



IKKU

ZAPRASZA NA SZKOLENIE

Strefy Czystego Transportu

online, 10–11 kwietnia 2025

Rodzaj szkolenia:	online
Czas trwania:	2 dni
Certyfikaty:	Podwójny certyfikat wydawany przez IKKU i Stowarzyszenie ITS Polska
Cel szkolenia:	Na mocy nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z grudnia 2024 r. wprowadzenie Strefy Czystego Transportu staje się obowiązkiem dla większych miast w przypadku przekroczenia dopuszczalnego średniorocznego poziomu stężenia dwutlenku azotu. Celem szkolenia jest właściwe przygotowanie słuchaczy do wdrożenia SCT poprzez kompleksowe zapoznanie ich z tematyką Stref Czystego Transportu w miastach
Adresaci szkolenia:	Szkolenie adresowane jest do administracji publicznej – zarówno państwowej, jak i samorządowej, do organizacji samorządowych, do organizacji pozarządowych, do doradców i do dostawców technologii i wdrożeniowców, do wszystkich, którzy są zaangażowani lub zainteresowani kwestiami związanymi z wprowadzaniem Stref Czystego Transportu
Ekspert prowadzący:	<p>Ewa Wolniewicz-Warska jest absolwentką Wydziału Elektrycznego Politechniki Warszawskiej o specjalności automatyzacja procesów technologicznych. Także na Politechnice Warszawskiej uzyskała stopień doktora nauk technicznych.</p> <p>Po kilkuletniej pracy w instytucie naukowo-badawczym przeszła do Departamentu Informatyki w Ministerstwie Finansów, gdzie w latach 1993 – 99 zajmowała się m.in. współpracą z zagranicą w związku z realizacją projektu POLTAX. Od 1999 roku związana z firmami z obszaru ICT, takimi jak np. Optimus, Softbank, SAP Polska czy ComputerLand – Sygnity, Kapsch Telematic Services. Uczestnik dyskusji i autor publikacji o inteligentnych systemach transportowych, a także o zamówieniach publicznych w informatyce. W latach 2009 – 2021 – członek Rady Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji (PIIT), a od 2013 była wiceprzewodniczącą tejże Rady, a przewodniczącą Komitetu Inteligentnych Systemów Transportowych, wiceprzewodniczącą Komitetu Zamówień Sektora Publicznego. Od roku 2019 pełni funkcję społecznego eksperta Związku Powiatów Polskich ds. transportu i nowych technologii. Od lat jest inicjatorką oraz uczestnikiem działań zmierzających do wprowadzania zmian prawnych sprzyjających efektywnym wdrożeniom rozwiązań transportowych, w tym Stref Czystego Transportu. Dr Ewa Wolniewicz-Warska jest związana ze Stowarzyszeniem ITS Polska od 2012 r., w tym od roku 2023 jako członek Rady Programowej tegoż Stowarzyszenia. Wielokrotnie uczestniczyła w przedsięwzięciach programowych i edukacyjnych realizowanych w tej organizacji.</p>

Program i plan szkolenia:

Dzień 1 (10:00-16:00)

1. Wprowadzenie: Informacje wstępne i organizacyjne. Poznanie uczestników i ich oczekiwań.
2. SCT – czym są i dlaczego powstają: Definicja pojęcia SCT. Skąd potrzeba SCT – dane statystyczne i skutki rozwoju motoryzacji. Motoryzacja w Polsce.
3. SCT na tle innych rozwiązań transportowych: Rozwiązania do zarządzania mobilnością. Wpływ zanieczyszczeń komunikacyjnych na zdrowie.
4. Rozwiązania technologiczne wspierające SCT: Rejestracja pojazdów uprawnionych, zarządzanie uprawnieniami. Automatyczna kontrola i skuteczna identyfikacja naruszeń. Automatyczny pobór opłat za wjazd do SCT. Pozyskiwanie danych o ruchu.
5. SCT w miastach europejskich: SCT w Europie – przegląd. SCT w Sztokholmie. SCT w Londynie. SCT w Brukseli.

Dzień 2 (10:00-16:00)

6. Efektywność SCT: Efekty SCT – Sztokholm. Efekty SCT – Londyn. Efekty SCT – Bruksela.
7. SCT a polski porządek prawny: Miejsce SCT w polskim prawodawstwie. Automatyczna weryfikacja naruszeń. Kwestia poboru opłaty za wjazd do SCT. Przeznaczenie środków z opłat, schemat poboru opłat, wysokość opłat, przedziały czasowe. Oznakowanie pojazdów, rok produkcji czy klasa emisji spalin.
8. Wnioski z pilotażu warszawskiego: Formuła pilotażu: samorząd – nauka – biznes. Elementy systemu. Analiza wstępna skali naruszeń w strefie pilotażowej. Skuteczność kontroli automatycznej versus kontroli tradycyjnej.
9. SCT – doświadczenia krajowe: Warszawa – wnioski po pełnym wdrożeniu. Kraków – działania przygotowawcze.
10. SCT – rekomendacje i dyskusja.

Warunki szkolenia:

ZGŁASZANIE UCZESTNIKÓW

Zgłoszenia uczestników prosimy dokonywać na formularzu skierowania podpisanym przez osobę upoważnioną w terminie do dnia 27.03.2025 (skan na adres biuro@ikku.pl lub faxem na nr 22 350 6994). Formularz skierowania – w załączeniu.

OPLĄTY

Opłata za szkolenie (wraz z materiałami szkoleniowymi) wynosi:

- 990 zł/os. (VAT = zw.) – w przypadku finansowania szkolenia, w co najmniej 70% ze środków publicznych
- 990 zł/os. + 23% VAT = 1217,70 zł – w pozostałych przypadkach

MIEJSCE SZKOLENIA

Szkolenie odbędzie się online. Link do spotkania zostanie przesłany po potwierdzeniu udziału.

POZOSTAŁE INFORMACJE

W przypadku zgłoszenia mniejszej liczby uczestników niż 10, szkolenie może być odwołane (z powiadomieniem zainteresowanych i zwrotem dokonanych przedpłat).

Rezygnacja z uczestnictwa w szkoleniu **po dniu 27.03.2025** nie zwalnia z obowiązku poniesienia kosztów operacyjnych (**20% kosztów szkoleniowych**) – zgodnie z wyszczególnieniem zawartym w skierowaniu.

Rezygnacja z uczestnictwa w szkoleniu **po dniu 03.04.2025** nie zwalnia z obowiązku poniesienia kosztów operacyjnych (**100% kosztów szkoleniowych**) – zgodnie z wyszczególnieniem zawartym w skierowaniu.

Osoby zakwalifikowane na szkolenie otrzymają (na adres e-mail lub nr faxu lub wskazany w formularzu skierowania) potwierdzenie uczestnictwa (**na ok. 10 dni przed rozpoczęciem zajęć**) – pod warunkiem dokonania w terminie formalności zgłoszeniowych i wpłaty należnej kwoty za udział w szkoleniu.

SPRAWY ORGANIZACYJNE

Albert Kusztal – tel. kom. 694 460 150, e-mail: akusztal@ikku.pl

Badania pokazują, że w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat indywidualna mobilność, mierzona w kategoriach pokonywanych odległości, znacząco wzrosła, przy czym nie uległy zmianie budżet czasu przeznaczony na transport i liczba podróży. Stało się tak za sprawą rozwoju motoryzacji indywidualnej i dzięki większej prędkości przemieszczania się. W konsekwencji nastąpiło zwiększenie powierzchni obszarów zurbanizowanych, zwiększenie pokonywanych odległości w poszukiwaniu nowych możliwości pracy czy wypoczynku. Dostępność i niewątpliwe zalety samochodu sprawiły, że posiadanie własnego pojazdu w Europie, jak i na świecie stało się zjawiskiem powszechnym. Dynamikę wzrostu wskaźnika motoryzacji najlepiej ilustrują liczby. Z danych opublikowanych przez Europejski Urząd Statystyczny (Eurostat) wynika, że w 2023 roku na 1000 mieszkańców UE przypadało 571 samochodów osobowych; w Polsce – 601 samochodów. Od 2014 do 2023 średnia liczba aut w UE wzrosła o 12,8% z 506 do 571 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, zaś w Polsce z 526 do 601, czyli o 14,3%.

Duży ruch samochodowy w mieście to problemy z korkami, parkowaniem, hałasem i zanieczyszczeniem powietrza, a także wyzwania w zakresie bezpieczeństwa. We wszystkich tych przypadkach skuteczna kontrola przypadków łamania przepisów przez kierujących pojazdami i skuteczna polityka prewencyjna są kluczowe.

Jednym z dotkliwych skutków nasilenia motoryzacji jest wzrost zanieczyszczenia powietrza substancjami produkowanymi przez pojazdy spalinowe: cząstkami pyłu zawieszonego PM_{2.5} i PM₁₀, tlenkami azotu, dwutlenkiem węgla. Według raportu Banku Światowego z 2020 roku miasta odpowiadają za ⅓ światowego zużycia energii i odpowiadają za ponad 70% emisji gazów cieplarnianych, a jednocześnie są szczególnie narażone na skutki zmian klimatu. Do polskiego ustawodawstwa wprowadzono pojęcie Strefy Czystego Transportu.

Warszawa uruchomiła Strefę Czystego Transportu 1 lipca 2024 r. Inne duże miasta w Polsce prowadzą intensywnie analizy i przygotowania. Temat jest tym bardziej aktualny, iż Prezydent RP podpisał 13 grudnia 2024 r. nowelizację Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zgodnie z tą nowelizacją w miastach, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 tys., wprowadzony zostanie obowiązek ustanawiania Stref Czystego Transportu (SCT), w przypadku przekroczenia dopuszczalnego średniorocznego poziomu dwutlenku azotu (NO₂) w powietrzu.

Szereg miast zmagających się z bardzo dużym zagęszczeniem ruchu samochodowego, czyni przygotowania do wdrożenia takich stref. Warto do tego zadania podejść kompleksowo i racjonalnie, korzystając z wiedzy ekspertów. Przed wprowadzeniem zmian w mieście dobrze jest rozpoznać dostępne rozwiązania technologiczne, przeanalizować przyczyny, dla których miasta decydują się na wprowadzanie Stref Czystego Transportu, przyjrzeć się doświadczeniom innych metropolii i skonfrontować te doświadczenia w polskimi realiami, w szczególności z obowiązującym w Polsce ustawodawstwem.

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en

² World Bank (2020). Urban Development Overview, <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview>