

# **OPINIA NR 86/2022 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA Z DNIA 21 listopada 2022 r.**

**dotycząca poprawki nr 3 wniesionej przez Pana Łukasza Sęka i Pana Jakuba Koska, Radnych Miasta Krakowa do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie - druk nr 2990.**

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. 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:

**Opiniuje się pozytywnie z uwagą** poprawkę nr 3 wniesioną przez Pana Łukasza Sęka i Pana Jakuba Koska, Radnych Miasta Krakowa do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie - druk nr 2990.

## **UZASADNIENIE**

Zgłoszona poprawka wprowadza kolejne cztery etapy funkcjonowania Strefy Czystego Transportu w Krakowie stawiając wyższe, niż przewidziane w projekcie uchwały, wymagania w zakresie emisyjności pojazdów, które są dopuszczone do wjazdu i poruszania się po strefie.

W zaproponowanych dwóch pierwszych etapach przyjęto daty obowiązywania wyższych norm emisyjności (od 1 stycznia 2028 r. lub od 1 lipca 2030 r.) w zależności od daty ostatniej rejestracji pojazdu, oraz następujące wymogi: dla pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym normę euro 5/V i odpowiadające im lata produkcji, a dla pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym normę euro 6/VI i odpowiadające im lata produkcji.

W dalszej perspektywie zaproponowano daty obowiązywania jeszcze wyższych norm emisyjności, tj. od 1 stycznia 2031 r. lub od 1 lipca 2032 r. w zależności od daty ostatniej rejestracji pojazdu, oraz następujące wymogi: dla pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym normę euro 6/VI i odpowiadające im lata produkcji, a dla pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym normę euro 6d/VI i odpowiadające im lata produkcji. Z uwagi na to, że rolą SCT jest poprawa jakości powietrza i ochrona zdrowia mieszkańców Miasta, zaproponowana poprawka umożliwi spełnienie powyższych celów.

Jednocześnie należy mieć na uwadze wyniki badań rzeczywistej emisji spalin przeprowadzone w czerwcu 2019 r. na ulicach Krakowa, które wykazały, że najczęściej szkodliwych substancji do powietrza emitują najstarsze pojazdy z silnikami Diesla i to przede wszystkim do eliminacji tych pojazdów z ruchu należy dążyć. Wyniki te potwierdziły również badania wykonane tą samą metodą w grudniu 2021 r.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, jako jednostka przygotowująca projekt uchwały, szacował redukcję emisji pyłów zawieszonych oraz tlenków azotu, prowadzącą do zmniejszenia wpływu tych szkodliwych zanieczyszczeń na zdrowie mieszkańców, możliwą do otrzymania wskutek wprowadzenia zasad SCT. Ostatecznie przedstawione w projekcie wymagania i zasady funkcjonowania SCT uwzględniają nie tylko czynnik ekologiczny, ale również socjalno-ekonomiczny, wynikający z postulatów mieszkańców zgłaszanych podczas konsultacji społecznych, czego wyrazem jest m.in. złagodzenie pierwotnie planowanych wymogów SCT. Rozwiązania zaproponowane w projekcie uchwały są minimalnymi, jakie

powinny zostać przyjęte przez Radę Miasta Krakowa, aby została zachowana idea SCT, a sama strefa przyniosła efekty w postaci zmniejszenia zanieczyszczeń z transportu.

Mając na uwadze powyższe opiniuję pozytywnie z uwagą poprawkę nr 3 wniesioną przez Pana Łukasza Sęka i Pana Jakuba Koska, Radnych Miasta Krakowa do projektu uchwały wg druku nr 2990.