Stanowisko ws. skargi wojewody do WSA odnośnie do SCT

2023-04-19

Oświadczenie Zarządu Transportu Publicznego w sprawie skargi Wojewody Małopolskiego do WSA dotyczącej uchwały wprowadzającej Strefę Czystego Transportu w Krakowie.

Strefa Czystego Transportu w Krakowie została przyjęta w formie uchwały Rady Miasta Krakowa dla ochrony mieszkańców, ograniczenia wpływu na ich organizmy szkodliwych substancji zawartych w spalinach samochodowych. Liczne badania polskie i zagraniczne pokazują, że to co wydobywa się z rur wydechowych samochodów ma bardzo negatywny wpływ na jakość powietrza w danym obszarze i tym samym bezpośrednio wpływa negatywnie na zdrowie mieszkańców. Spaliny mogą powodować poważne schorzenia płucne czy sercowe, alergie, a także zwiększoną podatność np. na grypę.

Celem nadrzędnym inicjatywy uchwałodawczej w sprawie SCT była więc ochrona zdrowia i życia mieszkańców. Obowiązek realizacji tego celu wynika również z Konstytucji RP. Zarzuty w zakresie sposobu jego realizacji w omawianym przypadku nie powinny dotyczyć uchwały, a ustawy, która określa warunki wprowadzania Stref Czystego Transportu w Polsce. Uchwała jest tylko aktem prawa miejscowego, wykonawczym w stosunku do przedmiotowej ustawy.

W projekcie przedstawionym Radzie Miasta Krakowa granice strefy zostały wyznaczone możliwie najdokładniej na daną chwilę. Na stan i czas, kiedy była przyjmowana uchwała. Trudno bowiem założyć, że trzeba by z głosowaniem nad takimi dokumentami zawsze czekać do wprowadzenia ostatecznej organizacji ruchu na danym obszarze. Ponieważ w zasadzie blokowałoby to wprowadzanie stref. W takim wypadku bowiem każda zmiana organizacji ruchu (choćby zmiana ulicy z dwukierunkowej na jednokierunkową, czy wprowadzenie objazdu z powodu remontu) powodowałaby niezgodność przyjętego na sztywno prawa ze stanem faktycznym, czyli mogłaby nawet unieważniać strefę. Takie dokumenty muszą zatem mieć, w naszej ocenie, możliwość uzupełnienia i aktualizacji.

Trzeba też zaznaczyć, że w oparciu o przyjętą uchwałę przygotowywany jest projekt organizacji ruchu wyznaczający dokładnie granice SCT w Krakowie. Ma być on gotowy w III kwartale tego roku. Wówczas zarzut braku tego dokumentu stanie się nieaktualny.

Uchwała powołująca Strefę Czystego Transportu w Krakowie została przyjęta 23 listopada 2022 r. Skarga do sądu trafiła dopiero po pół roku. I nie oznacza zaprzestania prac nad wprowadzaniem SCT. Jest to prawo wciąż obowiązujące (choć jego przepisy będą *de facto* uruchomione dopiero w roku przyszłym). Stąd na tę chwilę żadna z dat wprowadzenia kolejnych etapów nie jest zmieniona.

Przypomnijmy, że Strefa Czystego Transportu w pierwszym etapie będzie dotyczyć samochodów mających nawet ponad 30 lat. Już 4 lata temu (2019 r.) było ich w ruchu mniej niż 2 procent. Trudno więc uznać, że jest to rozwiązanie szczególnie dotkliwe. Drugi etap ma wejść w życie dopiero w drugiej połowie roku 2026. Czyli 7 lat po badaniach, które mówiły, że aut z normą Euro niższą dla diesla niż 5, a tych z silnikiem benzynowym niższą niż Euro 3, było około 20%. Ile z tych pojazdów zostało już wymienionych? Ile zostanie wymienionych w ciągu najbliższych 3 lat? Liczymy na to, że sporo. Taki jest bowiem naturalny cykl wymiany pojazdów. Co więcej – w międzyczasie powstanie

wiele atrakcyjnych alternatyw dla poruszania się mieście, znacznie rozwinie sieć połączeń autobusowych, tramwajowych, kolejowych. Budowane są nowe drogi dla rowerów. Wiele osób w ogóle może zrezygnować więc z samochodu jako środka transportu miejskiego – ponieważ takie są trendy europejskie. A Kraków (w tym jego mieszkańcy) chce być w awangardzie w walce o dobre środowisko i klimat.

Zarząd Transport Publicznego w Krakowie