

**ZARZĄDZENIE Nr 2681/2022
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
z dnia 27 września 2022 r.**

**w sprawie przyjęcia i przekazania pod obrady Rady Miasta Krakowa projektu uchwały
Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie**

Na podstawie art. 30 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 559, 583, 1005, 1079 i 1561) zarządza się, co następuje:

§ 1. Postanawia się przyjąć i przekazać pod obrady Rady Miasta Krakowa projekt uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

§ 2. Wykonanie zarządzenia powierza się Sekretarzowi Miasta Krakowa.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA KRAKOWA
z dnia

w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie

Na podstawie art. 18 ust. 1 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 559, 583, 1005, 1079, 1561) w związku z art. 40 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1083, 1260) uchwała się, co następuje:

§ 1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko ustanawia się Strefę Czystego Transportu w Krakowie (zwaną dalej SCT), obejmującą drogi, których zarządcą jest Prezydent Miasta Krakowa.

§ 2. SCT zostaje ustanowiona na czas nieoznaczony, a jej wymagania obowiązują od dnia 1 lipca 2024 roku.

§ 3. 1. Granice obszaru SCT stanowią granice administracyjne miasta Krakowa.
2. Granice obszaru SCT oznaczone zostaną znakami drogowymi, opisanymi w załączniku nr 1.
3. Granice obszaru SCT mogą być dodatkowo oznaczone, w szczególności zgodnie z zasadami Systemu Informacji Miejskiej.

§ 4. 1. Do poruszania się po SCT dopuszczone są pojazdy spełniające warunki określone w art. 39 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1083, 1260), zwanej dalej Ustawą.
2. Na podstawie art. 39 ust. 4 Ustawy dopuszcza się do wjazdu do SCT pojazdy inne niż wymienione w ust. 1, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 5. 1. Pojazdy samochodowe uprawnione do wjazdu do SCT oznacza się nalepką umieszczaną w lewym dolnym rogu przedniej szyby.
2. Na potrzeby okresowych uwarunkowań lokalnych Gmina Miejska Kraków może wydawać dodatkową nalepkę informacyjną, w celu umożliwienia szybkiej i łatwej identyfikacji uprawnień. Umieszczenie dodatkowej nalepki informacyjnej w widocznym miejscu nie jest obligatoryjne.
3. Ustala się opłatę za wydanie nalepki, o której mowa w ust. 1 w wysokości 5,00 zł.
4. Szczegółowe zasady wydawania nalepki, o której mowa w ust. 1 określone są w załączniku nr 3 do niniejszej uchwały.

§ 6. 1. Kontrola uprawnień do poruszania się po SCT będzie prowadzona na zasadach ogólnych zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 988, 1002, 1783, 1768), w szczególności przez Straż Miejską Miasta Krakowa.
2. Weryfikacja uprawnień do wjazdu w obszar SCT może być również realizowana

przy użyciu urządzeń elektronicznego systemu identyfikacji pojazdów.

§ 7. Treść uchwały zostanie upowszechniona do 7 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego poprzez zamieszczenie jej w prasie – w co najmniej dwóch dziennikach o zasięgu lokalnym i co najmniej jednym dzienniku o zasięgu regionalnym i jednym o zasięgu ogólnopolskim.

§ 8. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 9. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

Załącznik Nr 1 do Uchwały
Nr
Rady Miasta Krakowa
z dnia2022 r

Granice obszaru strefy czystego transportu oznaczone zostaną znakami drogowymi:

- wjazd do strefy: znakiem D-54 „strefa czystego transportu”
- wyjazd ze strefy: znakiem D-55 „koniec strefy czystego transportu”.



Znak D-54 „strefa czystego transportu”



Znak D-55 „koniec strefy czystego transportu”.

Załącznik Nr 2 do Uchwały
Nr
Rady Miasta Krakowa
z dnia2022 r

Na podstawie art. 39 ust. 4 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2022 poz. 1083, 1260) dopuszczone do wjazdu do SCT są:

- 1) do 30 czerwca 2026 r. pojazdy samochodowe zarejestrowane przed 1 stycznia 2023 r. spełniające następujące minimalne wymagania:
 - a) w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym:
 - norma Euro 1 lub rok produkcji od 1992 r. dla samochodów osobowych i od 1994 r. dla samochodów ciężarowoosobowych i ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
 - norma Euro I lub rok produkcji od 1992 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.
 - b) w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym:
 - norma Euro 2 lub rok produkcji od 1996 r. dla samochodów osobowych i od 1997 r. dla samochodów ciężarowoosobowych i ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
 - norma Euro II lub rok produkcji od 1995 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.
- 2) do 30 czerwca 2026 r. pojazdy samochodowe zarejestrowane po 1 stycznia 2023 r. spełniające następujące minimalne wymagania:
 - a) w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym:
 - norma Euro 3 lub rok produkcji od 2000 r. dla samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
 - norma Euro III lub rok produkcji od 2000 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.
 - b) w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym:
 - norma Euro 5 lub rok produkcji od 2010 r. dla samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
 - norma Euro V lub rok produkcji od 2008 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.
- 3) od 1 lipca 2026 r. pojazdy samochodowe spełniające następujące minimalne wymagania:
 - a) w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym:
 - norma Euro 3 lub rok produkcji od 2000 r. dla samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,

- norma Euro III lub rok produkcji od 2000 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.
- b) w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym:
- norma Euro 5 lub rok produkcji od 2010 r. dla samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
 - norma Euro V lub rok produkcji od 2008 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.
- 4) pojazdy historyczne rozumiane zgodnie z definicją określoną w art. 2 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 621, 655);
- 5) pojazdy specjalne, rozumiane zgodnie z definicją określoną w art. 2 pkt 36 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w myśl załącznika nr 6 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz.U. z 2022 r. poz. 1849);
- 6) pojazdy zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 2023 r., których właścicielami są osoby w wieku co najmniej 70 lat, prowadzone w trakcie wjazdu i poruszania się w obszarze SCT wyłącznie przez tychże właścicieli;
- 7) pojazdy wykorzystywane wyłącznie w czasie wykonywania obowiązków służbowych przez Straż Miejską Miasta Krakowa, pogotowie energetyczne, wodno - kanalizacyjne, gazowe, ciepłownicze, zarządcę systemu gospodarki odpadami komunalnymi.

Załącznik Nr 3 do Uchwały
Nr
Rady Miasta Krakowa
z dnia2022 r

Ustala się, że nalepka, o której mowa w § 5 ust. 1 niniejszej uchwały jest wydawana w sposób korespondencyjny. Właściciel pojazdu uprawnionego do wjazdu do SCT jest zobowiązany złożyć wniosek o wydanie nalepki przy użyciu formularza on-line dostępnego na stronie jednostki wskazanej zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa lub stacjonarnie w punktach udostępnionych przez tę jednostkę. We wniosku o wydanie nalepki właściciel pojazdu podaje dane dotyczące numeru rejestracyjnego, roku produkcji pojazdu, rodzaju paliwa oraz dodatkowe informacje umożliwiające stwierdzenie prawa do objęcia wyłączeniami gminnymi:

- 1) dokument potwierdzający spełnianie przez pojazd normy emisji spalin Euro wyższej niż wynika to z roku produkcji, zgodny z wytycznymi, o których mowa w § 2 załącznika nr 9 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz.U. z 2022 r. poz. 1849);
- 2) dokument potwierdzający zaliczenie pojazdu do kategorii pojazdów historycznych, rozumianych zgodnie z definicją określoną w art. 2 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 621, 655);
- 3) dokument potwierdzający zaliczenie pojazdu do kategorii pojazdów specjalnych, rozumianych zgodnie z definicją określoną w art. 2 pkt 36 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w myśl załącznika nr 6 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach;
- 4) dokument potwierdzający ukończenie co najmniej 70 lat przez właściciela pojazdu zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 2023 r.;
- 5) Kserokopię dowodu rejestracyjnego pojazdu.

W trakcie składania wniosku właściciel pojazdu uprawnionego do wjazdu do strefy uiszcza opłatę, o której mowa w § 5 ust. 3 uchwały lub załącza potwierdzenie wcześniej dokonanej opłaty. Nalepka jest wysyłana na adres korespondencyjny wskazany przez niego we wniosku niezwłocznie, w terminie ustalonym z producentem nalepek.

Nalepka, o której mowa w § 5 ust. 2 uchwały będzie wydawana nieodpłatnie na wniosek kierowcy po uprzednim uzyskaniu nalepki lub wraz z wnioskiem o wydanie nalepki, o której mowa w § 5 ust.1 uchwały.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2022 poz. 1083, 1260), zwanej dalej Ustawą, w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko, ustanawia się Strefę Czystego Transportu w Krakowie (SCT), do której możliwy jest wjazd jedynie dla pojazdów spełniających warunki określone w art. 39 ust. 1 i ust. 2 ww. Ustawy oraz pojazdów określonych w § 4 ust. 2 niniejszej uchwały.

W przedmiotowej uchwale zostają określone zasady wjazdu do SCT, granice obszaru SCT, sposób organizacji ruchu w SCT, szczegółowy sposób wydawania nalepki uprawniającej do wjazdu do SCT oraz wysokość opłaty za jej wydanie, sposób prowadzenia kontroli oraz dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu SCT.

Gmina Miejska Kraków od wielu lat prowadzi systematyczne i konsekwentne działania na rzecz poprawy jakości powietrza. Jednym ze sztandarowych działań było wprowadzenie całkowitego zakazu spalania węgla i drewna w kotłach, piecach i kominkach, obowiązującego od 1 września 2019 r, a wprowadzonego tzw. uchwałą antysmogową dla Krakowa. I chociaż dzięki temu udało się ograniczyć emisję ze spalania paliw stałych, a jakość powietrza w mieście stopniowo i odczuwalnie się poprawia, wciąż jednak przekraczane są dopuszczalne normy zanieczyszczeń powietrza pyłami zawieszonymi i tlenkami azotu.

Wyniki badań realizowane w ramach Barometru Krakowskiego, pokazują, że odsetek mieszkańców Krakowa niezadowolonych z jakości powietrza utrzymywał się w ostatnich latach na zbliżonym poziomie, tj. ok. 60%¹²³⁴, choć w 2022 r. odnotowano w tej kwestii poprawę (odsetek mieszkańców negatywnie oceniających czystość powietrza wynosi obecnie 40%⁵). Jakość powietrza to też jeden z negatywnie ocenianych aspektów funkcjonowania miasta i jednocześnie wskazywany jako priorytetowy dla władz miasta. W roku 2022 (tj. w roku realizacji ostatnich badań Barometru Krakowskiego) też nie odnotowano w tej kwestii zmiany. Podobnych wniosków dostarczają wyniki badań przeprowadzonych w okresie poprzedzającym złożenie projektu niniejszej uchwały, tj. w czerwcu 2022 r., według których aż 92% mieszkańców Krakowa zgadza się ze stwierdzeniem, że jakość powietrza w Krakowie

¹ Chrzanowski M. (2015). Barometr Krakowski 2015. Kraków: Urząd Miasta Krakowa.

² Chrzanowski M. (2016). Barometr Krakowski 2016. Kraków: Urząd Miasta Krakowa.

³ Chrzanowski M. (2018). Barometr Krakowski 2018. Kraków: Urząd Miasta Krakowa.

⁴ Chrzanowski M., Odziemczyk I. (2020). Barometr Krakowski 2020. Kraków: Urząd Miasta Krakowa.

⁵ Chrzanowski M. (2022). Barometr Krakowski 2022. Kraków: Urząd Miasta Krakowa.

powinna zostać poprawiona, a 93% uważa, że władze miasta powinny zająć się tym problemem⁶. Można więc śmiało postawić tezę, że jakość powietrza jest kluczowa dla mieszkańców miasta i należy nie tylko kontynuować, ale i zintensyfikować działania na rzecz jej poprawy.

Kolejnym, po ograniczeniu emisji ze spalania paliw stałych, koniecznym elementem realizacji polityki proekologicznej miasta jest obniżenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu kołowego. Konieczność podjęcia tego typu działań – związanych z sektorem transportu – potwierdzają dostępne wyniki badań realizowanych w ramach Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego⁷ (POP), uwzględniające m.in. dane o wielkościach szkodliwych zanieczyszczeń pochodzące z lat 2013-2018, jak i dane Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Krakowie⁸. Wskazują one najpoważniejsze problemy jakości krakowskiego powietrza wywołane pyłami zawieszonymi oraz tlenkami azotu, należącymi do najgroźniejszych związków zanieczyszczających atmosferę i wpływającymi w bardzo szkodliwy sposób na zdrowie ludzi. W rocznej ocenie jakości powietrza za rok 2021 Aglomeracja Krakowska została zaklasyfikowana do strefy klasy C (oznaczającej, że stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe) z uwagi na przekroczenia poziomów substancji takich jak m.in. pył zawieszony PM₁₀ i dwutlenek azotu oraz do strefy klasy C1 (obowiązującej od 1 stycznia 2020 r.) z uwagi na przekroczenia poziomu pyłu zawieszonego PM_{2,5}⁹. Dla porównania – w rocznej ocenie jakości powietrza za rok 2018 Aglomeracja Krakowska również była zaklasyfikowana do strefy klasy C, także ze względu na przekroczenia m.in. w zakresie pyłów zawieszonych PM₁₀ i PM_{2,5} oraz dwutlenku azotu¹⁰. Pomimo więc stopniowej poprawy jakości powietrza, sytuacja nie uległa znaczącemu polepszeniu.

Jak wynika z analiz prowadzonych na potrzeby POP, dwutlenek azotu jest substancją silnie zależną od źródeł transportowych i to one odgrywają największą rolę w kształtowaniu wysokości stężeń na obszarach zabudowy mieszkaniowej. Analizy przeprowadzone dla 2018 r. wykazały, że w Aglomeracji Krakowskiej na stacjach tła miejskiego udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięgał średnio 43% wysokości stężenia całkowitego, natomiast w Krakowie na stacjach komunikacyjnych udział ten wynosił 67-

⁶ Lata Dwudzieste, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (2022). Strefa Czystego Transportu w Krakowie – podsumowanie wyników badań opinii mieszkańców, raport cząstkowy. Materiały niepublikowane.

⁷ Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Załącznik do uchwały Nr XXV/373/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 września 2020 r. w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.

⁸ <http://krakow.pios.gov.pl/rwmskrakow/>

⁹ Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Krakowie (2022). Roczna Ocena jakości powietrza w województwie małopolskim, raport wojewódzki za rok 2021.

¹⁰ Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Załącznik do uchwały Nr XXV/373/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 września 2020 r. w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.

75%¹¹. Średnio na terenie miasta źródła komunikacyjne powodowały, że stężenie średnioroczne dwutlenku azotu było wyższe o około 15,38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Transport lokalny miał największy udział w przyroście tła lokalnego, powodując wzrost stężeń na bardzo zróżnicowanym poziomie od 0,35 do 26,35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy czym maksymalna wartość stężenia pochodząca z transportu lokalnego wynosiła 26,35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ na stacji komunikacyjnej przy al. Krasieńskiego.

Średnie roczne stężenie pyłu PM 10 w ciągu ostatniej dekady spadło na wszystkich stacjach pomiarowych w Krakowie, a w 2021 r. nie odnotowano przekroczenia poziomu średniego stężenia PM10, poza stacją przy al. Krasieńskiego¹². Jednakże w zakresie liczby dni z przekroczonym średnim dobowym poziomem dopuszczalnym stężenia pyłu, pomimo ogólnego spadku tej liczby na wszystkich stacjach, wciąż obserwowane są przekroczenia dopuszczalnego poziomu tej substancji. Najgorsza sytuacja panuje na stacji na al. Krasieńskiego, gdzie w 2021 r. odnotowano ponad 100 dni z ponadnormatywnym zanieczyszczeniem PM10. W 2021 r. transport drogowy był drugim w kolejności największym źródłem emisji zanieczyszczeń pyłem PM 10, a jego udział wynosił blisko 40%.

W zakresie pyłu PM 2,5, na terenie Krakowa od 2013, na wszystkich stanowiskach pomiarowych, był przekraczany jego poziom dopuszczalny. Porównując pomiary z ostatnich lat widoczny jest spadek stężenia tego zanieczyszczenia w powietrzu. Największe stężenia średnioroczne wystąpiły na stacji przy al. Krasieńskiego. Analiza wykonana na potrzeby POP¹³ wykazała, że poza źródłami tła regionalnego i tła miejskiego na wysokość stężeń średniorocznych pyłu PM 2,5 w największy sposób oddziałują źródła transportowe oraz sektor komunalno-bytowy. Udział źródeł emisji z transportu widoczny jest na stacji przy al. Krasieńskiego.

Analiza zmian jakości powietrza w Krakowie oraz województwie małopolskim w latach 2012-2020, przeprowadzona celem sprawdzenia skuteczności uchwały antysmogowej w zakresie poprawy jakości powietrza w Krakowie, potwierdziła wpływ tego działania na tempo redukcji emisji pyłu PM 10, PM 2,5 oraz benzo(a)pirenu¹⁴. Tempo redukcji stężeń tych zanieczyszczeń w okresie pomiędzy sezonami grzewczymi od 2012/13 do 2019/20 było większe w Krakowie niż w województwie małopolskim (w zakresie stężenia benzo(a)pirenu w województwie zanotowano nawet jego wzrost). Natomiast w odniesieniu do dwutlenku azotu zaobserwowano wyraźnie wolniejsze tempo redukcji jego stężenia na stacjach tła w Krakowie, w porównaniu do stacji w województwie. Jak wskazują autorzy opracowania, nie można było oczekiwać spektakularnego spadku stężenia dwutlenku azotu wskutek likwidacji kotłów na paliwa, gdyż

¹¹ Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Załącznik do uchwały Nr XXV/373/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 września 2020 r. w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.

¹² <http://krakow.pios.gov.pl/rwmskrakow/>

¹³ Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Załącznik do uchwały Nr XXV/373/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 września 2020 r. w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.

¹⁴ Kleczkowski P., Kotarba K. (2020). Analiza zmian jakości powietrza w Krakowie oraz województwie małopolskim w latach 2012-2020 przeprowadzona na zlecenie Krakowskiego Alarmu Smogowego.

jego emisja z ogrzewania indywidualnego jest ok. trzykrotnie mniejsza niż emisja z transportu. Wyniki te to kolejny argument przemawiający za koniecznością realizacji rozwiązań mających na celu eliminację źródeł transportowych szkodliwych zanieczyszczeń w mieście, w tym przede wszystkim tlenków azotu.

Rozwiązaniem sprawdzonym w innych ośrodkach miejskich, o udowodnionej skuteczności w zakresie redukcji emisji szkodliwych substancji pochodzących z transportu, jest wprowadzanie Stref Czystego Transportu (SCT). Zapisy przytaczanego wcześniej POP obligują władze Krakowa do wprowadzenia właśnie tego rozwiązania. Wyniki analiz prowadzonych w ramach POP nie tylko umożliwiły wskazanie przyczyn wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych i docelowych analizowanych substancji, ale, co istotne, na ich podstawie wskazano również działania naprawcze, mające na celu poprawę jakości powietrza w województwie oraz jego ośrodkach miejskich. Jednym z kierunków działań naprawczych wskazanych w POP jest ograniczenie emisji z sektora transportu. W tym zakresie POP precyzuje m.in. zadania Prezydenta oraz Rady Miasta Krakowa, a jednym z tych zadań jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia SCT w oparciu o normy emisji Euro. Zgodnie z zapisami POP – plan wdrożenia powinien określać rodzaje pojazdów i normy emisji Euro objęte ograniczeniami oraz obszar obowiązywania strefy. Przyjęcie uchwały o wprowadzeniu SCT musi nastąpić do końca 2022 r., czyli w okresie do roku od nowelizacji Ustawy.

Na konieczność realizacji działań z zakresu SCT wskazują również wyniki badań przeprowadzonych przez ekspertów z Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie. Zgodnie z nimi jedynym uzasadnionym kierunkiem działań mających na celu zmniejszenie wpływu transportu zmotoryzowanego na jakość powietrza w Krakowie jest ograniczenie floty pojazdów poruszających się po ulicach miasta, do tych spełniających co najmniej normę emisji spalin Euro 4¹⁵. Ponadto, im większy obszar miasta objęty będzie ograniczeniami, tym bardziej odczuwalny będzie efekt poprawy jakości powietrza w zakresie analizowanych zanieczyszczeń.

Możliwość wprowadzenia SCT dała polskim gminom, niezależnie od liczby ich mieszkańców, znowelizowana w grudniu 2021 r., Ustawa. Jak wskazuje ustawodawca, celem wprowadzenia takiego rozwiązania jest ograniczenie negatywnego wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Zgodnie z zapisami art. 39 ust. 1 Ustawy, do SCT, obejmującej drogi, których zarządcą jest gmina, zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 988, 1002, 1768, 1783) innych niż:

- 1) elektryczne;
- 2) napędzane wodorem;
- 3) napędzane gazem ziemnym;
- 4) wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z art. 39 ust. 4. Ustawy.

¹⁵ Bogacki z zespołem. (2019). Ocena efektów w zakresie poprawy jakości powietrza w Krakowie poprzez wprowadzenie zmian w organizacji ruchu na przykładzie wybranych kanionów ulicznych - badania wstępne.

Ponadto Ustawa określa rodzaje pojazdów zwolnionych od zakazu wjazdu do SCT oraz regulacje w zakresie dodatkowych wyłączeń podmiotowych i przedmiotowych. Zapisy Ustawy regulują również kwestie czasu ustanowienia SCT, oznakowania nalepką pojazdów uprawnionych do wjazdu do SCT, oznakowania granic obszaru SCT oraz zakresu uchwały o SCT i konsultacji jej projektu.

Mając na uwadze potrzebę ograniczenia ilości emisji pochodzenia transportowego na obszarze Gminy Miejskiej Kraków, obowiązki wyznaczone w POP oraz możliwości wynikające z Ustawy, wraz z momentem nowelizacji zapisów Ustawy, Gmina Miejska Kraków zintensyfikowała działania na rzecz przygotowania planu wdrożenia SCT. Przeprowadzono m.in. przegląd rozwiązań z powodzeniem funkcjonujących za granicą, poddano analizie wyniki dostępnych badań, w tym wykonanych w 2019 r. badań realnej emisji spalin generowanych przez pojazdy poruszające się po ulicach Krakowa¹⁶ oraz przeanalizowano możliwe scenariusze rozwoju SCT. Na tej podstawie przygotowano wstępną propozycję zasad i sposobu wprowadzenia SCT, którą następnie poddano szerokim konsultacjom społecznym odbywającym się w okresie od 17 marca do 13 maja 2022 r. W dniach od 17 marca do 25 marca 2022 r. udostępniono formularz do zgłaszania uwag w formie on-line, zaś w dniach od 17 marca do 15 kwietnia 2022 r. – w formie do pobrania i złożenia w jednostkach miejskich. Zorganizowano serię sześciu spotkań konsultacyjnych z mieszkańcami oraz trzech z przedsiębiorcami. W spotkaniach brały udział osoby mieszkające w różnych obszarach miasta oraz przedstawiciele różnych grup przedsiębiorców. W dniach od 9 maja do 13 maja 2022 r. odbył się dyżur telefoniczny, zorganizowany o zróżnicowanych porach, tak, aby umożliwić udział w konsultacjach szerokiemu gronu zainteresowanych zasadami strefy. Zaobserwowano bardzo dużą aktywność mieszkańców w procesie konsultacji, zaś rozwiązania wypracowane w trakcie tego procesu uwzględniają w punktach, w których rodziło to uzasadnienie, zgłaszane postulaty. Konsultacjom towarzyszyła akcja informacyjno - edukacyjna, w której przy wykorzystaniu różnych kanałów informacji, udostępniano treści traktujące o idei i potrzebie wprowadzenia strefy, przedmiocie konsultacji oraz dostępnych formach konsultacji. Ponadto, w marcu 2022 r., tj. w okresie poprzedzającym konsultacje społeczne, umieszczono w skrzynkach pocztowych mieszkańców obszaru zlokalizowanego wewnątrz II obwodnicy Krakowa 20 tys. ulotek informujących o możliwości wzięcia udziału w konsultacjach.

W wyniku analizy uwag i postulatów zgłaszanych przez uczestników konsultacji sformułowano następujące, najważniejsze wnioski dotyczące funkcjonowania SCT:

- 1) większość osób nie neguje potrzeby wdrożenia SCT;
- 2) SCT powinna być wprowadzona w oparciu o łagodne etapowanie ograniczeń, pozwalające mieszkańcom strefy oraz osobom wjeżdżającym do niej na dostosowanie się do nowych regulacji;
- 3) SCT powinna spełniać swoją główną funkcję w zakresie poprawy jakości powietrza, przy jednoczesnym uwzględnieniu niezbędnych wyłączeń obejmujących indywidualne i uzasadnione potrzeby mieszkańców;

¹⁶ Bernard Y., Tietge U., Pniewska P. (2022) Teledetekcja emisji spalin z pojazdów silnikowych w Krakowie, https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/01/raport_teledetekcja_emisji_spalin_w_krakowie.pdf

4) SCT musi być skutecznie egzekwowana.

Ze względu na duże zainteresowanie i pojawiające się dodatkowe pytania ze strony interesariuszy w kolejnych pokonsultacyjnych miesiącach dodatkowo prezentowano założenia i rozwiązania projektu przedsiębiorcom i klientom wybranych targowisk, organizacjom zrzeszającym przedsiębiorców oraz mieszkańcom, którzy w tej sprawie skontaktowali się z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie.

Wnioski płynące z całego procesu konsultacji posłużyły do opracowania zapisów niniejszej uchwały o SCT. Zasady i sposób wprowadzenia SCT zostały tak przygotowane, aby były kompromisem pomiędzy osiągnięciem celów ekologicznych (maksymalne ograniczenie zanieczyszczeń powietrza pochodzących z sektora transportu), a oczekiwaniami mieszkańców dotyczącymi ich ochrony przed ewentualnymi gwałtownymi skutkami ekonomicznymi wprowadzanych rozwiązań. Ponadto, w trakcie opracowywania projektu uchwały o SCT, zmieniły się uwarunkowania prawne – w życie weszło Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu (Dz.U. z 2022 r. poz. 845) oraz nowe Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz.U. z 2022 r. poz. 1849), wprowadzające zasady ustalania norm emisji spalin Euro. Wymogi prawne wprowadzone na mocy tych rozporządzeń uwzględniono w zapisach niniejszej uchwały.

Zgodnie z możliwością, która została przewidziana w art. 3 Ustawy, SCT została ustanowiona na czas nieoznaczony. Termin wprowadzenia zasad obowiązywania SCT określono na dzień 1 lipca 2024 r., tj. opóźniono o rok w stosunku do pierwotnie konsultowanego rozwiązania, przychylając się tym samym do postulatów zgłaszanych przez uczestników konsultacji, uwzględniając obecną sytuację ekonomiczną w kraju oraz prognozy dotyczące najbliższej przyszłości. Odnosząc się do postulatów dotyczących łagodniejszego trybu wprowadzenia SCT, w miejsce pierwotnie proponowanych sześciu etapów wdrożenia SCT, zaproponowano dwa etapy (pierwszy rozpoczynający się 1 lipca 2024 r. oraz drugi rozpoczynający się 1 lipca 2026 r.) i łagodniejsze wymagania co do wieku pojazdów oraz spełnianych przez nie norm emisji spalin Euro.

Wyznaczając obszar SCT zaplanowano, że granice SCT będą pokrywały się z granicami administracyjnymi miasta Krakowa. Takie rozwiązanie jest sprawiedliwe społecznie i zapobiega różnicowaniu mieszkańców miasta na tych mieszkających w strefie, i tych mieszkających poza nią. Dążenie do objęcia SCT tak dużego obszaru miasta wydaje się również zasadne, mając na uwadze wyniki badań przeprowadzonych przez ekspertów z Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie, wskazujących na to, że im większy obszar miasta objęty będzie ograniczeniami, tym bardziej widoczne i mocniej odczuwalne będą efekty poprawy jakości powietrza w zakresie analizowanych zanieczyszczeń¹⁷.

Zasady dopuszczenia pojazdów do wjazdu do SCT zostały określone na podstawie art. 39 ust. 1 i ust. 2 Ustawy, według których możliwość wjazdu do SCT posiadają:

|

- 1) pojazdy: elektryczne; napędzane wodorem; napędzane gazem ziemnym; wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z art. 39 ust. 4. Ustawy;
- 2) pojazdy: Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych; używane we flocie obsługującej Kancelarię Prezesa Rady Ministrów; zarządów dróg i realizujące zadania na rzecz zarządców dróg; Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi; urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich; posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne; Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, inne niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób;
- 3) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego; autobusy zeroemisyjne; autobusy szkolne.

Ponadto, na podstawie art. 39 ust. 4 Ustawy, dopuszczono wyłączenia od zakazu wjazdu do SCT dla wybranych grup pojazdów. Z przeglądu stref czystego transportu funkcjonujących za granicą wynika, że zasady wjazdu do strefy oparte są najczęściej na kryterium związanym z rokiem produkcji pojazdu lub powiązaną z nim – normą emisji spali Euro, charakteryzującą określone rodzaje pojazdów. Takie też kryterium objęcia ograniczeniami pojazdów wjeżdżający do krakowskiej SCT wskazuje POP. Stąd zasady wjazdu przyjęte niniejszą uchwałą oparte są na tych dwóch kryteriach – roku produkcji (o którym informacja jest umieszczona w dowodzie rejestracyjnym samochodu) oraz zamiennie – normie emisji spalin Euro.

Norma Euro to norma dopuszczalnych emisji spalin w pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej oraz Europejskim Obszarze Gospodarczym. Normy emisji Euro regulują wymogi w zakresie emisji tlenków azotu, tlenków węgla, węglowodorów oraz cząstek stałych. Od 1992 r. są one regulowane dyrektywami europejskimi. Normy Euro nie działają wstecz, co oznacza, że samochód musi spełniać normę, która obowiązywała w roku jego produkcji. Zdarzało się jednak, że koncerny samochodowe, stawiając na rozwój w zakresie budowy silników oraz optymalizację ich pracy, wprowadzały w produkowanych samochodach bardziej restrykcyjne normy Euro niż te obowiązujące w roku ich produkcji. Stąd, właściciel, którego pojazd spełnia normę Euro wyższą niż wynikająca z roku produkcji, przedstawiając dokument to potwierdzający, zgodny z wytycznymi, o których mowa w § 2 załącznika nr 9 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach, będzie uprawniony do wjazdu do SCT (na zasadach obowiązujących dla danej normy Euro).

Łagodniejsze ograniczenia przewidziano dla pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym, natomiast surowsze dla pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym. Surowsze wymagania w przypadku pojazdów z silnikiem o zapłonie samoczynnym wynikają z większej emisyjności zanieczyszczeń tych pojazdów. Wyniki badań realnej emisji spalin wydzielanych przez pojazdy poruszające się po ulicach Krakowa¹⁸, wykonane na zlecenie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie w 2019 r. dowiodły, że udział pojazdów z silnikiem o zapłonie samoczynnym we flocie badanych pojazdów wynosi 40%, natomiast emitują one 66% wszystkich emisji tlenków azotu pochodzących z badanych pojazdów.

Kolejnym przyjętym w niniejszej uchwale kryterium dopuszczenia pojazdów do wjazdu do SCT jest data ostatniej rejestracji pojazdu. Pojazdy zarejestrowane po raz ostatni przed 1 stycznia 2023 r. podlegają bardzo łagodnym ograniczeniom.

Od 1 lipca 2024 r. do 30 czerwca 2026 r. minimalnym wymogiem obowiązującym pojazdy samochodowe z silnikami o zapłonie iskrowym jest:

- norma Euro 1 lub rok produkcji od 1992 r. dla samochodów osobowych i od 1994 r. dla samochodów ciężarowoosobowych oraz ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
- norma Euro I lub rok produkcji od 1992 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

Z kolei, w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym obowiązującym minimalnym wymogiem jest:

- norma Euro 2 lub rok produkcji od 1996 r. dla samochodów osobowych i od 1997 r. dla samochodów ciężarowoosobowych oraz ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
- norma Euro II lub rok produkcji od 1995 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

Wymagania te są nawiązaniem do licznych postulatów mieszkańców zgłaszanych w trakcie konsultacji społecznych, a odnoszących się do zapewnienia dłuższego okresu adaptacji do zmian wynikających z wdrożenia SCT. Takie rozwiązania pozwolą również na ochronę mieszkańców (szczególnie rodzin z dziećmi), którzy nierzadko w niedawnym czasie zakupili samochód i ze względów ekonomicznych nie planowali jego szybkiej wymiany. SCT funkcjonująca w takim kształcie będzie ponadto pełniła funkcję edukacyjną, służącą przygotowaniu mieszkańców do nadchodzących w sposób niejako naturalny zmian, w zakresie użytkowania środków transportu, w kierunku wyeliminowania z ruchu tych emitujących najwięcej zanieczyszczeń oraz wypracowaniu postaw i zachowań mających na celu dbanie o dobro wspólne – lepszą jakość powietrza w Krakowie.

Pojazdy zarejestrowane po 1 stycznia 2023 r. będą podlegały nieco surowszym ograniczeniom. Oznacza to, że mieszkańcy decydujący się od tego momentu (1 stycznia 2023 r.) na zakup pojazdu muszą pamiętać, że zakupiony przez nich samochód o zapłonie iskrowym musi spełniać następujące minimalne wymogi:

¹⁸ Bernard Y., Tietge U., Pniewska P. (2022) Teledetekcja emisji spalin z pojazdów silnikowych w Krakowie, https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/01/raport_teledetekcja_emisji_spalin_w_krakowie.pdf

- norma Euro 3 lub rok produkcji od 2000 r. dla samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
- norma Euro III lub rok produkcji od 2000 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

Z kolei, w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym minimalne wymogi są następujące:

- norma Euro 5 lub rok produkcji od 2010 r. dla samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
- norma Euro V lub rok produkcji od 2008 r. dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

Tymczasem, od 1 lipca 2026 r. wszystkie pojazdy, niezależnie od daty ostatniej rejestracji, podlegać będą tym samym wymogom (w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym – min. norma Euro 3/ Euro III lub odpowiadające im lata produkcji oraz w przypadku pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym – min. norma Euro 5/ Euro V lub odpowiadające im lata produkcji).

Od opisanych powyżej zasad uprawniających do wjazdu do SCT przewidziano dodatkowe wyłączenia na podstawie art. 39 ust. 4 Ustawy. Biorąc pod uwagę szczególne uwarunkowania i postulaty zgłaszane przez różne grupy interesariuszy podczas konsultacji społecznych, bezterminowy wjazd do SCT przewidziano dla: (1) pojazdów historycznych, rozumianych zgodnie z definicją określoną w art. 2 ust. 1 pkt. 11) ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 621, 655); (2) pojazdów specjalnych (m.in. kampery, bankowozy, food trucki czy karawany), rozumianych zgodnie z definicją określoną w art. 2 pkt 36) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w myśl załącznika nr 6 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach. Dodatkowo, dbając o szczególne potrzeby osób starszych, bezterminowym wyłączeniem objęto pojazdy, których właścicielami są osoby w wieku co najmniej 70 lat, prowadzone w trakcie wjazdu i poruszania się w obszarze SCT wyłącznie przez tychże właścicieli. Wyłączenia dotyczą także pojazdów wykorzystywanych wyłącznie w czasie wykonywania obowiązków służbowych przez Straż Miejską Miasta Krakowa, pogotowie energetyczne, wodno-kanalizacyjne, gazowe, ciepłownicze, zarządcę systemu gospodarki odpadami komunalnymi. Ustawa wskazuje, że pojazdy samochodowe uprawnione do wjazdu do SCT oznacza się nalepką umieszczaną w lewym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu. Nalepkę tę za opłatą wydaje wójt, burmistrz albo prezydent miasta, a maksymalna wysokość nalepki wynosi 5,00 zł. Wzór nalepki jest określony Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu. Na nalepce zawarte są następujące informacje: rok produkcji pojazdu; rodzaj paliwa; informacja, czy nalepka została wydana w związku z wyłączeniem ustalonym przez radę gminy w uchwale o ustanowieniu SCT; nazwa gminy ustanawiającej SCT; numer rejestracyjny pojazdu; oraz znak drogowy D-54. Wyżej wymienione rozporządzenie precyzuje

także kwestie materiału, z którego nalepka jest wykonana oraz elementów składowych i konstrukcji nalepki. Zgodnie z zapisem art. 39 ust. 10 Ustawy oznaczenie nalepką nie jest wymagane, jeżeli pojazd elektryczny lub napędzany wodorem jest oznaczony tablicami, o których mowa w art. 71 ust. 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, lub oznaczony nalepką umieszczoną na przedniej szybie pojazdu, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Mając na uwadze, wprowadzoną zapisami Ustawy, konieczność oznakowania nalepką pojazdów wjeżdżających do SCT, obowiązek jej wydania przez Prezydenta Miasta oraz konieczność opisu w uchwale o SCT szczegółowego sposobu wydawania nalepki, rozpatrywano różne możliwości jej dystrybucji. Ostatecznie ustalono, że nalepka będzie wydawana korespondencyjnie, gdyż jest to obecnie jedyny możliwy sposób jej dystrybucji.

Niniejsza uchwała dopuszcza dodatkowe narzędzia weryfikacji uprawnień do wjazdu w obszar SCT, w tym w postaci systemu cyfrowej rejestracji wjazdu oraz kontroli. Określenie przedmiotowego systemu urządzeń oraz sam sposób działania nie będą kolidowały z uprawnieniami Straży Miejskiej Miasta Krakowa do kontroli ruchu, jak również nie będą powodowały konieczności prowadzenia dodatkowych czynności wyjaśniających.

Odnosząc się do oczekiwanych efektów wdrożenia SCT, jak już wspomniano, w pierwszym etapie funkcjonowania SCT będzie zapewniała obecnym właścicielom pojazdów czas na przygotowania się do zmian towarzyszących jej wdrożeniu oraz będzie spełniała funkcję edukacyjną, motywując do zmiany w zakresie użytkowanych środków transportu w kierunku wyeliminowania z ruchu tych najbardziej zanieczyszczających krakowskie powietrze. Należy zauważyć, że zmiana zachowań związanych z korzystaniem ze środków transportu to zazwyczaj skomplikowany i długotrwały proces, związany z szeregiem czynników natury psychologicznej, socjologicznej, ekonomicznej czy kulturowej. Wspomaganie tego procesu wymaga zastosowania różnych, adekwatnych do poszczególnych działań, narzędzi. Wprowadzenie działań prawnych, uzupełnionych o działania edukacyjno-informacyjne, tj. wprowadzenie SCT w Krakowie w formie przyjętej niniejszą uchwałą, umożliwia budowanie pożądanych, z punktu widzenia polityki transportowej w miastach, przekonań i postaw, prowadzących do proekologicznych, zrównoważonych zachowań komunikacyjnych. Nie jest obecnie możliwe dokładne oszacowanie w czasie efektywności SCT w zakresie zmniejszenia emisji szkodliwych zanieczyszczeń pochodzenia transportowego, gdyż nie można przewidzieć ile nowych pojazdów zostanie zarejestrowanych od 1 stycznia 2023 r. Nie można też jednoznacznie określić w jakim tempie ich rejestracja będzie postępować (nie jest możliwe odniesienie się w tym zakresie do danych z poprzednich lat z uwagi na obecną trudną sytuację ekonomiczną, niepewność co do czasu jej trwania oraz problem dostępności nowych pojazdów). Oczekiwać można (bazując na wynikach badań realnej emisji spalin z 2019 r.), że w skutek wdrożenia drugiego etapu SCT, po 1 lipca 2026 r., spadek emisji tlenków azotu może przyjąć wartość ok. 48% w porównaniu z rokiem 2019, zaś spadek pyłów – ok. 82% w porównaniu z rokiem 2019¹⁹. Należy jednocześnie mieć na uwadze, że pojazdy nie

¹⁹ Bernard Y., Tietge U., Pniewska P. (2022) Teledetekcja emisji spalin z pojazdów silnikowych w Krakowie, https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/01/raport_teledetekcja_emisji_spalin_w_krakowie.pdf

spełniające wymagań SCT zostaną w dużej mierze zastąpione nową flotą pojazdów, nie funkcjonującą jeszcze w 2019 r., co będzie miało wpływ na wielkość i dynamikę zmian w zakresie zmniejszenia emisji szkodliwych zanieczyszczeń.

Wydaje się również, że wdrożenie SCT może pośrednio zmotywować część osób poruszających się obecnie samochodem do rezygnacji z tego środka na rzecz innych form mobilności, co w rezultacie dodatkowo sprzyjać będzie redukcji emisji zanieczyszczeń pochodzenia transportowego. Dodatkowo przyczyni się to do zmniejszenia emisji pyłów PM 10 i PM 2,5, której część pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, takich jak ścieranie okładzin samochodowych (np. opon i hamulców), ścieranie nawierzchni dróg oraz unoszenie z powierzchni jezdni.

Kwestie wprowadzenia SCT należy rozpatrywać także w szerszym kontekście – obecnych trendów światowych oraz działań Unii Europejskiej zmierzających do dekarbonizacji i uzyskania neutralności klimatycznej. Program prowadzony przez Unię Europejską w tym zakresie od lat, w kontekście zmniejszenia zanieczyszczeń pochodzących z transportu, ma na celu m.in. promowanie pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. W dniu 8 czerwca 2022 r. Komisja Europejska przyjęła kolejną reformę klimatyczno - energetyczną, określaną jako Pakiet „Fit for 55”, wprowadzającą m.in. zakaz rejestracji nowych samochodów z silnikami spalinowymi od 2035 r. Idea wprowadzania stref czystego transportu w miastach, w tym w Krakowie, wpisuje się w europejski pakiet klimatyczny i umożliwia przyspieszenie procesu wymiany floty pojazdów na spełniającą wymagania w zakresie emisyjności.

Akceptację społeczną wprowadzenia SCT odzwierciedlają wyniki wspomnianych już badań zrealizowanych w czerwcu 2022 r.²⁰, według których 76% mieszkańców Krakowa uważa, że w mieście powinna powstać SCT. Bardzo wysoki odsetek mieszkańców dostrzega szereg pozytywnych efektów wynikających z realizacji rozwiązania (od 61% do 74% mieszkańców w zależności od efektu), począwszy od najważniejszej dla nich – poprawy czystości powietrza, poprzez poprawę zdrowotności, a skończywszy na eliminacji z ruchu starych, niesprawnych samochodów. Mieszkańcy dostrzegają również płynące z tego osobiste benefity zdrowotne (swobodniejsze oddychanie, możliwość spędzania czasu na naprawdę świeżym powietrzu, lepsza kondycja fizyczna i psychiczna). Wyniki tych badań dowodzą ponadto, że mieszkańcy nie postrzegają w planach wdrożenia SCT jako wymysłu urzędników, ale racjonalne działanie prowadzące do ochrony ich zdrowia i poprawy jakości życia. W ich opinii wprowadzenie SCT nie jest równoznaczne z brakiem dbałości władz miasta o mieszkańców, ani nie jest krokiem w kierunku ich oddalania się w swoich działaniach od oczekiwań mieszkańców.

Zgodnie z zapisami art. 40 ust. 3 Ustawy niniejsza uchwała o SCT musiała być poddana konsultacjom społecznym z mieszkańcami gminy poprzez zamieszczenie projektu na stronie internetowej obsługującego ją urzędu i wyznaczenie terminu na zgłaszanie uwag.

²⁰ Lata Dwudzieste, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (2022). Strefa Czystego Transportu w Krakowie – podsumowanie wyników badań opinii mieszkańców, raport cząstkowy. Materiały niepublikowane.

Niniejsza uchwała jest aktem prawa miejscowego, zatem podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego i wchodzi w życie po upływie 14 dni od jego ogłoszenia.

Niniejsza regulacja:

- 1) może mieć wpływ na dochody Miasta, poprzez potencjalne zmniejszenie ewentualnych kosztów, które ponoszone byłyby w związku ze stratami wynikającymi z ciągłego lub pogłębiającego się negatywnego wpływu na środowisko z obszaru transportu;
- 2) wpłynie na wydatki Miasta w zakresie, w jakim jest to niezbędne dla uruchomienia i funkcjonowania SCT, w tym związanym z zapewnieniem niezbędnego oznakowania; jednakże aktualnie nie jest to możliwe do precyzyjnego ustalenia;
- 3) generalnie nie wymaga zwiększenia zatrudnienia do obsługi realizacji zadania, bowiem założeniem jest realizacja zadań przez już istniejące lub mające powstać miejskie jednostki organizacyjne lub komórki organizacyjne Urzędu Miasta Krakowa;
- 4) aktualnie nie pozwala na oszacowanie, czy w przyszłości będzie powodować inne dodatkowe koszty niż ponoszone przed jej wprowadzeniem. |