

RPW / 4683 / 2025

BR - 03

, 2025-01-06

1

K. Skarg
PRZEWODNICZĄCY
RADY MIASTA KRAKOWA
Jakub Kosek

KANCELARIA RADY MIASTA
KRAKOWA

Data: 2025 -01- 06

Nr 181

Podpis

Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta
Krakowa
Biuro Kontroli Wewnętrznej
31-005 Kraków
Kraków
ul. Bracka 10

WNIOSEK

PETYCJA W SPRAWIE STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Do Prezydenta Miasta Krakowa i Rady Miasta Krakowa

Jako mieszkaniec powiatu krakowskiego i właściciel samochodu z silnikiem wysokoprężnym proszę o rezygnację z projektu ustanowienia na większości obszaru Krakowa tzw. Strefy Czystego Transportu.

Projekt ten, w obecnym swoim kształcie, jeżeli wejdzie w życie, w istotny sposób utrudni codzienne funkcjonowanie dziesiątkom tysięcy osób posiadających samochody z takim silnikiem, dojeżdżających do miasta z terenu szeroko pojętej aglomeracji krakowskiej (powiat krakowski, powiat wielicki) w celach zawodowych i innych, takich jak załatwianie spraw urzędowych, korzystanie z oferty handlowej, kulturalnej i rozrywkowej.

Obecnie ok. 40% samochodów w Polsce to "diesle", a ich średni wiek to ok. 16 lat (https://tiny.pl/2r85d_bs). Można więc przypuszczać, że większość z nich nie spełnia wymagań określonych przez ww. projekt dla wjazdu do SCT (rok produkcji przynajmniej 2014 lub spełnianie normy emisji spalin Euro 6). Na 1000 mieszkańców Polski przypada nieco ponad 500 aktywnie używanych samochodów (<https://tiny.pl/0g61dp2t>), co oznacza, że jeden samochód przypada średnio na ok. dwie osoby. W powiecie krakowskim mieszka ok. 300 tys. osób, a w powiecie wielickim ok. 150 tys., z czego wywnioskować można, że mieszkańcy tych powiatów posiadają około 225 tys. samochodów - z czego 90 tys. to pojazdy z silnikiem wysokoprężnym. Można szacować, że przynajmniej 50 tys. z nich - jeśli nie więcej - to samochody nie spełniające wymagań SCT.

Oznacza to, że po ustanowieniu SCT zgodnie z obecnym projektem, przynajmniej 50 tysięcy mieszkańców powiatów przylegających do Krakowa będzie mogło wjechać do miasta praktycznie jedynie za opłatą wynoszącą 500 zł miesięcznie, 20 zł dziennie lub 2,50 zł za godzinę, a od lipca 2028 r. nie będzie mogło wjechać do niego w ogóle - chyba, że kupią sobie nowy samochód, co nawet w przypadku używanego pojazdu jest sporym wydatkiem dla przeciętnego Polaka.

Trudno mi określić, ile z tych 50 tysięcy osób na co dzień pracuje w Krakowie. Na pewno wielu mieszkańców podkrakowskich gmin jest zatrudnionych w tym mieście, sporo z nich jeździ też do Krakowa do klientów czy kontrahentów. Wielu też dowozi do Krakowa swoje dzieci do szkoły lub przedszkola. Dla tych osób ustanowienie SCT będzie najbardziej uciążliwe i może oznaczać nawet bezrobocie lub poważne straty finansowe. Istnieje wprawdzie komunikacja publiczna, ale w obszarze podmiejskim nie jest on tak rozwinięta jak w samym Krakowie, autobusy jeżdżą rzadziej i trzeba jechać znacznie dłużej.

SCT będzie oznaczała też dla tych osób odcięcie od skupiającego się w Krakowie życia kulturalnego oraz od krakowskich centrów handlowych, w których jednak mieszkańcy okolic podkrakowskich robią dość często zakupy.

Należy podkreślić, że w sytuacji, gdy mieszkańcy Krakowa aż do lipca 2030 r. będą zwolnieni z obowiązku spełniania wymagań strefy, prowadzić będzie ona do dyskryminacji wymienionej wyżej grupy ludzi. Jest to niesprawiedliwe tym bardziej, że mieszkańcy Krakowa łatwiej mogą skorzystać z komunikacji miejskiej i dojazd do miejsc pracy czy sklepów w mieście zajmuje im mniej czasu.

Z drugiej strony, wpływ strefy na faktyczne zwiększenie czystości powietrza wydaje się być wątpliwy. Wg danych z 2017 r. (<https://tiny.pl/gckztyc9>) codziennie do Krakowa wjeżdża ok. 245 tys. samochodów, z czego 40 tys. przejeżdża przez miasto ruchem tranzytowym. Tych ostatnich SCT raczej nie będzie dotyczyła, ponieważ zgodnie z ustawą może objąć ona jedynie drogi gminne. Pozostaje więc ok. 200 tys. samochodów, z czego ograniczeniom w większości będą podlegać te z silnikiem wysokoprężnym (dla pojazdów z silnikiem benzynowym wystarczy rok produkcji 2005 lub spełnianie normy Euro 4). Można więc szacować, że w pierwszych pięciu latach ograniczenia dotkną ok. 50-60 tys. "diesli" i może ok. 20 tys. samochodów z silnikiem benzynowym. Ale po ulicach Krakowa - oprócz wspomnianego wyżej ruchu tranzytowego i tych, których ograniczenia nie dotkną (razem ok. 160 tys. samochodów dziennie) - będzie nadal jeździło ok. 500 tys. samochodów należących do osób zamieszkałych w mieście (<https://tiny.pl/rnh67cbt>) - w tym takich niespełniających norm strefy. Czy zmniejszenie ruchu o niewiele ponad 10% (być może początkowo mniej, zważywszy, że pojazdy niespełniające wymagań będą mogły wjechać za opłatą) w istotny sposób zwiększy czystość powietrza w mieście? Na BIP miasta Krakowa nie znalazłem żadnej oceny skutków regulacji ani analiz potwierdzających konieczność utworzenia SCT.

Dodatkowo, kryteria ostrzej traktujące pojazdy z silnikiem wysokoprężnym niekoniecznie oznaczają, że wyeliminowane zostaną te, które bardziej zanieczyszczają środowisko. Dopuszczone normy dla samochodów z silnikiem benzynowym zezwalają na większą emisję tlenku węgla, węglowodorów i pyłów (norma Euro 4 w ogóle nie wymaga, by samochód był wyposażony w filtr cząstek stałych; o ile stare silniki faktycznie emitują mniej pyłów nawet bez tego filtra, o tyle w przypadku tych spełniających teoretycznie normy Euro 5 i Euro 6 emisja pyłów jest faktycznie większa w przypadku silników benzynowych - patrz np. <https://tiny.pl/q4cvvm8m>).

Utworzenie SCT nie jest jak na razie obowiązkiem ustawowym. Wprowadzenie obowiązku utworzenia takich stref w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, w których występuje przekroczenie poziomów szkodliwych substancji w stosunku do unijnych progów zanieczyszczenia powietrza, przewiduje wprawdzie kamień milowy E1L Krajowego Planu Odbudowy, jednak nie wynika z niego, by takie strefy miały obejmować całość lub większość obszaru miast. W przypadku Krakowa taka strefa mogłaby obejmować np. ściśle centrum miasta, w którym i tak obowiązują już ograniczenia ruchu samochodowego.

Oświadczam, iż rezygnuję z doręczania pism za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39¹ k.p.a. §1d Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. 2013 poz. 267 z późn. zm.).

Załączniki:

1. [SCT.pdf](#)

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć
oprogramowania do weryfikacji podpisu

Data złożenia podpisu: 2025-01-06T15:40:14.740+01:00

Podpis elektroniczny