

Kraków, 21 grudnia 2022 r.

Stowarzyszenie Kultury Chrześcijańskiej
im. Ks. Piotra Skargi
ul. Augustiańska 28
31-064 Kraków

DO:

Wojewoda Małopolski
Sz. P. Łukasz Kmita
Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie
ul. Basztowa 22
31-156 Kraków

WNIOSEK O STWIERDZENIE NIEWAŻNOŚCI UCHWAŁY RADY MIASTA KRAKOWA

Działając w imieniu własnym oraz reprezentowanych przez nas mieszkańców Krakowa i Małopolski, niniejszym wnosimy o zastosowanie art. 91 ust. 1 *Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* (Dz. U. RP 1990, nr 16, poz. 95) tj. o stwierdzenie nieważności *Uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie*.

Niniejszy wniosek dotyczy całości w/w uchwały w związku z niezgodnością jej treści z przepisami *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. RP 2018, poz. 317), jak również z uwagi na niezgodność w/w uchwały z przepisami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz z powodu naruszenia przepisami w/w uchwały osobistego interesu prawnego wnioskodawców, z uwagi na bezpośredni związek pomiędzy w/w uchwałą a indywidualną i prawnie chronioną sytuacją. Jednocześnie, do czasu rozpoznania niniejszego wniosku i zbadania treści w/w uchwały, wnioskujemy o ustanowienie środka zabezpieczającego poprzez wstrzymanie jej wykonania.

UZASADNIENIE

W marcu 2022 r. urzędnicy krakowskiego magistratu zaprezentowali publicznie projekt uchwały ustanawiającej na części obszaru miasta Krakowa tzw. strefę czystego transportu. Wedle inicjatorów projektu, nowe regulacje, korzystając z możliwości zawartych w znowelizowanej *Ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. RP 2018, poz. 317, z późniejszymi zmianami), miały zacząć obowiązywać już od 1 stycznia 2023 roku i korzystnie wpłynąć na jakość powietrza w Krakowie poprzez wprowadzenie zakazu ruchu dla określonych kategorii pojazdów spalinowych w granicach obszaru wytyczonego tzw. drugą obwodnicą. Projekt ten został poddany w dniach 17 marca – 13 maja pod konsultacje społeczne. Konsultacje te, których

Urząd Miasta Krakowa nie promował w żaden specjalny sposób, nie przyciągnęły większej uwagi społecznej. Realizował je Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w formule biernego przyjmowania ewentualnych uwag mieszkańców drogą korespondencyjną oraz e-mailową, jak również w formie spotkań warsztatowych w niewielkich grupach oraz konsultacji telefonicznych, w ramach których – bez rozpropagowania takiej informacji na dużą skalę – zaoferowano mieszkańcom kilka dwugodzinnych dyżurów telefonicznych.

Poważne wątpliwości wobec sposobu przeprowadzenia konsultacji społecznych

Całość działań informacyjnych, jakie opisano w oficjalnym raporcie z konsultacji społecznych (R. Garpiel, *Raport z konsultacji propozycji Strefy Czystego Transportu w Krakowie*, 07.06.2022, źródło: obywatelski.krakow.pl), sprowadzała się jedynie do opublikowania stosownych informacji na stronie internetowej Urzędu Miasta Krakowa oraz w sumie do kilkunastu postów opublikowanych na stronach społecznościowych w/w urzędu w serwisach społecznościowych Facebook i Instagram. Serwisy te cechuje algorytm ograniczający widoczność organiczną tego typu treści do niewielkiego ułamka osób będących fanami lub obserwatorami danej strony. Nie może zatem dziwić, że w konsultacjach na poziomie formularza internetowego służącego do przesłania opinii zarejestrowano jedynie 616 opinii, w tym – jak twierdzi autor raportu – wiele z nich powieliło się, natomiast tylko 77 osób przesłało swoje uwagi drogą pocztową. Dodając do tego zaledwie 26 osób, które wzięły udział w spotkaniach warsztatowych, uzyskujemy obraz projektu, którego faktycznie nie skonsultowano z szerokim i reprezentatywnym gronem mieszkańców.

Urzednicy w następnym kroku przystąpili do radykalnych zmian we wspomnianym wcześniej projekcie uchwały tworzącej tzw. Strefę Czystego Transportu, ignorując tym samym wszystkie opinie podważające zasadność jej wprowadzenia. Nowy projekt uchwały został poddany pod właściwe z punktu widzenia wymogów ustawowych konsultacje społeczne w dniu 20 września 2022 roku. Konsultacje te ograniczono jednak do możliwego najkrótszego czasu, jaki przewiduje dla nich ustawodawca, a więc do 21 dni. Przy braku jakiegokolwiek akcji propagującej konsultacje, bez zaangażowania większego grona mieszkańców w proces tworzenia uchwały, konsultacje zostały zamknięte dnia 10 października, po czym projekt uchwały w niezmienionym kształcie został przesłany przez Prezydenta Miasta Krakowa do Rady Miasta jako inicjatywa uchwałodawcza.

Opisany powyżej sposób przeprowadzenia konsultacji społecznych nasuwa poważne wątpliwości odnośnie rzetelności przeprowadzenia procesu. Projekt najważniejszy z punktu widzenia późniejszych działań legislacyjnych, a więc projekt z września 2022 r., nie został w sposób rzetelny skonsultowany z mieszkańcami, jak również nie wykazano pozyskania dla niego poparcia społecznego.

Projekt uchwały zawarty w druku nr 2990 był procedowany na trzech posiedzeniach Rady Miasta, po czym został uchwalony w dniu 23 listopada 2022 r. większością głosów 24 poparcia wobec 13 przeciw i 3 wstrzymujących się. Wypada przy tym zauważyć, iż procedowaniu rzeczonyj uchwały towarzyszyły liczne protesty społeczne. Jednoznaczny głos przeciwko uchwale w dniu 30 października 2022 r. zabrało nasze Stowarzyszenie, publikując specjalne oświadczenie. Oprócz tego, Stowarzyszenie Otwarta Wieliczka oraz Miejska Pracownia Logistyczna skierowały do Rady Miasta Krakowa poparte licznymi argumentami wnioski o odrzucenie uchwały. W dniu 9 listopada 2022 roku pod Urzędem Miasta Krakowa odbyła się pikiet organizowana przez szereg fundacji i stowarzyszeń, w której wzięło udział kilkadziesiąt osób. Podczas zgromadzenia odczytano apel

mieszkańców przeciwko wprowadzeniu w Krakowie tzw. Strefy Czystego Transportu. Jednocześnie, na stronie internetowej nieoddamyaut.pl/krakow nasze Stowarzyszenie przeprowadziło akcję petycyjną, skierowaną do Prezydenta Miasta Krakowa Jacka Majchrowskiego jako inicjatora projektu oraz do przewodniczących wszystkich klubów radnych obecnych w bieżącej kadencji Rady Miasta z jednoznacznym żądaniem głosowania przeciwko projektowi zawartemu w druku 2990. Pod petycją podpisało się ponad 3800 osób.

Uchwała nr C/2707/22, której dotyczy niniejszy wniosek, zasługuje na krytyczną ocenę pod kątem prawno-ustrojowym, pod kątem skutków jego oddziaływania na społeczeństwo, jak również z przyczyn formalnych, przez co powinna zostać uznana za nieważną.

Niezgodność z ustawami

W zakresie formalno-prawnym, należy wskazać, iż uchwała ta nie wykonuje w pełni dyspozycji art. 40 z *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. RP 2018, poz. 317), który określa sposób przyjęcia oraz zakres przedmiotowy treści uchwały ustanawiającej w danej gminie tzw. Strefę Czystego Transportu. Zgodnie bowiem z art. 40 ust. 2 wspomnianej ustawy, uchwała ustanawiająca taką strefę powinna zawierać: granice obszaru strefy, sposób organizacji ruchu w strefie, dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości faktu przyjęcia uchwały i jej treści, wysokość oraz sposób poboru opłaty dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin przewidzianych uchwałą, które w godz. 9-17 w okresie do trzech lat od momentu wprowadzenia strefy będą uprawnione do poruszania się po jej obszarze, a także wysokość opłaty za nalepkę i szczegółowy sposób wydawania nalepki oznaczającej pojazd uprawniony do wjazdu do strefy.

Konstrukcja językowa art. 40 ust. 2 wskazuje, iż wymienione wyżej treści są obligatoryjne dla organu stanowiącego i powinny znaleźć się w treści uchwały, bez względu na kształt prawno-organizacyjny, jaki gmina wybierze dla funkcjonowania strefy. Jednakże uchwała nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa nie zawiera treści przewidzianych w punktach 2 i 4 tego ustępu, co stanowi formalne i materialne naruszenie dyspozycji ustawowej. Brak ujęcia w uchwale treści związanych z pkt 4 (art. 40 ust. 2 ustawy) można uznać za brak formalny, jak również za poważne ograniczenie praw podmiotowych licznej grupy mieszkańców. W perspektywie ewentualnego wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie – wobec nieumieszczenia w treści uchwały ją ustanawiającej jakichkolwiek możliwości odpłatnego wjazdu do strefy dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin i zarazem nieobjętych katalogiem wyłączeń – brak stosownej regulacji stanowi z jednej strony uchybienie formalne, natomiast z drugiej strony nie może być usprawiedliwiany arbitralnym wyborem organu uchwalodawczego, do którego ten ma podstawę prawną w fakultatywnym ujęciu treści art. 39 ust. 5 *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. Wobec nieuwzględnienia w koncepcji prawno-organizacyjnej dla Strefy Czystego Transportu w Krakowie możliwości wjazdu do niej za dodatkową opłatą, stosowny zapis o braku takiej regulacji i zarazem możliwości winien znaleźć się w uchwale Rady Miasta.

Jeszcze większe konsekwencje niesie za sobą uchybienie legislacyjne Rady Miasta Krakowa w przedmiocie nieuwzględnienia w treści uchwały art. 40 ust. 2 pkt 2 *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. Brak unormowania zasad organizacji ruchu drogowego w obrębie strefy – szczególnie w sytuacji objęcia jej granicami całego obszaru miasta – rodzi poważne zagrożenia wywołania chaosu w ruchu drogowym w wielu punktach miasta,

zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz narażenia kierowców pojazdów poruszających się po obrzeżach miasta, w tym po obwodnicy ekspresowo-autostradowej, na mandaty i grzywny wynikające z niemożności ominięcia tzw. Strefy Czystego Transportu nawet w ruchu tranzytowym. Jak bowiem wykazali eksperci Stowarzyszenia Otwarta Wieliczka (artykuł *Petycja o unieważnienie zakazu aut i motocykli spalinowych w Krakowie (strefy SCT)*, opublikowany na panbartek.pl), pojazdy zjeżdżające z autostrady A4 oraz dróg ekspresowych S7 i S52 w kierunku Krakowa nie mają możliwości zmiany kierunku jazdy i tym samym automatycznie trafiać będą do Strefy Czystego Transportu. Oczywistym jest, że pośród tego typu pojazdów znajdzie się wiele pojazdów spoza Krakowa oraz spoza Polski, które nie posiadają wydanych uprzednio w postępowaniu administracyjnym i przesłanych pocztą nalepek zezwalających na wjazd do strefy. Takie ukształtowanie Strefy Czystego Transportu pośrednio narusza zapisy ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, uniemożliwiając zastosowanie się przez kierujących pojazdami korzystającymi z w/w dróg do przepisu z art. 22 ust. 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Mało tego, należy zwrócić uwagę na fakt, iż władze miasta Krakowa mogą ustawiać oznakowanie drogowe informujące o wjeździe do Strefy Czystego Transportu jedynie w granicach administracyjnych miasta, natomiast takie oznakowanie w przypadku zmian dostosowujących organizację ruchu do przepisów obowiązujących w strefie wymagane byłoby do zastosowania poza granicami miasta. Tych wszystkich regulacji jednak w uchwale nr C/2707/22 brakuje, co czyni jej treść niezgodną ze wspomnianą wcześniej delegacją ustawową.

Niezgodność z Konstytucją RP

Niniejszy wniosek jest w pełni zasadny z punktu widzenia respektowania przez Radę Miasta Krakowa konstytucyjnych praw i wolności, przynależnych jednostce. W związku z bardzo szerokim w swym zakresie materialnym i wysoce prawdopodobnym stanem niezgodności treści uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z przepisami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, wykonanie rzeczony uchwały powinno zostać wstrzymane, a sama uchwała winna zostać poddana kontroli konstytucyjności, w szczególności pod kątem niezgodności jej przepisów z art. 52 i art. 64 Konstytucji, w związku z art. 31 ust. 1 i 3 Konstytucji.

Konstytucyjna wolność przemieszczania się, którą ujęto w art. 52 wraz z wolnością wyboru miejsca zamieszkania i pobytu, jest częścią katalogu praw i wolności, zadekretowanego nie tylko w polskiej ustawie zasadniczej, ale także w traktatach międzynarodowych, takich jak Powszechna Deklaracja Praw Człowieka, czy też Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych. Jak stwierdził polski Trybunał Konstytucyjny (wyrok K 34/99 z 28 czerwca 2000 r.), wolność ta oznacza, iż niezbędne jest „stworzenie i utrzymanie w odpowiednim stanie systemu dróg publicznych, po których każdy może poruszać się w sposób wolny od utrudnień”.

W pracy naukowej pt. „Wolność przemieszczania się” Justyna Węgrzyn zauważa, że orzecznictwo Trybunału wskazuje również, w jaki sposób należy postrzegać ową swobodę. Według niej, ta konstytucyjna zasada dotyczy wprost prawa do przemieszczania się po terytorium państwa polskiego z punktu A do punktu B, za pomocą różnych środków komunikacji. Cytuje przy tym inne orzeczenie polskiego sądu konstytucyjnego – nr K21/05 z 2006 r. – w którym sędziowie orzekli: „Konstytucyjna wolność poruszania się jest więc szczególnym przejawem zarówno wolności osobistej, jak i prawa decydowania o swym życiu osobistym, stanowi także egzemplifikację ogólnego wolnościowego statusu jednostki [...] Istotą gwarancyjną wolności poruszania się jest zakaz wprowadzania przez ustawodawcę jakichkolwiek kompetencji organów władzy publicznej

dotyczących ograniczeń tej wolności czy też tworzenia, znanych z praktyki ustrojów niedemokratycznych, *miast zamkniętych* [...] Wolność ta [...] ma charakter powszechny w tym znaczeniu, że stanowi podstawowe prawo człowieka uznane w powszechnie obowiązujących aktach prawa międzynarodowego”.

Przytoczona wykładnia, wyrażona w wyrokach Trybunału Konstytucyjnego, wymaga od ustawodawcy specyficznego i zarazem bardzo ostrożnego traktowania kompetencji zawartej w art. 52 ust. 3 Konstytucji. Nie można zatem tego zapisu konstytucyjnego traktować jako kompetencji dla organów władzy publicznej do swobodnego, arbitralnego ograniczania wolności przemieszczania się, przy dochowaniu jedynie ustawowych wymogów formalnych. Inaczej mówiąc, takiego zapisu – szczególnie, iż w zakresie przesłanek materialnych jego uzupełnienie stanowi katalog wyjątków zapisany w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP – nie można traktować jako delegacji ustrojowej dla tworzenia reguł, lecz co najwyżej jako przyzwolenie na ściśle określone i uzasadnione wyjątki od reguły wynikającej z gwarancyjnego traktowania wolności przemieszczania się. Jak bowiem zauważył Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 16 marca 2021 r. (sygn. akt II KK 74/21), przesłanki wymienione w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP mają charakter kumulatywny. Oznacza to, iż musi jednocześnie zachodzić uzasadnienie formalne (wyrażone w formie ustawowej ograniczenia omawianych swobód), materialne (ustanowienie tylko takich ograniczeń, które nie naruszają istoty danej wolności lub prawa podmiotowego) oraz określające granice takiego ograniczenia, tj. tylko wtedy, gdy ograniczenie takie jest konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia, moralności publicznej albo wolności i praw innych osób.

Tymczasem, kształt, zasięg i charakter tzw. Strefy Czystego Transportu w Krakowie wskazują, iż władza samorządowa dąży do złamania powyżej opisanych praw i wolności konstytucyjnych. Wprowadzając zakaz poruszania się po obszarze całego miasta dla pojazdów niespełniających arbitralnych norm emisji spalin, nie tylko ignoruje się fakt uprzedniego dopuszczenia do ruchu, w tym uzyskania przez takie pojazdy wszelkich niezbędnych atestów i homologacji, ale również w oczywisty sposób na masową skalę narusza się istotę konstytucyjnej wolności przemieszczania się oraz wyrażonego w art. 64 Konstytucji RP prawa do własności. Jeśli bowiem kilkaset tysięcy osób zamieszkujących omawiany obszar oraz kolejne kilkaset tysięcy osób zamieszkałych poza Krakowem i regularnie korzystających z dróg publicznych na obszarze miasta, które uprzednio nabyły na własność dopuszczone do ruchu pojazdy, traci możliwość jakiegokolwiek korzystania z tych pojazdów w celach transportowych, stanowi to naruszenie ich prawa do własności jako prawa podmiotowego oraz rażące ograniczenie ich swobody przemieszczania się. To ostatnie mogą oni wciąż realizować, ale w sposób uzależniający te osoby od publicznych środków transportu lub w sposób narażający te osoby na niewspółmiernie wysokie koszty – poprzez korzystanie z usług transportu prywatnego. Przedmiot prawa własności, jakim jest samochód (notabene nabyty najczęściej z majątku danej osoby), traci swoją właściwość, gdyż nie można z niego korzystać w celu przemieszczania się, jak również nie towarzyszy takiej regulacji jakiegokolwiek odszkodowanie. Stanowi to rażące naruszenie art. 64 ust. 1 Konstytucji RP wskutek braku dostatecznego uzasadnienia dla ograniczeń tego podstawowego prawa.

Przytoczone w powyższym wywodzie przepisy konstytucyjne są częścią większej całości, jaką jest system ustrojowy państwa. W systemie tym jedną z zasad obejmujących ogół działań władz publicznych względem obywatela jest wyrażona w art. 32 Konstytucji RP zasada niedyskryminacji obywateli z jakiegokolwiek przyczyny, obejmująca swym zakresem życie polityczne, społeczne i gospodarcze. Trudno nie zauważyć, iż w przypadku zastosowania w paragrafów 4 i 5 uchwały nr

C/2707/22 Rady Miasta Krakowa, wobec braku alternatywnych możliwości korzystania z obszaru tzw. Strefy Czystego Transportu przez obywateli posiadających pojazdy niespełniające norm określonych w art. 39 ust. 1 i 2 *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*, wytworzy się sytuacja, w której naruszona zostanie równość wobec prawa tych obywateli. Działaniem dyskryminującym w życiu ekonomicznym i społecznym będzie sytuacja, w której dla poruszania się po tzw. Strefie Czystego Transportu konieczne będzie zgromadzenie przez tę grupę obywateli w stosunkowo krótkim czasie dużych środków finansowych na zakup pojazdu spełniającego normy emisji spalin przewidziane w załączniku do w/w uchwały Rady Miasta Krakowa. Mało tego, każdy obywatel, którego prawa ograniczone zostaną wskutek wejścia w życie przytoczonych wyżej przepisów uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa, ma prawo zaskarżenia tych przepisów do sądu administracyjnego, jako że bezpośrednio naruszają one jego indywidualny interes prawny. Jak bowiem stwierdził Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 1 lipca 2021 r. (sygn. akt SK 23/17), uprawnionym do wniesienia skargi na akt prawa miejscowego do odpowiedniego sądu administracyjnego jest każdy, kto stwierdza, iż taki akt narusza w sposób bezpośredni, zindywidualizowany, obiektywny i realny jego interes prawny. W przypadku przepisów ustanawiających tzw. Strefę Czystego Transportu na obszarze całego Krakowa tego typu naruszenia liczyć można w setkach tysięcy przypadków.

Podsumowując tę część uzasadnienia, uchwała Rady Miasta Krakowa ustanawiająca tzw. Strefę Czystego Transportu jest w naszej opinii rażąco niezgodna z szeregiem przepisów Konstytucji RP i wywiedzionych z tego aktu konstytucyjnych zasad, gwarantujących ochronę podstawowych praw i wolności obywatelskich. Nie ma obecnie przesłanek merytorycznych, które mogłyby przemawiać za tak drastycznym ograniczeniem konstytucyjnej swobody przemieszczania się oraz konstytucyjnego prawa do rozporządzania własnością. Tego typu ograniczenia powinny znajdować poważne uzasadnienie merytoryczne, poparte niepodważalnymi dowodami naukowymi, a na płaszczyźnie prawno-ustrojowej winny być zastrzeżone dla sytuacji, w których konieczne jest zastosowanie jednego z konstytucyjnych stanów nadzwyczajnych.

Spółeczna szkodliwość przepisów

Niezależnie od wskazanych powyżej argumentów natury konstytucyjnej, prawnej i legislacyjnej, należy zwrócić uwagę na wysoką szkodliwość społeczną przepisów przyjętych uchwałą nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa.

Pierwszym i bezpośrednim skutkiem wejścia w życie z dniem 1 lipca 2024 r. przepisów przewidzianych w w/w uchwale będzie zjawisko wykluczenia komunikacyjnego obywateli o najniższych dochodach, zamieszkujących obrzeża miasta Krakowa oraz gminy bezpośrednio sąsiadujące z tym miastem. Można bowiem wskazać długą listę lokalizacji w tych gminach, w których występują duże skupiska ludności przy jednoczesnym braku komunikacji miejskiej lub występowaniu bardzo słabej siatki połączeń realizowanych przez podmioty świadczące usługi transportowe. Wszystkie te osoby, które posiadają pojazdy niespełniające norm emisji spalin przewidzianych w załączniku do uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa, zostaną pozostawione bez możliwości dotarcia własnym transportem do żłobków, przedszkoli, szkół, szpitali, przychodni, ośrodków pomocy społecznej, sklepów i miejsc pracy zlokalizowanych w obrębie Krakowa. Dość wspomnieć, że na obszarze tzw. Strefy Czystego Transportu znajduje się obecnie 12 szpitali posiadających w ofercie świadczenia kontraktowane w NFZ oraz ponad 200 przychodni, które również świadczą usługi opłacane z budżetu. Tym samym osoby, które

jednocześnie nie będą uposażone finansowo na tyle, by zakupić używany pojazd spełniający normy obowiązujące w nowej strefie bądź też realizować swoje podstawowe potrzeby transportowe za pośrednictwem prywatnych przewoźników, zostaną bezpośrednio dotknięte zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego a co za tym idzie również wykluczenia społecznego.

Należy także wskazać, iż uchwała nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa nie może być uznana za akt legislacyjny, realizujący działania w zakresie ochrony środowiska. Władze miasta w oficjalnym przekazie promującym rozwiązania prawne zawarte w tej uchwale podnoszą, iż Strefa Czystego Transportu jest „narzędziem wspomagającym działania na rzecz poprawy jakości powietrza i tym samym życia” (artykuł *Idea SCT*, ztp.krakow.pl, 15.12.2022). Twierdzenie to nie jest poparte jakimikolwiek empirycznymi dowodami naukowymi. Rzeczony artykuł opublikowany na stronie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie zawiera jedynie porównanie emisji zanieczyszczeń pomiędzy samochodami różnych generacji w zakresie norm spalania (porównuje się emisję spalin silników diesla i benzynowych oraz emisję spalin samochodów benzynowych starszej produkcji z najnowszymi silnikami diesla), natomiast nie wykazuje wpływu emisji notowanej w Krakowie na kształtowanie się ogółu zanieczyszczeń powietrza, w tym stężenia poszczególnych składników smogu. Milczenie na temat realnej zależności pomiędzy emisją spalin pochodzących z silników spalinowych, jak również wpływu na emisję zanieczyszczających powietrze substancji pochodzących z eksploatacji oraz utylizacji samochodów elektrycznych, wypełnia jedynie odwołanie do przykładu niektórych miast europejskich, które wprowadziły ograniczenia ruchu samochodowego, motywowane „zanieczyszczeniem powietrza tlenkami azotu”. Podsumowując, treści prezentowane przez magistrat, mające uzasadniać przepisy zawarte w uchwale nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa, prezentują niską wartość merytoryczną. Ich wiarygodność dodatkowo obniżają liczne sformułowania zawierających treści nacechowane ideologicznie oraz otwarcie nieprawdziwe stwierdzenia w nich zawarte (jak np. stwierdzenie, jakoby konsultacje społeczne w sprawie projektu wprowadzającego tzw. Strefę Czystego Transportu cieszyły się... dużym zainteresowaniem mieszkańców).

Władze miasta Krakowa w prowadzonych analizach w żaden sposób nie uwzględniły także wpływu ruchu lotniczego na zanieczyszczenie powietrza w przestrzeni miejskiej. Pozostający w bezpośredniej bliskości miasta Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Balicach w samym tylko 2019 roku obsłużył niemal 8,5 miliona pasażerów. Liczne opracowania naukowe, jak np. publikacja *Emisja zanieczyszczeń z sektora transportu lotniczego i jej wpływ na zdrowie człowieka* autorstwa Michała Kamińskiego, Wojciecha Pospolity, Macieja Cholewińskiego i Agnieszki Łagockiej („Kosmos” 2016, nr 4), wskazują, iż w wyniku spalania paliwa lotniczego emitowany jest nie tylko dwutlenek węgla, ale również tlenki azotu (N₂O, NO, NO₂), a więc substancje podobne bądź tożsame do tych rejestrowanych w wyniku procesu wytwarzania spalin samochodowych. Emisja tego typu substancji w zakresie jej wpływu na powstawanie smogu może mieć zatem zgoła inne główne źródła w stosunku do tych wskazywanych przez inicjatorów utworzenia tzw. Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Mało tego, nawet w przypadku emisji pochodzących z ruchu lotniczego nie będzie to dominanta kształtująca strukturę smogu pojawiającego się w tym mieście.

Prawdopodobieństwo potwierdzenia opisanego wyżej scenariusza znacząco wzrasta, gdy weźmie się pod uwagę wyniki pomiarów ze stacji badających jakość powietrza w Krakowie w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ), a następnie przebadania strukturę typów zanieczyszczeń odnotowywanych na tych stacjach i ich relację do natężenia ruchu samochodowego w mieście. Wielokrotnie dowiedziono bowiem, że specyfika zanieczyszczeń powietrza w Krakowie wynika z dominujących w smogu wysokich stężeń pyłów zawieszonych PM₁₀ oraz PM_{2.5}, których

głównym źródłem emisji nie są pojazdy spalinowe. Przykładowo, analiza pomiarów prowadzonych w 2021 roku na stacji w Krakowie przy Alei Krasińskiego, a więc przy trasie zbierającej ruch samochodów z centrum miasta, poruszających się na dwóch trójpasmowych jezdniach, wskazuje, iż zasadniczo najwięcej pyłów PM 10 na tej stacji odnotowywanych jest nie w godzinach szczytu komunikacyjnego, tylko późno w nocy. Wnioski te nie stanowią wyjątku, jako że już w latach 2019-2020 wykazano, iż ruch samochodowy praktycznie nie wpływa na wytwarzanie się smogu w centrum Krakowa. Średnio w okresie 1-11 kwietnia 2020 r. stężenia pyłu zawieszonego PM2.5 na stacji przy Alei Krasińskiego wyniosły 31,9 ug/m³, podczas gdy w analogicznym okresie roku 2019 było to 31,0 ug/m³. Z kolei na stacji przy ul. Bulwarowej stężenia PM2.5 w okresie 1-11 kwietnia 2020 r. wyniosły 27,8 mg/m³, wobec 23,9 mg/m³ rok wcześniej. Trzeba przy tym mieć na uwadze, iż pierwsza połowa kwietnia 2020 r. – przeciwnie do analogicznego okresu rok wcześniej – była czasem kompletnego wygaszenia ruchu samochodowego w mieście na skutek rozporządzenia Rady Ministrów RP z 30 marca 2020 r., które sankcjonowało zakaz przemieszczania się poza ściśle określonymi wyjątkami. A zatem, pomimo pustych ulic, które w ciągu Alei Trzech Wieszców w Krakowie na początku kwietnia 2019 r., w porach porannego i popołudniowego szczytu cechowały zatory drogowe sięgające 3 kilometrów, rok później odnotowano jakość powietrza na porównywalnym poziomie, natomiast w przypadku stacji pomiarowej przy ul. Bulwarowej – na jeszcze niższym poziomie.

Oprócz tego, należy wskazać, za analizą autorstwa inż. Bartłomieja Krzycha, zamieszczoną w artykule *Zakaz starszych aut nie zwalczy smogu w Krakowie. To udowodnione* (panbartek.pl, 28.10.2022), iż pyły trafiające do powietrza takie jak PM 2,5 i PM 10 nie biorą się tylko ze spalania paliw, ale również z klocków hamulcowych oraz opon. Oznacza to, że nie tylko pojazdy spalinowe przyczyniają się do ich wytwarzania i przemieszczania, ale także i auta elektryczne i hybrydowe. Niezależnie od tego – wskazuje inż. Krzych – „pyły zawieszony pojawiają się w powietrzu w sposób naturalny, co udowodnili już naukowcy z krakowskiego Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego”.

Nasze Stowarzyszenie, którego członkowie i pracownicy narażeni są bezpośrednio – podobnie jak setki tysięcy mieszkańców Krakowa i gmin ościennych oraz osób przyjeżdżających w różnych celach do tego miasta – na skutki wejścia w życie uchwały ustanawiającej tzw. Strefę Czystego Transportu, zobligowali nas do podjęcia zdecydowanych działań w tej sprawie. Realizacja w/w uchwały wywoła dotkliwe konsekwencje, wyrządzając społeczną i ekonomiczną krzywdę oraz naruszając interes prawny setek tysięcy osób. Będzie to także – a może przede wszystkim – działanie bezprawne, prowadzone z naruszeniem konstytucyjnych wolności i praw obywatelskich oraz w sposób wadliwy realizujące przepisy ustawowe. Nasze stanowisko w tej sprawie popierają także sygnatariusze petycji obywatelskiej zatytułowanej *Ulice dla mieszkańców! Nie oddamy Krakowa!*, której treść wraz z listą osób podpisanych pod petycją przekazujemy jako załącznik do niniejszego wniosku.

Załączniki:

- 1) Treść petycji obywatelskiej pt. *Ulice dla mieszkańców! Nie oddamy Krakowa!*
- 2) Lista sygnatariuszy petycji obywatelskiej pt. *Ulice dla mieszkańców! Nie oddamy Krakowa!*
- 3) Oświadczenie Stowarzyszenia Kultury Chrześcijańskiej im. Ks. Piotra Skargi z dnia 28 października 2022 r. w sprawie ograniczania praw obywateli do swobodnego korzystania z pojazdów samochodowych.