВОСТ

Домакинствата с по-ниски доходи са не само повече изложени на замърсяване на въздуха, но също така могат да бъдат по-уязвими към потенциалните икономически последици от ЗНЕ. Следните мерки са ефективни за справяне с тези опасения за социална справедливост:

- ▶ Инвестирайте в чисти алтернативи: обществен транспорт, велосипедни алеи и пешеходна инфраструктура, микромобилност и споделен транспорт;
- ▶ Осигурете финансови стимули за насърчаване на прехода към по-чиста мобилност: напр. отстъпки за карти за обществен транспорт и абонаменти за услуги за наемане на обществени велосипеди и споделяне на автомобили, както и схеми за бракуване;
- ▶ Планирайте редки изключения, напр. право на преминаване за малък брой дни в годината. Например в Брюксел ЗНЕ предлага възможност за закупуване на пропуск за до 8 пъти годишно в случай,

че превозното средство не отговаря на изискванията на зоната (вижте Приложение 2 за подробности). Това има ограничен ефект върху качеството на въздуха, но гарантира, че гражданите, които използват колите си много малко в съответния район, не трябва да сменят превозното си средство за много ограничен брой пътувания годишно. Изключения, обхващащи по-продължителни периоди, трябва да се оценяват случай по случай и те не бива да надвишават една година.⁴⁸

- ▶ Подкрепете финансирането на прехода към по-чисти автомобили в райони, в които това е наистина необходимо. Тези схеми работят най-добре, когато са съобразени с всеки тип лица (домакинства, еднолични търговци, собственици на фирми и т.н.), поради което е необходимо да се провеждат обществени консултации предварително, за да се разберат нуждите на всяка група граждани (вижте също точките по-горе относно комуникацията).



Правилното проследяване

Осигурете адекватно събиране на данни:

За да се оцени напредъкът и ефектите от ЗНЕ, трябва да се планира събирането на висококачествени и точни данни. Показатели като нива на замърсяване с NO₂, брой превозни средства и особено такива, които не

отговарят на изискванията, или индекс на задръстванията са добро начало. Градовете във Великобритания например са особено добри в това. Същото може да се каже и за ЗНЕ в Брюксел, която има собствен уебсайт, на който са публично достъпни годишните доклади за зоната.



Правилната визия

Предвидете преход към зона с нулеви емисии:

ЗНЕ не е крайна цел, а по-скоро стъпка в по-широкия преход към мобилност с нулеви емисии, която защитава климата и общественото здраве. Следователно всяка политика трябва да определя пътя към въвеждането на зона с нулеви емисии. Що се касае до ЗНЕ, колкото

по-ясни са стъпките и колкото по-скоро публичната комуникация се случи, толкова по-добре. В момента Амстердам е определил най-ясния план за прехода от ниски към нулеви емисии. Постепенно ще се въведе пълнофункционална зона с нулеви емисии във всички засегнати райони до 2030 г.⁴⁹



Заключения

Този брифинг обобщава 7-те най-важни стъпки за създаване на успешна зона с ниски емисии, от проектирането до мониторинга, прилагането и прехода към зона с нулеви емисии. Те са следните:

- ▶ **Ясно определяне** на целите, територията, обхванатите МПС и сроковете на въвеждане при проектирането на ЗНЕ.
- ▶ **Предварителна комуникация** и ангажиране на гражданите и бизнеса в процеса.
- ▶ Осигуряване на ефективно и справедливо **прилагане на мерките**, докато предвиждаме някаква гъвкавост, за да се гарантира равнопоставеност, напр. чрез предлагането на ограничен брой (дневни) изключения, където е нужно.
- ▶ Въвеждане на **допълващи мерки**, най-вече за алтернативи на личния автомобил, като пешеходно и велосипедно придвижване, микромобилност, обществен и споделен транспорт.
- ▶ **Предоставяне на целева финансова подкрепа** на най-уязвимите групи (напр. домакинства с ниски доходи). Ако е необходимо - и на някои местни неправителствени организации или бизнеси.

- ▶ **Проследяване** на ефектите, събиране на висококачествени данни.
- ▶ **Задаване на обвързващ план за пълен преход към зона с нулеви емисии до 2030 г.** най-късно.

На база на **най-добрите практики** от цяла Европа, **една добре проектирана ЗНЕ би трябвало да:**

- ▶ Бъде толкова **голяма, строга и добре приложена**, като Зоната с ултра ниски емисии на **Лондон**,
- ▶ Бъде **приобщаваща, добре комуникирана и с поглед в бъдещето**, като ЗНЕ на Амстердам,
- ▶ Осигурява поне толкова **алтернативи и мерки за подкрепа**, колкото **Париж**,
- ▶ Се съчетае с **цялостно преразглеждане на транспортните планове**, като в **Гент**,
- ▶ Намери **гъвкав баланс** чрез ограничен брой преминавания на ден, като в **Брюксел**.



Приложение 1: Кратък преглед на водещите градове

Кратко въведение във водещите градове⁵⁰: Защо те?

- ▶ **Амстердам:** Силата на ЗНЕ на Амстердам е нейният целенасочен подход към всеки тип превозно средство, като постепенно се увеличава строгостта на зоната с течение на времето. Амстердам има най-подробния план за това как да премине от зона с ниски, към такава с нулеви емисии, използвайки интегриран подход.⁵¹
- ▶ **Лондон:** Лондонската зона с ултра ниски емисии се оказва успешна инициатива както по отношение на емисиите, така и за намаляването на трафика, базирайки се на модела „замърсителят плаща“. Съществуват също така предложения за създаване на зона с нулеви емисии в Централен Лондон до 2025 г., във Вътрешен Лондон до 2040 г. и в целия град най-късно до 2050 г., въпреки че те все още предстои да бъдат дефинирани в детайли.⁵² Transport for London (държавната организация, отговорна за трафика и мобилността в града) предоставя редовни доклади, които проследяват напредъка, използвайки фиксирани и мобилни камери, разчитащи регистрационни номера на превозни средства, наред с други елементи. Лондонската зона с ултра ниски емисии е съчетана с дневна такса за задръствания, която няма да важи за електрически превозни средства с батерии или водородни горивни клетки до 2025 г.
- ▶ **Париж:** Градът претърпя значителна промяна през последните няколко години, опитвайки се да почисти въздуха си, като същевременно насърчава алтернативи на използването на лични автомобили, като например колоездене. Освен това ЗНЕ в Париж непрекъснато се разширява и подобрява, а зона с нулеви емисии се предвижда за 2030 г. с междинни стъпки. Финансовите стимули също бяха увеличени като част от програмата „Metropole Roule Prepre“ в опит да се направи преходът справедлив;
- ▶ **Брюксел:** Подобно на Париж, брюкселската ЗНЕ се разширява и става все по-строга през годините, което води до промяна в мобилността като цяло. Въпреки че трябва да се положат повече усилия за насърчаване на алтернативи с нулеви емисии, тази зона е амбициозна инициатива, която се наблюдава ефективно, като същевременно предлага схеми за финансова подкрепа и стимули, които правят мярката справедлива. Съгласуваността на мярката и нейният подход стъпка по стъпка я прави добър пример за подражание.
- ▶ **Гент:** Въпреки че белгийският град Гент е по-малък, той вероятно е най-завършеният пример за това как да се комбинират ЗНЕ и алтернативни транспортни планове, които могат да намалят притежаването на автомобили.⁵³ Градът също така успешно насърчава активната мобилност.

Приложение 2: Детайлен презлед на най-добрите практики

Град	Часове на действие	Действащи в момента стандарти*	Изключения	Тип прилагане на мерките	Планирано надграждане	Допълващи UVAR мерки	Алтернативни възможности за придвижване
Амстердам	Постоянна	Автомобили: Дизел Euro 4 Варира в зависимост от типа МПС	Може да се закупи дневен пропуск	Камера за разчитане на регистрационния номер	Зона с нулеви емисии до 2030 с детайлен план	Ограничение на достъпа в определени зони	Добра велосипедна инфраструктура и достъпен обществен транспорт
Регион Брюксел	Постоянна	Автомобили: Дизел Euro 5 и Бензин Euro 2 Варира в зависимост от типа МПС	Някои МПС са изключени. Възможност за закупуване на пропуск 8 пъти в годината	Камера за разчитане на регистрационния номер	2025: Бензин: Euro 3 Дизел: Euro 6 Пълна забрана на дизела през 2030 Зона с нулеви емисии - 2035	Ограничение на достъпа и пешеходни зони	Съществуваща пешеходна и велосипедна инфраструктура, която трябва да бъде допълнително подобрена, подобно на достъпа до обществен транспорт
Лондон	Зоната с ултра ниски емисии е постоянна. Таксата за задръстване е от понеделник до петък от 7 до 18 ч. и през уикендите - от 12 до 18 ч.	Автомобили: Бензин Euro 4 и Дизел Euro 6 Варира в зависимост от типа МПС	Несъвместимите МПС заплащат дневна такса за достъп (15£) Някои МПС могат да се възползват от постоянно изключение	Камера за разчитане на регистрационния номер	Зона с нулеви емисии до 2040, до 2025 в Централен Лондон (чрез постепенна забрана с тестови квартали)	Такса задръстване	Липса на инфраструктура за пешеходно придвижване и колоездене, а общественият транспорт е скъп, но с добър достъп
Париж (Широк Париж)	Понеделник - Петък от 8 до 20 ч.	Автомобили: Дизел Euro 4 (Crit'air 2) и Бензин Euro 2 Варира в зависимост от типа МПС	Съществуват някои местни изключения (за доставки и сервизни автомобили)	С персонал (въвеждането на камери се отлага няколко пъти)	Юли 2022: Дизел Euro 5 (Crit'air 1) Зона с нулеви емисии до 2030	Схема за спешни случаи, ограничаване на достъпа в определени зони	Общественият транспорт е достъпен и евтин, но трябва да се положат усилия за пешеходна и велосипедна инфраструктура
Гент	Постоянна	Автомобили: Дизел Euro 5 и Бензин Euro 2	Дневни карти за 35 EUR могат да бъдат закупени до 8 пъти в годината (автомобили Diesel Euro 3); и временни разрешителни за дизелови автомобили Евро 4. Други такси могат да се прилагат в зависимост от периода и вида на превозното средство	Камера за разчитане на регистрационния номер	Януари 2025: Бензин Euro 3 и Дизел Euro 6 Януари 2028: Бензин Euro 4 и Дизел Euro 6d (RDE).	ЗНЕ допълва новия транспортен план, който пренасочва тразитния трафик през околоръстния път и прави голяма част от центъра почти свободен от автомобили	Добра велосипедна инфраструктура и обществен транспорт на добра цена. Трябва да се положат усилия, за да се направят по-достъпни и да се развие пешеходна инфраструктура

*Всички превозни средства са засегнати от ЗНЕ, въпреки че стандартите варират в зависимост от типа превозно средство.

Источници

1. Sadler Consultants. (2022). Low Emission Zones. Retrieved from: <https://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main>
2. Sadler Consultants. (2022). Low Emission Zones. Retrieved from: <https://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main>
3. Transport & Environment. (2019). Low-Emission Zones are a success – but they must now move to zero-emission mobility. Retrieved from: <https://www.transportenvironment.org/discover/low-emission-zones-are-success-they-must-now-move-zero-emission-mobility/>
4. European Environment Agency. (2021). Sources and emissions of air pollutants in Europe. Retrieved from: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/sources-and-emissions-of-air>
5. ADEME. (2019). Zones à faibles émissions à travers l'Europe. Retrieved November 15, 2021, from <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/rapport-zones-faibles-emissions-lez-europe-ademe-2018.pdf>
6. Mayor of London. (2019). Central London ULEZ - Six Month Report. Retrieved from: <https://www.london.gov.uk/WHAT-WE-DO/environment/environment-publications/central-london-ulez-six-month-report>
7. Tomtom Traffic Index. (2022). Do low emission zones work? TomTom Traffic Index has the answer. Retrieved from: <https://www.tomtom.com/blog/traffic-and-travel-information/do-low-emission-zones-work/>
8. The Mayor of London. (2020). Central London Ultra Low Emission Zone - Ten Month Report. Retrieved November 28th, 2021 from https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_ten_month_evaluation_report_23_april_2020.pdf
9. 10 procent minder auto's in Gent en meer "schone" auto's dankzij lage-emissiezone. (2020, 22 September). vrt.be. Retrieved from <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/09/22/gentenaar-schakelt-over-op-groene-auto-s-en-andere-vervoersmid/>
10. Clean Cities Campaign. (2021). What European city-dwellers want from their mayors post-Covid – Survey. Retrieved from: <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/>
11. Clean Cities Campaign. (2021). Why fewer (polluting) cars in cities are good for local shops. Retrieved from: https://cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2021/12/Clean-Cities-briefing_-_Why-fewer-polluting-cars-in-cities-are-good-news-for-local-shops_1.pdf
12. C40 Cities. (2019). How to design and implement a clean air or low emission zone. Retrieved from: https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-design-and-implement-a-clean-air-or-low-emission-zone?language=en_US
13. City of Ghent. (2017). The Circulation Plan. <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan>
14. Transport & Environment. (2022). EU governments take historic decision to end sale of polluting cars. Retrieved from <https://www.transportenvironment.org/discover/eu-governments-take-historic-decision-to-end-sale-of-polluting-cars/>
15. C40 Cities. (2019). How to design and implement a clean air or low emission zone. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-design-and-implement-a-clean-air-or-low-emission-zone?language=en_US
16. Mayor of London. (2021). Central London ultra low emission zone report 2020. Retrieved from: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_evaluation_report_2020-v8_finalfinal.pdf
17. Bruxelles Environnement. (2021). Évaluation de la zone de basses émissions - rapport 2020. Retrieved from: <https://www.lez.brussels/medias/RAPP-2020-LEZ-FR-FINAL.pdf?context=bWFzdGVyfHBkZnwyMjkwMDg4fGFWcGx-pY2F0aW9uL3BkZnXoZDlvaGNILzG4NDIzMjg4MDEzM-TAVUkFQUF8yMDIwX0xFWI9GUl9GSU5BTC5wZGZ8MDk2ZjdmZjRhODFmNzFYTUxMGEwYTgwNDQlOWIzOIGY3OGFkNj-c2YVWjODQ0YjIiYTY3NTAINTMzYzlyZDNIINA>
18. The City of Amsterdam. (2019). Clean Air Action Plan. Retrieved from: <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>
19. C40 Cities. (2019). How to design and implement a clean air or low emission zone. Retrieved from: https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-design-and-implement-a-clean-air-or-low-emission-zone?language=en_US
20. Ecologistas en acción. (2022). Las Zonas de Bajas Emisiones Guía para su aplicación con criterios climáticos y de calidad del aire en ciudades medias. Retrieved from <https://www.ecologistasenaccion.org/189172/guia-para-poner-en-marcha-zonas-de-bajas-emisiones-ambiciosas-y-eficaces/>
21. Transport & Environment. (2018). City bans are spreading in Europe. Retrieved from: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/City%20bans%20are%20spreading%20in%20Europe_Report.PDF
22. Clean Cities Campaign. (2021). What European city-dwellers want from their mayors post-Covid – Survey. Retrieved from: <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/>
23. Ecologistas en acción. (2022). Las Zonas de Bajas Emisiones Guía para su aplicación con criterios climáticos y de calidad del aire en ciudades medias. Retrieved from <https://www.ecologistasenaccion.org/189172/guia-para-poner-en-marcha-zonas-de-bajas-emisiones-ambiciosas-y-eficaces/>
24. ReVeAL. (2021). UVAR Guidance User Needs and Public Acceptance. Retrieved from: <https://civitas-reveal.eu/wp-content/uploads/2021/06/ReVeAL-UVAR-Guidance-User-Needs-and-Public-Acceptance-2021.pdf>
25. Ecodes. (2022). Governance and transformation of urban mobility. Retrieved from: https://ecodes.org/images/que-hacemos/01_Cambio_Climatico/Incidencia_politicas/Clean_Cities_Campaign/ECODES_GyUrbana_VolIII_ExecutiveSummay.pdf
26. ReVeAL. (2021). UVAR Guide: Ensuring Compliance. Retrieved from: <https://civitas-reveal.eu/wp-content/uploads/2021/06/ReVeAL-UVAR-Guidance-Ensuring-Compliance-2021.pdf>
27. C40 Cities. (2019). How to design and implement a clean air or low emission zone. Retrieved from: https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-design-and-implement-a-clean-air-or-low-emission-zone?language=en_US
28. C40 Cities. (2019). How to design and implement a clean air or low emission zone. Retrieved from: https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-design-and-implement-a-clean-air-or-low-emission-zone?language=en_US
29. ReVeAL. (2021). UVAR Guidance Ensuring Compliance. Retrieved from: <https://civitas-reveal.eu/wp-content/uploads/2021/06/ReVeAL-UVAR-Guidance-Ensuring-Compliance-2021.pdf>
30. The Mayor of London. (2020). Central London Ultra Low Emission Zone - Ten Month Report. Retrieved November 28th, 2021 from https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_ten_month_evaluation_report_23_april_2020.pdf
31. CNIL. (2020). Verbalisation par lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI): la CNIL met en garde contre les mauvaises pratiques. Retrieved from: <https://www.cnil.fr/fr/verbalisation-par-lecture-automatisee-des-plaques-dimmatriculation-lapi-la-cnil-met-en-garde#:~:text=La%20CNIL%20rap-pelle%20qu'en,et%20la%20constatation%20d'infractions.>
32. Autoplus.fr. (2021). ZFE: la vidéo-verbalisation à Paris reportée en 2023. Retrieved from: <https://www.autoplus.fr/actualite/zfe-video-verbalisation-a-paris-reportee-2023-551196.htm-#item=1>
33. The Real Urban Emissions Initiative (TRUE). (undated). About TRUE. Retrieved from Link
34. Noise and Emissions Monitoring (NEMO). (not dated). Noise and Emissions Monitoring and Radical Mitigation. Retrieved from Link
35. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. (not dated). Fahrzeug und Plakette. Retrieved from <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/umweltzone/fahrzeug-plakette/>
36. ReVeAL. (2021). Notes of Guidance. Retrieved from: <https://civitas-reveal.eu/resources-overview/publications/guidance/>
37. C40 Cities. (2019). How to design and implement a clean air or low emission zone. Retrieved from: https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-design-and-implement-a-clean-air-or-low-emission-zone?language=en_US
38. Eltis (2021). Oslo – Promoting Active Transport Modes. Retrieved from: <https://www.eltis.org/resources/case-studies/oslo-promoting-active-transport-modes>
39. Clean Cities Campaign. (2021). Why fewer (polluting) cars in cities are good for local shops. Retrieved from: https://cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2021/12/Clean-Cities-briefing_-_Why-fewer-polluting-cars-in-cities-are-good-news-for-local-shops_1.pdf
40. UNEP. (2019). Air pollution hurts the poorest most. Retrieved from <https://www.unep.org/news-and-stories/story/air-pollution-hurts-poorest-most>
41. ReVeAL. (2021). Notes on exemptions and permits for LEZs and LTZs. Retrieved from: https://civitas-reveal.eu/wp-content/uploads/2021/03/ReVeAL-LEZ_LTZ_Exemptions_Permits-guidance-15-final.pdf
42. Ecologistas en acción. (2022). Las Zonas de Bajas Emisiones Guía para su aplicación con criterios climáticos y de calidad del aire en ciudades medias. Retrieved from <https://www.ecologistasenaccion.org/189172/guia-para-poner-en-marcha-zonas-de-bajas-emisiones-ambiciosas-y-eficaces/>
43. VCÖ. (2018). Mobilitätsarmut nachhaltig verringern. Retrieved from <https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCoe-Factsheets/2018/2018-02%20Mobilitaetsarmut%20nachhaltig%20verringern/VCO%CC%88-Factsheet%20Mobilita%CC%88t%20als%20soziale%20Frage%20.pdf>
44. Le Parisien. (2019). Les français toujours aussi accros à la voiture. Retrieved from: <https://www.leparisien.fr/economie/les-français-toujours-aussi-accros-a-la-voiture-13-07-2019-8115909.php>
45. Statistik Berlin Brandenburg. (2018). Basic data. Retrieved from: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/einkommen-und-konsum>
46. Métropole du Grand Paris. (2021). "Métropole Roule Propre!". Retrieved from: <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/metropoleroulepropre>
47. Low Emission Zone Brussels. (2022). Quelles sont les offres de mobilité alternatives proposées par la Région bruxelloise?. Retrieved from: <https://www.lez.brussels/mytax/fr/alternatives?tab=Primes#>
48. ReVeAL. (2021). Notes on exemptions and permits for LEZs and LTZs. Retrieved from: https://civitas-reveal.eu/wp-content/uploads/2021/03/ReVeAL-LEZ_LTZ_Exemptions_Permits-guidance-15-final.pdf
49. City of Amsterdam. (2019). Clean Air Action Plan. Retrieved from: <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>
50. Data on Low-Emission Zones from urbanaccessregulations.eu
51. The City of Amsterdam. (2019). Clean Air Action Plan. Retrieved from: <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>
52. Mayor of London. (2018). Mayor's Transport Strategy 2018. Retrieved from: <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/our-vision-transport/mayors-transport-strategy-2018>
53. 10 procent minder auto's in Gent en meer "schone" auto's dankzij lage-emissiezone. (2020, 22 September). vrt.be. Retrieved from <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/09/22/gentenaar-schakelt-over-op-groene-auto-s-en-andere-vervoersmid/>



Photo: Ivan Put for Filter Café Filtré



За връзка:

Драгомира Раева
Екип Чист въздух в ЕС За Земята
dragomira@zazemiata.org
+359 (0)885 913 636

Barbara Stoll
Director, Clean Cities Campaign
barbara.stoll@cleancitiescampaign.org
+44 (0)7985 637 173

Научете повече

Clean Cities Campaign е европейска коалиция от организации, под шапката на Transport & Environment. Заедно се стремим да насърчим европейските градове да преминат към мобилност с нулеви емисии до 2030 г., насърчавайки ги да промотират активната, споделена и електрическа мобилност за по-комфортен живот и устойчиво градско бъдеще.

www.cleancitiescampaign.org
info@cleancitiescampaign.org