

ZARZĄDZENIE NR 3322/2022
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA 16 listopada 2022 r.

w sprawie przyjęcia i przekazania pod obrady Rady Miasta Krakowa autopoprawki do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie – druk nr 2990

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 autopoprawkę do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie – druk nr 2990.

§ 2. Wykonanie zarządzenia powierza się Sekretarzowi Miasta Krakowa.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Załącznik
do zarządzenia nr 3322/2022
Prezydenta Miasta Krakowa
z dnia 16 listopada 2022 r.

AUTOPOPRAWKA PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA

do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie – druk nr 2990

Na podstawie § 33 ust. 1 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 roku w sprawie Statutu Miasta Krakowa (t.j. Dz. Urz. Woj. Małop. z 2019 r. poz. 7074 i z 2020 r. poz. 919) postanawia się, co następuje:

W projekcie uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie – druk nr 2990, wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. 1. Granice obszaru SCT stanowią granice administracyjne miasta Krakowa. Dokładna lokalizacja wjazdu do i wyjazdu z SCT na układzie drogowo - ulicznym będzie uregulowana projektem organizacji ruchu, w zależności od uwarunkowań geometrycznych oraz możliwości lokalizacji oznakowania, zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i efektywności ruchu drogowego.”;

2) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. 1. Do wjazdu i poruszania się po SCT dopuszczone są pojazdy samochodowe 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 i poruszania się po SCT pojazdy samochodowe inne niż wymienione w ust. 1, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały.”;

3) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. 1. Pojazdy samochodowe uprawnione do wjazdu i poruszania się po SCT, o których mowa w art. 39 ust. 1 Ustawy oraz w § 4 ust. 2 niniejszej uchwały, oznacza się nalepką, wydaną przez Gminę Miejską Kraków lub inną polską gminę, w której ustanowiono strefę czystego transportu.

2. Nalepkę umieszcza się w lewym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu samochodowego. W przypadku pojazdów samochodowych nieposiadających przedniej szyby nalepkę umieszcza się w widocznym miejscu w przedniej części pojazdu w sposób umożliwiający odczytanie zawartych na niej informacji.

3. Na potrzeby okresowych uwarunkowań lokalnych Gmina Miejska Kraków może wydawać dodatkową nalepkę informacyjną, w celu umożliwienia szybkiej i łatwej identyfikacji uprawnień.

4. Ustala się opłatę za wydanie nalepki, o której mowa w ust. 1, w wysokości 5,00 zł.

5. Szczegółowe zasady wydawania nalepek, o których mowa w ust. 1 i ust. 3 określone są w załączniku nr 3 do niniejszej uchwały.”;

4) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. 1. Kontrola uprawnień do wjazdu i 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, 1768, 1783), w szczególności przez Straż Miejską Miasta Krakowa.

2. Weryfikacja uprawnień do wjazdu i poruszania się w obszarze SCT może być również realizowana przy użyciu urządzeń elektronicznego systemu identyfikacji pojazdów.”;

5) Załącznik nr 2 do projektu uchwały otrzymuje brzmienie:

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

- 1) do 30 czerwca 2026 r. pojazdy samochodowe zarejestrowane po raz ostatni 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 raz ostatni 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 samochodowe sklasyfikowane jako motocykle i pojazdy samochodowe inne w klasyfikacji pojazdów określonej w załączniku 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);
- 5) 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. 2277);
- 6) 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);
- 7) pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 2023 r., których właścicielami są osoby, które najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. ukończyły co najmniej 70 lat, prowadzone w trakcie wjazdu i poruszania się w obszarze SCT wyłącznie przez tychże właścicieli.”;

6) Załącznik nr 3 do projektu uchwały otrzymuje brzmienie:

„Ustala się, że nalepka, o której mowa w § 5 ust. 1 niniejszej uchwały jest wydawana w sposób korespondencyjny. Wniosek o wydanie nalepki jest składany 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 należy podać następujące dane dotyczące pojazdu samochodowego: numer rejestracyjny, rok produkcji pojazdu, rodzaj 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. 2277);
- 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 (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 988, 1002, 1768, 1783), 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 najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. przez właściciela pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 2023 r.;
- 5) skan lub kserokopię dowodu rejestracyjnego pojazdu.

W trakcie składania wniosku o wydanie nalepki uiszcza się opłatę, o której mowa w § 5 ust. 4 uchwały, lub załącza się potwierdzenie wcześniej dokonanej opłaty. Nalepka jest wysyłana na adres korespondencyjny wskazany we wniosku niezwłocznie, w terminie ustalonym z producentem nalepek.

Nalepka, o której mowa w § 5 ust. 3 uchwały, będzie wydawana nieodpłatnie na wniosek, po uprzednim uzyskaniu nalepki, o której mowa w § 5 ust.1 uchwały, lub wraz z wnioskiem o jej wydanie.”;

7) Uzasadnienie do projektu uchwały otrzymuje brzmienie:

„Zgodnie z art. 39 ust. 1 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, 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 samochodowych 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 i poruszania się po 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 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 dopuszczalny lub docelowy) 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 PM2,5⁹. 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 PM2,5 oraz dwutlenku azotu¹⁰. Pomimo więc stopniowej poprawy jakości powietrza, sytuacja nie uległa znaczącemu polepszeniu.

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.

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.

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 67-75%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 PM10 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 PM10, a jego udział wynosił blisko 40%.

W zakresie pyłu PM2,5, na terenie Krakowa od 2013 r., 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 PM2,5 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 PM10, PM2,5 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 jego emisja z ogrzewania indywidualnego jest ok. trzykrotnie mniejsza niż emisja z transportu. Wyniki te

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.

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.

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.

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.

przeгляд 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 skrynkach 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;
- 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

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

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. Dokładna lokalizacja wjazdu i wyjazdu z SCT na układzie drogowo-ulicznym zostanie uregulowana projektem organizacji ruchu uwzględniającym jego kształt oraz geometrię, w celu skomunikowania IV obwodnicy (A4 oraz S52) z układem dróg funkcjonującym poza granicami miasta oraz dla umożliwienia wykonania bezpiecznego manewru zawracania lub zmiany kierunku jazdy na skrzyżowaniu, kierowcom pojazdów przekraczających granice miasta, a nie spełniających wymów SCT. Aktualizacja projektu organizacji ruchu nastąpi po ukończeniu niektórych inwestycji infrastrukturalnych (np. IV obwodnicy).

Zasady dopuszczenia pojazdów samochodowych do wjazdu i poruszania się po 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 samochodowych. 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 spalin Euro, charakteryzującą określone rodzaje pojazdów. Takie też kryterium objęcia ograniczeniami pojazdów samochodowych 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 pojazdu samochodowego) 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 i poruszania się po SCT (na zasadach obowiązujących dla danej normy Euro).

Łagodniejsze ograniczenia przewidziano dla pojazdów samochodowych z silnikami o zapłonie iskrowym, natomiast surowsze dla pojazdów samochodowych 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 samochodowe 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 samochodowych do wjazdu i poruszania się po SCT jest data ostatniej rejestracji pojazdu. Pojazdy samochodowe 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:

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 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 samochodowe zarejestrowane po raz ostatni 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 pojazd samochodowy o zapłonie iskrowym musi spełniać następujące minimalne wymogi:

- 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 samochodowych 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 samochodowe, 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 wjazdu i poruszania się po SCT przewidziano dodatkowe wyłączenia na podstawie art. 39 ust. 4 Ustawy. Wyłączeniami objęto pojazdy samochodowe sklasyfikowane jako motocykle i pojazdy samochodowe inne w klasyfikacji pojazdów określonej w załączniku 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 z uwagi na ich mało znaczący udział w ruchu.

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. 2277); (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 samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami są osoby, które najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. ukończyły co najmniej 70 lat, prowadzone w trakcie wjazdu i poruszania się w obszarze SCT wyłącznie przez tychże właścicieli.

Ustawa wskazuje, że pojazdy samochodowe, o których mowa w art. 39 ust. 1 Ustawy, oraz korzystające z wyłączeń na podstawie art. 39 ust. 4 Ustawy, uprawnione do wjazdu do SCT oznacza się nalepką umieszczaną w lewym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu. W przypadku pojazdów samochodowych nieposiadających przedniej szyby nalepkę umieszcza się w widocznym miejscu w przedniej części pojazdu w sposób umożliwiający odczytanie zawartych na niej informacji.

Ustawa wskazuje również, że 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 samochodowych 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. Należy dodać, że pojazdy samochodowe oznaczone nalepką wydaną przez inną polską gminę, w której ustanowiono strefę czystego transportu, są uprawnione do wjazdu i poruszania się po SCT w Krakowie pod warunkiem spełniania wymagań, o których mowa w art. 39 ust. 1 Ustawy oraz w § 4 ust. 2 niniejszej uchwały.

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 przygotowanie 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, umożliwi budowanie pożądaných, 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 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 PM10 i PM2,5, której część pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, takich jak ścieranie okładzin samochodowych (np. opon i hamulców), ścieranie nawierzchni dróg oraz unoszenie zanieczyszczeń 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 umożliwi przyspieszenie procesu wymiany floty pojazdów na spełniającą wymagania w zakresie emisyjności.

Akceptację społeczną wprowadzenia SCT odzwierciedlają wyniki wspomnianych już badań

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

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.

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.”

UZASADNIENIE

Duża część zmian wprowadzonych autopoprawką ma charakter doprecyzowujący zapisy uchwały. Uwzględniając wnioski płynące z konsultacji projektu uchwały oraz zgłoszone w trakcie pierwszego czytania uchwały podczas obrad Rady Miasta Krakowa, dodano zapis mówiący o tym, że dokładna lokalizacja wjazdu i wyjazdu z SCT na układzie drogowo-ulicznym zostanie uregulowana projektem organizacji ruchu uwzględniającym jego kształt oraz geometrię, w celu skomunikowania IV obwodnicy (A4 oraz S52) z układem dróg

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

funkcjonującym poza granicami miasta oraz dla umożliwienia wykonania bezpiecznego manewru zawracania lub zmiany kierunku jazdy na skrzyżowaniu, kierowcom pojazdów przekraczających granice miasta, a nie spełniających wymogów SCT. Aktualizacja projektu organizacji ruchu nastąpi po ukończeniu niektórych inwestycji infrastrukturalnych (np. IV obwodnicy).

Uszczegółowiono, że do wjazdu i poruszania się po SCT dopuszczone są pojazdy samochodowe 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). Wcześniejszy zapis, bez określenia, że chodzi o pojazdy samochodowe, sugerował, że zakazuje się wjazdu i poruszania się po SCT także innym niż samochodowe, pojazdom, np. rowerom. Dopisano, że wymogi dotyczą nie tylko wjazdu, ale i poruszania się po SCT. Odnosząc się do wątpliwości interesariuszy konsultacji projektu uchwały, doprecyzowano, że oznaczenie nalepką nie dotyczy wszystkich pojazdów samochodowych uprawnionych do wjazdu i poruszania się po SCT, lecz pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 39 ust. 1 Ustawy oraz w § 4 ust. 2 uchwały. Dodatkowo dodano zapis wyjaśniający, że pojazdy samochodowe oznaczone nalepką wydaną przez inną polską gminę, w której ustanowiono strefę czystego transportu, są uprawnione do wjazdu i poruszania się po SCT (pod warunkiem spełniania wymagań, o których mowa w art. 39 ust. 1 Ustawy oraz w § 4 ust. 2 niniejszej uchwały). Dodano zapis doprecyzowujący miejsce umieszczania nalepki w przypadku pojazdów samochodowych nieposiadających przedniej szyby (wskazano, że w ich przypadku nalepkę umieszcza się w widocznym miejscu w przedniej części pojazdu w sposób umożliwiający odczytanie zawartych na niej informacji). Usunięto zapis o braku konieczności umieszczania dodatkowej nalepki informacyjnej, która może być wydana na potrzeby okresowych uwarunkowań lokalnych, w widocznym miejscu.

W załączniku nr 2 doprecyzowano, że wymogi w zakresie norm emisji Euro obowiązujące od 1 lipca 2024 r. są zróżnicowane w zależności od daty ostatniej rejestracji pojazdu samochodowego przed lub po 1 stycznia 2023 r. (wcześniejsze sformułowanie, budzące wątpliwości, mówiło tylko o dacie rejestracji przed lub po 1 stycznia 2023 r., bez wskazania, że ma to być data ostatniej rejestracji). Ustosunkowując się do postulatów interesariuszy konsultacji projektu uchwały doprecyzowano, że wyłączeniom gminnym poddaje się również pojazdy samochodowe sklasyfikowane jako motocykle i pojazdy samochodowe inne w klasyfikacji pojazdów określonej w załączniku 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). W tym samym załączniku doprecyzowano, że pojazdy samochodowe podlegające wyłączeniom ze względu na wiek ich właścicieli (osoby, które najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. ukończyły co najmniej 70 lat), to tylko pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, tym samym eliminując ryzyko przerejestrowywania pojazdów samochodowych o większym tonażu, niespełniających wymaganych norm emisji Euro (np. starych autobusów), na osoby starsze. Biorąc pod uwagę wniosek zgłoszony w trakcie pierwszego czytania uchwały podczas obrad Rady Miasta Krakowa, usunięto zapis o wyłączeniu gminnym dotyczącym pojazdów wykorzystywanych wyłącznie w czasie wykonywania obowiązków służbowych przez Straż Miejską Miasta Krakowa, pogotowie energetyczne, wodno - kanalizacyjne, gazowe, ciepłownicze, zarządcę systemu gospodarki odpadami komunalnymi, przychyłając się do wniosku, że tego typu pojazdy powinny spełniać wymogi SCT.

W załączniku nr 3, zgodnie z postulatem zgłoszonym w trakcie pierwszego czytania uchwały podczas obrad Rady Miasta Krakowa, doprecyzowano zapisy odnoszące się do procedury wydawania nalepki, o której mowa w § 5 ust. 1 uchwały. Procedurę sformułowano w sposób niewykluczający z prawa do złożenia wniosku innych, niż właściciel, użytkowników pojazdów, które należy oznaczyć nalepką. Dodano, że w trakcie składania wniosku o ww. nalepkę należy załączyć skan lub kserokopię dowodu rejestracyjnego pojazdu samochodowego (wcześniejszy zapis mówił jedynie o załączeniu kserokopii dowodu rejestracyjnego pojazdu, co byłoby niemożliwe w przypadku składania wniosku przy użyciu formularza on-line).

W związku z dodaniem nowych zapisów w tekście głównym uchwały, zmieniła się numeracja ustępów w § 5, co wymusiło modyfikacje innych zapisów, w których powoływano się na te ustępy.

Zmiany zawarte w autopoprawce do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, nie zmieniają w stosunku do pierwotnego projektu uchwały skutków finansowych dla Budżetu Miasta.

W związku z modyfikacją tekstu głównego uchwały oraz załączników do uchwały, modyfikacji poddano również uzasadnienie, w którym przywoływano oraz uzasadniano ww. zapisy.