Wojewódzki Program Ochrony Powietrza – do poprawy!

2013-01-30

Zbyt ostrożny, bez żadnych nowych rozwiązań czy uwzględnienia specyfiki Krakowa, z pomysłami na ograniczenie emisji komunikacyjnych, które mogą spowodować skutek odwrotny od zamierzonego, a przy okazji doprowadzić do paraliżu komunikacji miejskiej. Prezydent opiniuje projekt Programu Ochrony Powietrza dla Krakowa, przygotowany na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego.

Podczas sesji Rady Miasta Krakowa, zaprezentowana została opinia Prezydenta Krakowa do projektu „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego". „Do dokumentu podeszliśmy bardzo poważnie, bo sprawa poprawy powietrza jest dla nas kluczowa. Wczytując się jednak w niektóre zapisy i analizując wypowiedzi przedstawicieli samorządu wojewódzkiego, można odnieść wrażenie, że z tym problemem pozostaniemy znowu sami, bez wsparcia instytucji, ustawowo delegowanych do działań na rzecz poprawy powietrza" – komentuje Jacek Majchrowski.

Co zatem nie podoba się władzom Krakowa w przedstawionym projekcie Programu Ochrony Powietrza? Przede wszystkim dokument nie spełnia oczekiwań wyznaczonych w art. 91 ust. 1 ustawy Prawo ochrony Środowiska. Chodzi o osiągnięcie w najbliższym czasie wymaganych poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu. Działania naprawcze przewidują możliwość osiągnięcia wymaganych standardów jakości powietrza dopiero w roku 2023. Nie uwzględniają też faktu unijnymi terminów oraz grożących ze strony Unii Europejskiej kar za ich niedotrzymanie.

Co więcej, pomimo złego stanu powietrza projekt Programu nie wprowadza żadnych nowych rozwiązań dających mieszkańcom Krakowa nadzieję na czyste powietrze. Pomimo od lat prowadzonych w Krakowie działań samorządu, zgodnych z kierunkami wyznaczonymi w programach naprawczych jakości powietrza, stan powietrza w Krakowie nadal jest zły. „Dlatego od aktualizowanego obecnie programu oczekiwaliśmy radykalnych rozwiązań, włącznie z proponowanym przez nas od kilku lat zakazem stosowania paliw stałych" – mówi Jacek Majchrowski.

W dokumencie niemal zupełnie pomięto aspekt zanieczyszczeń przemysłowych, który w przypadku Krakowa jest znaczący. „Powinniśmy żądać od wszystkich sprawców złego stanu powietrza, także przedsiębiorców, zobowiązań do niezwłocznych i intensywnych działań" – uważa Prezydent Miasta.

Projekt Programu ma też wady w zakresie ograniczenia emisji komunikacyjnej. Otóż w jednym z punktów proponuje się utworzenie zakaz wjazdu do centrum Miasta m.in. dla pojazdów komunikacji miejskiej, które nie spełniają normy Euro 4. Takie rozwiązanie, zdaniem władz Krakowa, spowoduje skutek odwrotny od zamierzonego. Emisja autobusów miejskich nie przekracza kilku procent całej emisji komunikacyjnej, a w tym wypadku głównymi winowajcami są samochody osobowe i tranzyt ciężarówek przez Kraków. Takie rozwiązanie spowoduje natomiast wyłączenie z eksploatacji 63 proc. autobusów komunikacji miejskiej. „Proponujemy stopniowe rozszerzanie strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej i pozostawienie przywilejów dla komunikacji miejskiej – jeden autobus zastępuję bowiem około 40 samochodów osobowych" – podkreśla Jacek Majchrowski. Władze Krakowa liczą też, że rząd wreszcie zrealizuje plany związane z dokończeniem budowy IV obwodnicy Miasta.

Prezydent Krakowa ma też za złe, że w części projektu dotyczącej monitoringu pyłu PM10, Kraków porównywany jest do innych miast w województwie małopolskim i w Polsce w oparciu o wartości stężeń mierzonych na stacji komunikacyjnej przy Al. Krasińskiego. „Dane ze stacji komunikacyjnej porównywane są do wyników pomiarów ze stacji tzw. tła miejskiego innych miejscowości. Uważamy, że w analizie powinna być brana pod uwagę stacja przy ul. Bujaka, która ma podobna charakterystykę do stacji w innych miastach" – mówi Prezydent Majchrowski.

Władze Krakowa uważają też, że tak poważny dokument, sporządzony na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego przez firmę zewnętrzną, powinien posiadać niezależne opinie ekspertów.