



Kraków nie jest wyspą

2015-06-29

O tym, co wpływa na stan krakowskiego powietrza i sposobach jego poprawy z Witoldem Śmiałkiem, Doradcą Prezydenta Miasta Krakowa ds. Jakości Powietrza rozmawia Tadeusz Mordarski.

Doradzi Pan Prezydentowi Krakowa, aby wprowadził zakaz wjazdu do centrum starych samochodów, które nie spełniają norm emisji spalin?

Witold Śmiałek: W moim przekonaniu taka strefa powinna powstać. Na razie trudno mówić jednak o konkretnych założeniach, bo te się dopiero klarują. Najprawdopodobniej samochody niespełniające określonych norm nie będą mogły wjeżdżać czasowo lub na stałe do strefy organicznego ruchu. Za wcześniej, by dyskutować też o wielkości strefy, ale wstępne przymiarki mówią o pierwszej i być może o części drugiej obwodnicy miasta. Należy pamiętać jednak o tym, że samo wprowadzenie zakazu wjazdu aut do strefy ograniczonej emisji bez działań dodatkowych o charakterze organizacyjnym i infrastrukturalnym spowoduje paraliż komunikacyjny. Dlatego też utworzenie strefy musi iść w parze m.in. z budową systemu parkingów typu P&R połączonych z centrum, rozbudową systemu komunikacji miejskiej oraz systemem informującym kierowców o tym, czy w określonym czasie strefa jest aktywna, czy nie. Szacujemy, że ewentualne wprowadzenie strefy mogłoby zostać zrealizowane na przełomie lat 2016/2017, dlatego już teraz niezwykle ważne jest opracowanie wszystkich założeń i ich systematyczna weryfikacja.

Jest Pan przekonany o słuszności wprowadzenia zakazu wjazdu dla starych aut?

WŚ: Jestem przekonany, że mieszkańcy Krakowa chcą oddychać świeżym powietrzem, a utworzenie strefy jest sprawdzonym elementem polepszenia jakości powietrza. W Europie Zachodniej na przestrzeni lat 2006–2013 powstało ponad 200 takich stref i np. w Berlinie zanotowano zmniejszenie o ponad 5 proc. stężenia pyłu w powietrzu. Jednocześnie odnotowano średnio o 10 dni mniej w skali roku z przekroczonymi dopuszczalnymi stężeniami pyłu PM 10.

Ile samochodów zostanie wykluczonych z ruchu, gdy nowe normy wejdą w życie?

WŚ: To jeden z elementów, który będziemy badać. Przykładowo w Berlinie, po wprowadzeniu norm obowiązujących od 2010 r. (np. dla silników diesla wymagana EURO 4) norm nie spełniało ok. 10 proc. samochodów zarejestrowanych w mieście. Ze względu na strukturę wiekową samochodów poruszających się po Krakowie opracowanie zasad poruszania się po takiej strefie będzie stanowiło spory problem.

Wprowadzenie zakazu wjazdu do centrum starych samochodów to tylko jeden z elementów walki ze smogiem w Krakowie...

WŚ: W opinii publicznej od lat funkcjonuje konieczność ograniczania szkodliwości niskiej emisji. Według mnie należy doprowadzić do sytuacji, w której działania dotyczące poprawy jakości powietrza będą traktowane jako integralna całość. Wpływ na jakość krakowskiego powietrza ma bowiem nie



tylko emisja niska (z kotłów i pieców opalanych węglem), ale także emisje: komunikacyjna, wtórna, napływowa i przemysłowa. Są to elementy wzajemnie powiązane, które, oprócz specyficznego ukształtowania terenu miasta, wpływają całościowo na stan powietrza. W moim przekonaniu – i taką rekomendację będę przedkładał Panu Prezydentowi – odczuwalny efekt poprawy jakości powietrza będzie tylko wtedy, gdy będziemy zajmować się wszystkimi typami emisji jednocześnie oraz współpracować zarówno z gminami ościennymi, jak i z władzami samorządowymi województw ościennych, w tym szczególnie województwa śląskiego. W każdym z opisanych powyżej obszarów musimy wykazać się aktywnością.

Na przykład?

WS: Do jesieni tego roku powinna zakończyć się inwentaryzacja pieców i kotłów na paliwa stałe w obrębie granic naszego miasta. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że Kraków to nie samotna wyspa na oceanie. W obrębie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego istnieje prawdopodobnie kilka lub nawet kilkanaście tysięcy palenisk wykorzystujących do spalania na co dzień węgiel i mających bezpośredni wpływ na jakość powietrza w mieście. Dlatego nie mamy wyboru. Chcąc zauważalnie poprawić jakość powietrza, jesteśmy skazani na współpracę i wymianę wiedzy z naszymi sąsiadami.

Co obecnie jest największą przeszkodą w pracach nad poprawą jakości powietrza?

WS: Poważnym zagrożeniem dla tempa wymiany pieców w Krakowie jest przeciągające się procedowanie skargi kasacyjnej dotyczącej odrzucenia przez Wojewódzki Sąd Administracyjny „Uchwały antysmogowej”, nakazującej wprowadzenie na terenie miasta całkowitego zakazu stosowania paliw stałych, w tym węgla. Zmiana decyzji WSA w wyższej instancji znacząco zwiększy zainteresowanie dotacjami do wymiany pieców. Na wypadek, gdyby jednak Uchwała została uchylona lub utknęła w sądzie, szykujemy tzw. „wariant alternatywny”. Bardzo dużą rolę powinny w nim odegrać organizacje pozarządowe. Chcemy, aby ich aktywność uzupełniała wysiłki gminy w kwestii edukacji i podnoszenia świadomości oraz promowaniu dobrych nawyków związanych z codziennymi działaniami na rzecz ochrony i poprawy jakości powietrza.