



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KE-01.152.275.2023.DP

Kraków, 2023-10-25

OGŁOSZENIE

dotyczące petycji wielokrotnej, w których przedstawiono postulat wycofania projektu uchwały ws. „Stref Czystego Transportu” na terenie Krakowa.

Odpowiedź na petycję wielokrotną

Odpowiadając na petycje, zawierające sprzeciw wobec procedowania uchwały w sprawie "Stref Czystego Transportu" na terenie Krakowa, które zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r., poz. 870) zostały zakwalifikowane jako petycja wielokrotna, przedstawiam następujące informacje.

W okresie od dnia 14 września 2023 r. do dnia 16 października 2023 r., a więc w okresie oczekiwania na petycje w powyższym zakresie do Urzędu Miasta Krakowa wpłynęło 155 petycji, a po upływie tego terminu do Urzędu Miasta wpłynęła 17 kolejnych petycji w tej sprawie.

Natomiast w okresie od 5 do 13 września 2023 r. tj. przed publikacją ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa o przedmiotowej petycji wielokrotnej, wpłynęło do Urzędu Miasta Krakowa 25 petycji.

Odnosząc się do kwestii pozostających przedmiotem petycji, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Na wstępie informuję, że postulat wycofania uchwały Nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie z porządku obrad Rady Miasta Krakowa jest bezprzedmiotowy ponieważ ww. uchwała została podjęta 23 listopada 2022 r. i jej zapisy zaczną obowiązywać od dnia 1 lipca 2024 r.

Obecnie nie jest procedowany projekt aktu prawa miejscowego dotyczący ustanowienia lub zmiany Strefy Czystego Transportu.

Jednocześnie wskazuję, że w dniu 18 kwietnia 2023 r. Wojewoda Małopolski, korzystając z przyznanych kompetencji nadzorczych, pismem nr WN-II.0552.1.7.2023 przekazał do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie skargę na uchwałę nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

Z kolei w dniu 4 września 2023 r. uruchomiona została obywatelska inicjatywa uchwałodawcza, celem której jest uchylene ww. uchwały Rady Miasta Krakowa.

Aktualnie trwa zbieranie wymaganych podpisów mieszkańców popierających tę inicjatywę. Szczegółowe informacje w powyższym zakresie dostępne są pod następującym adresem strony internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa: <https://bip.krakow.pl/obiu/2023/120>.

Nawiązując do zawartych w treści petycji obaw dotyczących m.in. cyt. „wyrugowania transportu pojazdów zasilanych tradycyjnymi paliwami” informuję, że Strefa Czystego Transportu w Krakowie (dalej: SCT) została ustanowiona w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko.

Do wjazdu i poruszania się po SCT uprawnione są pojazdy elektryczne, napędzane wodorem, napędzane gazem ziemnym i pojazdy wskazane w art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, z późn. zm.).

Podkreślenia również wymaga, że przedmiotowa uchwała nie preferuje pojazdów o napędzie elektrycznym. Zgodnie z zapisami uchwały¹ do wjazdu i poruszania się po SCT – w pierwszym okresie obowiązywania strefy od 1 lipca 2024 roku do 30 czerwca 2026 roku – dopuszczone są:

- samochody osobowe z silnikami benzynowymi zarejestrowane po raz ostatni przed 1 marca 2023 roku o minimalnej normie emisji spalin Euro 1 lub roku produkcji od 1992;
- samochody osobowe z silnikami diesla zarejestrowane po raz ostatni przed 1 marca 2023 roku o minimalnej normie emisji spalin Euro 2 lub roku produkcji od 1995;
- samochody osobowe z silnikami benzynowymi zarejestrowane po raz ostatni po 1 marca 2023 roku o minimalnej normie emisji spalin Euro 3 lub roku produkcji od 2000;
- samochody osobowe z silnikami diesla zarejestrowane po raz ostatni przed 1 marca 2023 roku o minimalnej normie emisji spalin Euro 5 lub roku produkcji od 2008.

Ponadto do wjazdu i poruszania się po SCT dopuszczone są:

- autobusy szkolne;
- specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego;
- pojazdy oznaczone kartą parkingową, którymi poruszają się osoby z niepełnosprawnościami;
- pojazdy historyczne;
- pojazdy specjalne;
- pojazdy, których właścicielami są osoby, które najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. ukończyły co najmniej 70 lat.

Podane wyżej minimalne wymagania oraz dopuszczenia do wjazdu i poruszania się po SCT wyraźnie pokazują, że zdecydowana większość samochodów poruszających się obecnie po krakowskich drogach będzie spełniała wymogi SCT.

¹ Załącznik Nr 2 do uchwały Nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

Wobec powyższego obawy dotyczące konieczności zakupu samochodów o napędzie elektrycznym, nie znajdują potwierdzenia w zapisach przedmiotowej uchwały.

Ponadto, ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko jest podyktowane troską władz Miasta o zdrowie mieszkańców i wszystkich osób odwiedzających stolicę Małopolski. Potwierdzeniem słuszności wprowadzenia SCT są m.in. badania przeprowadzone w 2014 przez zespół naukowców pod kierownictwem prof. Ewy Czarnobilskiej z Collegium Medicum UJ.

Badania pokazały, że aż 75% zanieczyszczeń powietrza tlenkiem azotu pochodzi z transportu oraz że ilość wdychanych przez dzieci spalin ma wpływ na występowanie u nich astmy i alergii skórnych.

Doświadczenia innych europejskich miast pokazują, że wszędzie tam, gdzie wprowadzono strefy czystego transportu zaobserwowano wyraźną poprawę jakości powietrza atmosferycznego. Poziom pyłów w miastach Europy (Bruksela, Antwerpia, Rotterdam, Londyn) obniżał się po wprowadzeniu stref czystego transportu aż o kilkadziesiąt procent.

Po wprowadzeniu SCT w Krakowie i wyeliminowaniu z ruchu ulicznego samochodów, które emitują najwięcej zanieczyszczeń, poprawa jakości powietrza również ma być znacząca. Prognozowanym efektem niniejszych działań ma być spadek zachorowań na choroby układu oddechowego i poprawa jakości życia osób, które już zmagają się z takimi chorobami.

Granice SCT stanowią granice administracyjne Miasta Krakowa, a jej wymagania obowiązują w takim samym stopniu na całym obszarze miasta. Uchwała nie różnicuje mieszkańców w zależności od miejsca zamieszkania i każdy mieszkaniec Krakowa będzie mógł czerpać korzyści zdrowotne z wprowadzenia SCT.

Dodatkowo, odnosząc się do kwestii „wypychania” pojazdów z centrum Miasta informuję, że obecnie Gmina Miejska Kraków zobligowana jest do koordynacji i realizacji polityki transportowej przyjętej przez Radę Miasta Krakowa uchwałą nr XLVII/848/16 z dnia 8 czerwca 2016 r., która konsekwentnie zmierza do ograniczenia ruchu pojazdów w historycznym centrum miasta poprzez dążenie do kształtowania układu komunikacyjnego zgodnie z zasadami hierarchizacji sieci ulicznej miasta.

Hierarchizacja ta zakłada takie kształtowanie układu komunikacyjnego, w którym wyróżnia się funkcje ulic: ruchową (dążenie do zapewnienia warunków ruchu komunikacji indywidualnej, zapewnienie przepustowości), zbierająco-rozprowadzającą (umożliwiającą dojazd do danego obszaru miasta, jednakże z uwzględnieniem potrzeb innych niż ruchowa) i dostępności (zapewnienie dojazdu do celu, parkowanie itp.).

Z ulic niepełniących funkcji ruchowej dąży się do ograniczenia ruchu nie związanego z danym obszarem (tranzytu).

Kraków zasadę tę realizuje przez dążenie do układu promienisto-obwodnicowego, czyli układu ulic pełniących funkcje obwodnic i połączeń między nimi.

Jednym z założeń przywołanej ww. uchwały jest także doprowadzenie do znaczącego zmniejszenia uzależnienia mieszkańców Krakowa do podróżowania samochodem poprzez stworzenie możliwości przemieszczania się np. transportem publicznym, rowerem lub pieszo, czyli środkami będącymi bardziej efektywnymi zarówno pod względem ekonomicznym jak i środowiskowym.

Wyrażam nadzieję, że niniejsze wyjaśnienia zostaną przez Państwa przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści przedmiotowego pisma wszystkich zainteresowanych przedmiotową sprawą osób.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Andrzej Kulig
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. Aa.

Do wiadomości:

1. Wydział Organizacji i Nadzoru UMK,
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
3. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK,
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie,
5. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK.