

ZARZĄDZENIE Nr 1675/2018
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
z dnia 02.07.2018 r.

w sprawie przyjęcia i przekazania pod obrady Rady Miasta Krakowa projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia w Krakowie strefy czystego transportu „Kazimierz”.

Na podstawie art. 30 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 994 i 1000) zarządza się, co następuje:

§ 1. Postanawia się przyjąć i przekazać pod obrady Rady Miasta Krakowa projekt uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia w Krakowie strefy czystego transportu „Kazimierz”.

§ 2. Wykonanie zarządzenia powierza się Sekretarzowi Miasta.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA KRAKOWA

z dnia

w sprawie ustanowienia w Krakowie strefy czystego transportu „Kazimierz”.

Na podstawie art. 18 ust. 1 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2018 r. poz. 994 i 1000) oraz art. 40 ust. 1 w związku z art. 39 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 317) uchwała się, co następuje:

§ 1. 1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowiska w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu, na obszarze zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją budynków użyteczności publicznej ustanawia się strefę czystego transportu „Kazimierz” na obszarze określonym w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały.

2. Ustanawia się wyłączenia od ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 1, na rzecz pojazdów określonych w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały.

3. Ograniczenie wjazdu do strefy czystego transportu „Kazimierz” zostanie zorganizowane poprzez oznaczenie granic strefy znakami drogowymi.

§ 2. Treść uchwały zostanie do 7 dni od dnia opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego upowszechniona poprzez zamieszczenie jej w prasie miejscowej - w dwóch dziennikach o zasięgu lokalnym.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 4. 1. Uchwała podlega opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

2. Uchwała wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

Ustanawia się następujące wyłączenia od ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu dla:

- 1) Rowerów;
- 2) TAXI;
- 3) Pojazdów oznaczonych kartą parkingową osoby niepełnosprawnej w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2017 poz. 1260 ze zm.) kierowanych przez osoby niepełnosprawne legitymujące się tą kartą; pojazdów, które przewożą osobę niepełnosprawną legitymującą się kartą parkingową; pojazdów należących do placówek, o których mowa w art. 8 ust. 3a pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2017 poz. 1260 ze zm.) przewożących osobę mającą znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, pozostającą pod opieką takiej placówki;
- 4) Pojazdów konduktów pogrzebowych, uprzednio zgłoszonych Straży Miejskiej Miasta Krakowa;
- 5) Pojazdów orszaków ślubnych, uprzednio zgłoszonych Straży Miejskiej Miasta Krakowa;
- 6) Pojazdów służb miejskich w rozumieniu punktu 3.2.1 załącznika Nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.);
- 7) Pojazdów pozostających w dyspozycji podmiotów posiadających decyzje na wykorzystanie dróg w sposób szczególny;
- 8) Pojazdów zaopatrzenia w godzinach od 9:00 do 12:00 i od 15:00 do 16:00 na czas wykonywania czynności załadunku i obsługi technicznej;
- 9) Pojazdów lekarzy, pielęgniarek, położnych posiadających uprawnienia do wykonywania zawodu w celu udzielenia świadczeń zdrowotnych;
- 10) Pojazdów zarządcy drogi;
- 11) Pojazdów operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. Prawo pocztowe (Dz. U. 2017 poz. 1481 ze zm.).

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 317) w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu, na obszarze zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją budynków użyteczności publicznej ustanawia się w Krakowie na obszarze Kazimierza strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż: elektryczne, napędzane wodorem, napędzane gazem ziemnym, a zatem paliwami alternatywnymi.

W przedmiotowej uchwale zostają określone granice obszaru strefy czystego transportu oraz dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu – poprzez zamieszczenie jej w prasie miejscowej - w dwóch dziennikach o zasięgu lokalnym.

Obszar objęty strefą czystego transportu „Kazimierz” zgodnie z załącznikiem nr 1 do projektu niniejszej uchwały obejmuje ulice: ul. Miodowa na odcinku od ul. Krakowskiej do ul. Bożego Ciała, ul. Bożego Ciała na odcinku od ul. Św. Wawrzyńca do ul. Miodowej, ul. Beera Meiselsa na odcinku od Placu Nowego do ślepego zakończenia za ul. Bożego Ciała, ul. Józefa, ul. Nowa, pl. Nowy, ul. Estery, ul. Jonatana Warszawera, ul. Kupa, ul. Izaaka, ul. Jakuba, ul. Wąska, ul. Bartosza, plac Bawół, ul. Szeroka, ul. Ciemna, ul. Lewkowa, ul. Na Przejściu. Granice obszaru strefy czystego transportu „Kazimierz” oznaczone zostaną znakami drogowymi.

Poza podmiotami wymienionymi w art. 39 ust. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, które z mocy ustawą są zwolnione od ograniczenia wjazdu w strefę czystego transportu, tj. 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; użytkowane 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; o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu; a także specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego; autobusy zeroemisyjne; autobusy szkolne, stosownie do dyspozycji przepisu art. 39 ust. 4 rada gminy może ustanowić inne wyłączenia, których katalog ujęty jest w załączniku nr 2 do projektu niniejszej uchwały.

Należy zauważyć, iż mieszkańcy strefy czystego transportu będą mogli poruszać się po niej pojazdami (o ile są to pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i są oni ich właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami), bez względu na rodzaj napędu i stosowanego paliwa. Wyznaczenie strefy czystego transportu nie będzie zobowiązywało mieszkańców strefy do wymiany pojazdów, gdyż byłaby to zbyt daleka ingerencja w prawo własności.

Niniejsza uchwała jest aktem prawa miejscowego, zatem podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województw Małopolskiego i wchodzi w życie po upływie 30 dni od jego ogłoszenia.

Zgodnie z informacjami zawartymi w dokumencie pn.: Analiza możliwości ustanowienia w Polsce stref ograniczonej emisji z transportu (dalej nazywany Analizą) przygotowaną przez ATMOTERM S.A. (siedziba główna: 45-031 Opole, ul. Łangowskiego 4) na zamówienie Ministerstwa Środowiska i sfinansowanej ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pochodzących z opłat rejestracyjnych, „*W celu oceny potencjalnego wpływu utworzenia LEZ na ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz stan jakości powietrza wykonano symulacje dla wybranej aglomeracji powyżej 250 tys. mieszkańców*”. Wybraną aglomeracją została Aglomeracja Krakowska. Zgodnie z ww. Analizą „*Na obszarze Aglomeracji Krakowskiej od roku 2002 notowane są przekroczenia poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu oraz pyłu zawieszonego PM10. (...) Od roku 2010 prowadzone są również na terenie miasta pomiary stężenia pyłu zawieszonego PM2,5, które podobnie jak w przypadku pyłu zawieszonego PM10, wykazują występowanie przekroczeń jego poziomu dopuszczalnego. (...) Na podstawie szczegółowych wyników modelowania matematycznego stwierdzono, że obszarami o podwyższonych stężeniach średniorocznych NO2 w Krakowie są tereny położone wzdłuż głównych dróg, szczególnie w centrum miasta i wzdłuż autostrady A4 (co dotyczy zwłaszcza jej węzłów). Świadczy to o wyraźnym wpływie ruchu pojazdów samochodowych na stężenia przedmiotowego zanieczyszczenia.*”.

Jak wskazuje zawarta w Analizie symulacja, porównując rozkład stężeń średniorocznych dwutlenku azotu w roku 2020 na obszarze Aglomeracji Krakowskiej przed i po wprowadzenia strefy ograniczonej emisji transportowej (tzw. LEZ), „*można sformułować następujące wnioski:*

- *po wprowadzeniu LEZ zostają wyeliminowane przekroczenia wartości dopuszczalnej średniorocznego stężenia dwutlenku azotu (40 µg/m3);*
- *następuje znacząca redukcja obszaru podwyższonych stężeń NO2 (w przedziale 30-40 µg/m3).*”

Cytując podsumowanie zawarte w Analizie „*Wykonane symulacje wpływu wdrożenia strefy LEZ (dla przyjętych założeń odnośnie ograniczenia możliwości wjazdu pojazdów nie spełniających co najmniej normy emisji spalin Euro 4) na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, powodowanej przez transport samochodowy, oraz poprawę jakości powietrza, dla wybranej aglomeracji powyżej 250 tys. mieszkańców (Aglomeracja Krakowska) oraz miasta powyżej 100 tys. mieszkańców (Gliwice), wskazują, że:*

- *w zakresie emisji NO2 oraz zanieczyszczenia powietrza tą substancją, widoczne są znaczące efekty w postaci redukcji emisji oraz wyeliminowania przekroczenia poziomu dopuszczalnego średniorocznego stężenia dwutlenku azotu (40 µg/m3), a także redukcji wielkości obszarów podwyższonych stężeń NO2 (w przedziale 30-40 µg/m3), co pozwala przypuszczać, że wprowadzenie LEZ może doprowadzić do trwałego rozwiązania problemu zanieczyszczenia powietrza NO2 na obszarze analizowanej aglomeracji miejskiej;*

(...)

- *w zakresie emisji NMLZO jest widoczny efekt redukcji, zbliżony do efektu obliczonego dla emisji NO2.*

Warto podkreślić, że przedstawione redukcje emisji NO2, pyłu PM2,5 oraz NMLZO wpisują się w realizację celów dyrektywy NEC (2016), określającej zobowiązania dla krajów członkowskich UE, w tym Polski, w zakresie osiągnięcia wymaganych poziomów emisji pięciu zanieczyszczeń (poza ww. również SO2 i NH3)”.

Ustanowienie LEZ należy rozpatrzyć również mając na uwadze konieczne koszty, których uda się uniknąć. Zgodnie z Analizą „*Straty środowiskowe (ekologiczne) powodowane przez transport samochodowy odnoszą się, w głównej mierze do zanieczyszczenia powietrza.*

Ponadto dotyczą takich obszarów, jak: zmiany klimatyczne, hałas, kongestia, inne (np. wypadki drogowe). Na koszty zanieczyszczenia powietrza (czyli straty ekologiczne) pochodzące z transportu, w wyniku emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, składają się takie elementy jak: koszty utraty zdrowia, straty materialne, straty w zbiorach oraz przyszłe straty dla ekosystemu (biosfery, gleby, wody). Kategoria kosztów utraty zdrowia uważana jest za jedną z najistotniejszych kategorii w kosztach zanieczyszczenia powietrza. Koszty te wynikają z całokształtu działalności antropogenicznej. Transport odgrywa tu jednak istotną rolę.

Istnieje szereg szacunków strat ekologicznych powodowanych przez transport. Sporządzane są one w różnych układach i wyrażane w różnych postaciach, czy też jednostkach. Niektóre odniesione są do całości zagrożeń, inne – tylko do zanieczyszczenia powietrza. Kilka przykładów zestawiono poniżej:

- Przy obliczaniu wpływu zanieczyszczenia powietrza uwzględnia się następujące wartości pieniężne na wozokilometr:
 - w przypadku transportu autobusowego: 0,37 EUR/wozokilometr (dla prędkości 11–20 km/h, na obszarze miejskim);
 - w przypadku transportu drogowego: 0,03 EUR/wozokilometr (dla prędkości 21-30 km/h, na obszarze miejskim)
- Średni dla krajów Unii Europejskiej koszt zewnętrzny (strata ekologiczna) powodowany przez transport samochodowy to:
 - 64,7 €/1000 pasażerokilometrów – dla samochodów osobowych;
 - 33,8 €/1000 pasażerokilometrów – dla autobusów.
- Każdy przypadek chronicznego zapalenia oskrzeli, w wyniku zanieczyszczenia powietrza przez transport drogowy powoduje, średnio w krajach Unii Europejskiej, stratę w wysokości 169,9 €.
- Śmiertelność dzieci w wyniku zanieczyszczenia powietrza przez transport drogowy oszacowana jest, średnio w krajach Unii Europejskiej, w przedziale od 2 475 do 3 750 tys. €.

Autorzy Analizy przyjęli „przy identyfikowaniu i ocenie skutków, jakie niesie w sobie inicjatywa ustanowienia LEZ w miastach w Polsce, przyjęto założenie, iż skutki te mają charakter pozytywny, a ich miarą jest zmniejszenie (bądź uniknięcie) negatywnego wpływu transportu samochodowego na gospodarkę i środowisko.”

Zgodnie z Analizą przy wszystkich jej założeniach „w oparciu o wyniki tej symulacji oraz jednostkowe wskaźniki strat powodowanych przez transport, dokonano niezbędnych obliczeń. W ich efekcie uzyskano wyrażone pieniężnie wielkości unikniętych szkód/negatywnych skutków (wynikających z emisji substancji do powietrza), dzięki wdrożeniu LEZ w analizowanych miastach. Wynoszą one dla LEZ w Aglomeracji Krakowskiej - 4 326,2 tys. PLN na rok.”

Należy mieć jednak na względzie, iż nie wszystkie założenia, dane i symulacje można bezpośrednio odnieść do tworzonej strefy czystego transportu na obszarze Kazimierza.

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 strefy czystego transportu, w tym 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) generalnie nie wymaga poniesienia innych dodatkowych wydatków na funkcjonowanie Urzędu Miasta Krakowa lub miejskich jednostek organizacyjnych,

5) aktualnie nie pozwala na oszacowanie, czy w przyszłości będzie powodować inne dodatkowe koszty niż ponoszone przed jej wprowadzeniem.