

# REWOLUCJA TRANSPORTOWA

## MITY, MANIPULACJE, ZAGROŻENIA



STOWARZYSZENIE  
**Polonia  
Christiana**

# **REWOLUCJA TRANSPORTOWA**

## **MITY, MANIPULACJE, ZAGROŻENIA**



**Ruch Społeczny „Nie Oddamy Miasta”**

**Kraków 2024**



## **Rewolucja Transportowa. Mity, manipulacje, zagrożenia**

© copyright Stowarzyszenie Polonia Christiana

**redakcja naukowa:** dr inż. Marcin Cegielski

**konsultacja naukowa:** dr inż. Waldemar Łatas

**redakcja:** dr Marcin Jendzejczak

**korekta:** Edyta Manecka-Sztok

**skład i łamanie:** Magdalena Kołtun



Stowarzyszenie "Polonia Christiana"

ul. Skawińska 13/13

31-066 Kraków

(koordynator prac ruchu społecznego "Nie Oddamy Miasta")

**Wydanie 1, Kraków 2024**

# SPIS TREŚCI

## Wstęp

### Rozdział I: „Zielony komunizm, czyli jaką przyszłość szykuje nam Unia Europejska”

1. Andrzej Sadowski: Polityka klimatyczna zabija Europę!
2. „Elektryki” staną się atrakcyjne, bo... „spalinówki” mocno podrożeją? Branża o skutkach wprowadzenia Euro7
3. Rząd Morawieckiego obiecał Brukseli wprowadzenie od 2026 roku nowego podatku od samochodów spalinowych
4. Spalinowy, hybrydowy? Nieważne! UE zakazuje samochodów
5. Auta tylko dla nielicznych. Do 2050 r. chcą wyeliminować 75 procent pojazdów
6. Niemcy wycofują się ze stref czystego transportu, polskie miasta idą „na całość”
7. Panel Transportowy w stolicy Małopolski czyli ekologizm w natarciu
8. Te filmy trzeba zobaczyć! Co szykują nam kreatorzy ekorewolucji?
9. TAKĄ przyszłość szykują nam eurokraci: Unia zaprojektuje na nowo miasta i wieś. Nowy Europejski Bauhaus
10. Holandia: nowy podatek dla posiadaczy aut spalinowych? To szalony koszmar dla pracujących obywateli
11. Roman Motoła: Będziesz żył w getcie!

### Rozdział II: „Lokalna rewolucja – Strefa Czystego Transportu w Krakowie”

1. Chodzi o smog czy o samochody? Wybiórcze dane orężem zwolenników Strefy Czystego Transportu
2. Zakaz starszych aut nie zwalczy smogu w Krakowie. To udowodnione
3. Kraków ma lepsze powietrze. Winna była niska emisja, ale i tak ucierpi prywatny transport
4. Walka ze smogiem: powietrze lepsze, życie krótsze
5. Strefa Czystego Transportu w Krakowie nie dla 20 proc. aut. Urząd mówi o „trujących” pojazdach i „zielonych strefach”
6. „Stary, trujący grat” za 50 tysięcy? Za wjazd do Krakowa tymi pojazdami zapłacisz mandat. Lista Cię zaskoczy!
7. Kraków i strefa czystego transportu, czyli ekorewolucja w działaniu
8. Strefa Czystego Transportu w Krakowie do unieważnienia! SKCh im. Ks. Piotra Skargi składa wnioski do wojewody
9. Stowarzyszenie „Polonia Christiana” przeciw transportowej rewolucji
10. Z uśmiechem na ustach przeciwko mieszkańcom – projekt SUMP dla Krakowa
11. „Nie Oddamy Miasta” na Krakowskim Panelu Transportowym – dr inż. Marcin Cegielski

### Rozdział III „Pojazdy elektryczne: o czym się nie mówi”

1. „Daily Telegraph”: pojazdy elektryczne uszkadzają drogi bardziej niż spalinowe
- 2.auta elektryczne? Może i mają minusy, ale chodzi o to, by... przedstawić je jako plusy!
3. Naukowcy: niedobór metali może zahamować rozwój pojazdów elektrycznych
4. Jakub Wozinski: Retrofantazja elektromobilności
5. Aż 64 pożary aut hybrydowych i elektrycznych w ciągu trzech lat. Najdłuższy pożar trwał ponad 21 godzin
6. Łukasz Warzecha: Trzy metody niszczenia motoryzacji
7. Samochody elektryczne za drogie dla Norwegów. Bez ulg e-auta się nie sprzedają
8. „Warszawianka” wyprasza e-auta z podziemnego parkingu. Chodzi o bezpieczeństwo
9. Polska nie potrafi zbudować sieci punktów ładowania samochodów elektrycznych? Zrobią to u nas Estończycy
10. Złodzieje cieszą się z motoryzacyjnej rewolucji. Ładowarki elektryczne dają im nowe źródło dochodów
11. Japończycy uratują nas od reżimu aut elektrycznych? Trwają prace nad paliwem „biodiesel”
12. Elektryczne hulajnogi, skutery i samochody na wynajem w jednym miejscu. „Huby mobilności” zdominują polskie miasta?
13. Miały być darmowe w utrzymaniu, a są droższe niż spalinowe. Ujawniono porażającą prawdę o samochodach elektrycznych.
14. USA: Cztery ofiary śmiertelne pożaru w nowojorskim sklepie z rowerami elektrycznymi
15. Pożary samochodów elektrycznych – nowe wyzwania dla ochrony przeciwpożarowej

### Aneks: raporty, ekspertyzy, analizy prawne

1. Wniosek Stowarzyszenia Kultury Chrześcijańskiej im. Ks. Piotra Skargi do Wojewody Małopolskiego
2. List Otwarty Ruchu Społecznego „Nie Oddamy Miasta” do Prezydenta Miasta Krakowa i Dyrektora Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie
3. Wniosek Ruchu Społecznego „Nie Oddamy Miasta” do Rzecznika Praw Obywatelskich
4. Załącznik nr 1. Petycja „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy Krakowa”
5. Załącznik nr 2. Petycja „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy miasta”
6. Wrocław i tzw. strefa czystego transportu: kontrowersje konstytucyjno-prawne
7. Opinia Instytutu Ordo Iuris w sprawie podjęcia konsultacji założeń do projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu pn. „Jakiej strefy czystego transportu potrzebujemy”
8. Opinia Instytutu Ordo Iuris w sprawie uchwały Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. nr C/2707/22 w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie
9. Stanowisko Instytutu Ordo Iuris w sprawie konsultacji projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Warszawie.



## Wstęp

Niniejszy raport został zainspirowany procesami politycznymi, zmierzającymi do ustanowienia w największych polskich miastach tzw. Stref Czystego Transportu (dalej SCT). W związku z wprowadzaniem tego budzącego duże kontrowersje i wątpliwości społeczne rozwiązania pojawiło się wiele wątpliwości odnośnie do sensowności oraz legalności takich zmian. Ponieważ budzą one szereg kontrowersji, warto się zastanowić, co tak naprawdę kieruje ustawodawcą oraz jakie mogą być konsekwencje wprowadzania tak drastycznych ograniczeń.

W ostatnim czasie opublikowano szereg różnych artykułów tematycznie powiązanych z SCT i nowym pojęciem tzw. zielonego komunizmu. Postanowiliśmy się powołać na część z nich i podjąć próbę przedstawienia prawdy o SCT, wraz z wszelkimi zagrożeniami, jakie one za sobą niosą.

Na wstępie należy sobie odpowiedzieć na pytanie, czym jest dla nas posiadanie własnego pojazdu? Jeszcze we wcale nie tak odległych czasach posiadanie własnego samochodu przez rodzinę było dobrem a nawet luksusem, do którego dążono latami, odkładając oszczędności, zbierając wkłady na książeczkach oszczędnościowych itp. Dziś w imię zielonej propagandy wmawia się nam, jak bardzo zła jest idea posiadania własnego pojazdu i zachęca się nas do przesiadki z powrotem na rower lub do zakupu pojazdu elektrycznego.

Należy tu zwrócić uwagę, że nie negujemy roweru jako źródła transportu, lecz negujemy go jako główne źródło transportu, a jak wiemy w polskich realiach klimat, delikatnie mówiąc, nie zachęca do korzystania z roweru przez 365 dni w roku. Warto się również w tym miejscu odnieść do tak nachalnie propagowanych samochodów elektrycznych. Według zwolenników SCT siłą i zarazem jedyną przyszłością motoryzacji jest zielona energia. Tylko czemu zapomina się dodać, że w polskich warunkach zielona energia jest tak naprawdę czarną energią, ponieważ zdecydowana większość prądu wyprodukowanego w Polsce pochodzi z węgla?

Spaliny z rury wydechowej to około 0,5% całego smogu zawartego w powietrzu. Z kolei jeśli weźmiemy pod uwagę toksyczną produkcję baterii oraz źródło, z którego pochodzi prąd, wychodzi na to, iż samochody elektryczne nie są tak ekologiczne jak auta spalinowe w sensie globalnym. Samochody elektryczne w całym





cyklu eksploatacji wydzielają więcej CO<sub>2</sub> niż samochody spalinowe! Wyprodukowanie samochodu spalinowego emituje do atmosfery około 10 ton CO<sub>2</sub>, produkcja Tesli emituje do atmosfery ok. 25–30 ton CO<sub>2</sub>.

Według szwedzkiego instytutu IVL produkcja baterii do typowej Tesli wydziela do atmosfery tyle CO<sub>2</sub>, ile standardowy samochód spalinowy przejeżdża przez 8 lat. Po tym czasie może się okazać, że bateria Tesli będzie wymagała wymiany, więc do atmosfery znów zostanie uwolnione 20 ton CO<sub>2</sub>. Warto tu nadmienić, że pozostaje jeszcze problem zużytej baterii! Na przykładzie Opla Corsy wyposażonego w napęd elektryczny o mocy ok. 136 km oraz Corsy wyposażonej w silnik benzynowy o mocy 130 km możemy zobaczyć, jaki sens ma ekologia w polskich realiach. Wyprodukowanie w Polsce 1kWh to ok. 650g CO<sub>2</sub>, średnie zużycie elektrycznej Corsy to 16,8 kWh. Daje nam to  $16,8 \times 650g = 10920g$  po podzieleniu przez 100 kilometrów otrzymujemy 109 g CO<sub>2</sub> na każdy przejechany kilometr elektrykiem, gdy benzynowy odpowiednik wyprodukuje 136 g CO<sub>2</sub>. Wspomniane wartości są bardzo zbliżone, warto tu powielić znany cytat, że samochody elektryczne to w gruncie rzeczy samochody na węgiel!

Szerszego komentarza wymaga także coraz częstszy problem pożarów pojazdów elektrycznych, niezwykle trudnych do ugaszenia i wymagających specjalnych kontenerów gaśniczych. Doświadczenia z krajów Unii Europejskiej ukazują ten problem w niezwykle poważnym świetle. Przykładowo – olbrzymim niebezpieczeństwem jest pożar samochodu elektrycznego na parkingu podziemnym, a parkingi przy galeriach handlowych, przejmujących klientów sklepów w centrum objętym strefą płatnego parkowania, to w dużej części parkingi podziemne. Pokazuje to, z jak wielkim niebezpieczeństwem możemy mieć do czynienia.

Na uwagę zasługuje projekt nowelizacji prawa budowlanego mówiący o tym, aby w nowobudowanych budynkach były montowane szybkie ładowarki, które niejednokrotnie umieszczane są w garażach podziemnych. Już samo podpięcie samochodu do ładowania w pomieszczeniu zamkniętym stwarza duże zagrożenie, nie mówiąc o kondygnacji podziemnej, do której nie wjedzie żaden pojazd gaśniczy wyposażony w kontener do gaszenia pojazdu elektrycznego.

Nasi zachodni sąsiedzi coraz częściej rezygnują z SCT, ponieważ w związku z wymianą większości palenisk na paliwa stałe, jakość powietrza w wielu niemieckich miastach uległa na tyle istotnej poprawie, że nie ma sensu utrzymywanie tak bezkompromisowych obostrzeń jak SCT. My niestety nie wyciągamy wniosków z błędów, jakie przed nami popełnili inni, tylko rozdmuchujemy rzekomy problem do niebotycznych rozmiarów.

Przykład Krakowa pokazuje nam, że smog nad miastem jest w głównej mierze spowodowany procesami spalania w paleniskach domowych, co dobitnie ukazują nam wyniki ze stacji pomiarowych. Dane z lat 2021 i 2022 jasno pokazują, że największe stężenia pyłów zawieszonych występują w okresach od października do marca, a więc w okresie grzewczym<sup>1</sup>. Wiele domów w okolicach Krakowa korzysta z palenisk starego typu, umożliwiających spalanie paliw niskiej jakości oraz co

<sup>1</sup> Warto zauważyć, że właśnie na te dane pobrane z dwóch głównych baz pomiarowych powoływał się Krakowski Alarm Smogowy, udowadniając słuszność wprowadzenia SCT krakowskim radnym.



gorsze śmieci. Ponadto Kraków ze względu na swoje niekorzystne położenie w tzw. niecce ma duży problem z odprowadzaniem zanieczyszczeń z powietrza. Dowodem na tę tezę są wspomniane wcześniej stacje pomiarowe, z których jedna znajduje się niżej o 20m na mapie topograficznej od drugiej bazy. Takie usytuowanie wymusza dużo większą koncentrację zanieczyszczeń w bazie pomiarowej położonej w niższym punkcie.

Radni krakowscy wychodzą z założenia, że wymiana pieców w Krakowie w połączeniu z drastycznymi zmianami w komunikacji, takimi jak wspomniana SCT, wystarczy i jest to sprawiedliwe rozwiązanie. Niniejszy raport wykazuje, jak bardzo błędne jest to myślenie. Oczywiście, radni nie mają istotnego wpływu na gminy ościenne, więc należy się zastanowić nad programami, które pomogłyby w poprawie powietrza w podkrakowskich gminach. Nie można natomiast obwiniać kierowców za całe zło związane ze smogiem, zwłaszcza gdy nie zostało udowodnione, że samochody odpowiadają za zły stan powietrza w miastach.

**dr inż. Marcin Cegielski**





## **Rozdział I**

# **Zielony komunizm, czyli jaką przyszłość szykuje nam Unia Europejska**

W pierwszym rozdziale przedstawiamy wybór artykułów o międzynarodowych dążeniach do wprowadzania zmian w systemie transportu. W szczególności zwracamy uwagę na pozamerytoryczne działania Unii Europejskiej, dążącej do transformacji transportu. Jednocześnie przedstawiamy ideologiczne wsparcie dla transportowych przekształceń dostarczane przez korporacje (na przykład firmę Visa). Na początku pokażemy ekonomiczne problemy związane z przekształceniami transportowymi.



## 1. Andrzej Sadowski: Polityka klimatyczna zabija Europę!

Tydzień Życia i Wolności, edycja 2022 / PiotrSkarga.pl

**Unijni politycy przedkładają ideologię nad realną ochronę środowiska. Tymczasem, jak zauważa Andrzej Sadowski, prezydent Centrum im. Adama Smitha, samochody elektryczne okazują się bardziej szkodliwe dla środowiska niż te tradycyjne. Dzieje się tak, gdy weźmiemy pod uwagę nie tylko eksploatację, lecz również produkcję i utylizację pojazdów.**

*Zmianę polityki unijnej w kierunku tzw. polityki klimatycznej należy odczytywać jako narodzenie się nowej, świeckiej religii – zauważa założyciel i prezydent Centrum im. Adama Smitha Andrzej Sadowski. – W 2010 roku Unia Europejska porzuciła Strategię Lizbońską. Strategia ta była ostatnią próbą skierowania UE na tory konkurencyjne w stosunku do USA. Gdyby ją kontynuowano, Unia Europejska w dekadę miałaby się stać miejscem bardziej konkurencyjnym i bardziej gospodarczo rozwiniętym niż państwa zjednoczonej Ameryki Północnej – notabene błędnie nazywanych w Polsce stanami. Jako że nie przyjęto tej Strategii, alternatywą dla niej uczyniono zapowiedź wyjęcia Unii Europejskiej z różnych międzynarodowych wskaźników i zaproponowanie dla naszego kontynentu zupełnie nowego rozwiązania. I z tym mamy do czynienia – mówi Andrzej Sadowski podczas debaty pt. „Kryzys gospodarczy – prawdziwe przyczyny” przeprowadzonej 10 listopada w ramach Tygodnia Życia i Wolności 2022.*

Wszelkie badania wskazują, że technologia elektryczna jest niezwykle szkodliwa wobec technologii spalinowej. Zrobiono testy porównujące pełen cykl produkcyjno-eksploatacyjny i utylizacyjny znanych marek samochodowych (spalinowych i elektrycznych). Wynika z nich, że produkcja, eksploatacja i utylizacja samochodu elektrycznego jest o wiele groźniejsza dla środowiska naturalnego. Trudno sobie wyobrazić, aby realizacja wszystkich tych zapowiedzi o likwidacji samochodów spalinowych miała miejsce, szczególnie dlatego, iż technologia produkcji tych ostatnich tak idzie do przodu, że auta spalinowe będą mniej emisyjne niż elektryczne – konkluduje prelegent panelu #Gospodarka, który odbył się podczas Tygodnia Życia i Wolności 2022.

Pod tym [linkiem](#) dostępne są pełne wersje nagrań z transmisji poszczególnych paneli w ramach Tygodnia Życia i Wolności 2022, w tym także debaty, w której wystąpił Andrzej Sadowski. Zachęcamy do zapoznania się z nimi i udostępniania

PiotrSkarga.pl



## 2. „Elektryki” staną się atrakcyjne, bo... „spalinówki” mocno podrożeją? Branża o skutkach wprowadzenia Euro7

24 maja 2023 / PCh24.pl

**Komisja Europejska szykuje rozwiązania, które dobiją rynek samochodów spalinowych. Szczególnie boleśnie odczują to mniej zamożne kraje, takie jak Polska. Chodzi o normę Euro7, której spełnienie będzie wymagało dodatkowych kosztów produkcyjnych. A to oznacza wzrost cen spalinówek i najprawdopodobniej zakończenie produkcji segmentu małych, ekonomicznych aut tego typu. Z takiego scenariusza cieszy się branża elektryczna, bowiem pojazdy zasilane prądem staną się wprawdzie wciąż drogą, ale tańszą alternatywą.**

Z szacunków Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA, po wprowadzeniu normy Euro 7, ceny aut osobowych wzrosną w Polsce o co najmniej 9 tys. zł, a ciężarowych o przynajmniej 54 tys. zł. Stowarzyszenie ostrzega jednak, że realne koszty mogą być znacznie wyższe. Sprawę opisuje portal rp.pl.

Co ciekawe, technologiczne modyfikacje dla spełnienia wymogów Euro 7 mogą oznaczać wyższe zużycie paliwa, co przeliczając na „cykl życia” pojazdu, zwiększa jego koszt o ok. 3,5 proc. Dla samochodów osobowych to kwota rzędu 650 euro, dla ciężarowych nawet 20 tys. euro.

Eksperti są zdania, że tego typu zmiany będą szczególnie bolesne dla polskiego rynku i poskutkują niższą sprzedażą nowych aut. Możliwy jest taki scenariusz, że produkcja aut z najniższego segmentu stanie się nieopłacalna. Jak to możliwe? Otóż ich dotychczasowych nabywców – z mniejszymi środkami – nie będzie stać na zakup, zaś zamożniejsi klienci nadal nie będą zainteresowani takimi pojazdami.

Z Euro 7 cieszą się przedstawiciele e-branży, którzy uważają, że zmiana spowoduje szybsze przejście na elektromobilność. Straty ma zaś wynagrodzić fakt, że Polska jest producentem akumulatorów i komponentów do e-pojazdów.

Na razie trwa walka o Euro 7, a w koalicji przeciwników tej normy są obok Polski – Słowacja, Węgry, Rumunia, Czechy, Portugalia, Bułgaria i Francja.

**Źródło: rp.pl**



### 3. Rząd Morawieckiego obiecał Brukseli wprowadzenie od 2026 roku nowego podatku od samochodów spalinowych

6 czerwca 2022 / PCh24.pl

„W Krajowym Planie Odbudowy zadeklarowano wprowadzenie od czerwca 2026 r. nowej opłaty rejestracyjnej i podatku od posiadania aut spalinowych; poza ogólnym zapisem rząd nie wyjaśnia jednak, jak chce zmusić posiadaczy aut spalinowych do przesiadki na elektryki”, napisała 6 czerwca 2022 roku „Rzeczpospolita”.

Dziennik przytacza opinie przedstawicieli branży motoryzacyjnej, którzy pokazują konkretne rozwiązania, mające pomóc w rozpędzeniu polskiego rynku samochodów elektrycznych. To m.in. głęboka reforma podatku akcyzowego.

– *Uzależniony od pojemności silnika podatek akcyzowy dziś nie przystaje do rzeczywistości. Ma jedynie cel fiskalny i nie kwalifikuje pojazdu pod względem przyjazności dla środowiska* – mówi gazecie Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Prezes Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Maciej Mazur proponuje wykorzystanie rozwiązań przyjętych w Czechach i na Węgrzech, gdzie wprowadzono podatek ekologiczny zależny od standardu emisji spalin. Podaje też przykład Słowacji, gdzie opłata jest zależna od wieku auta. – Bez takiego rozwiązania grozi nam szybki wzrost importu coraz starszych aut – zaznacza Mazur.

– *Dobrze, że rząd wreszcie wziął się za ten problem* – komentuje z kolei starszy analityk z Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Rafał Bajczuk. Dodaje, że jego rozwiązanie wcale nie jest jednak pewne, „bo choć kolejne rządy chciały postawić tamę dla napływu starych i trujących pojazdów, to mając przygotowane rozwiązania prawne, na ostatniej prostej wrzucały je do kosza, bojąc się społecznego niezadowolenia”.

„Taki los może też spotkać podatki z Krajowego Planu Odbudowy”, ocenia „Rzeczpospolita”. Dodaje, że według przedstawicieli branży elektromobilność to dla wielu mieszkańców Polski abstrakcja, a „obłożenie wysoką daniną ich 20-letnich aut prowadziłoby do wykluczenia komunikacyjnego”.

**Źródło: PCh24 / PAP**



## 4. Spalinowy, hybrydowy? Nieważne! UE zakazuje samochodów.

13 stycznia 2022 / PCh24.pl

**Jednym z elementów zielonego wariactwa Unii Europejskiej jest rezygnacja z samochodów spalinowych, a nawet hybrydowych. Datę graniczną wyznaczono na rok 2035. Niestety, dla zdecydowanej większości Polaków zakaz użytkowania samochodów spalinowych będzie oznaczał zakaz korzystania z aut w ogóle.**

27 października 2022 roku Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej osiągnęły porozumienie, zgodnie z którym nowe samochody osobowe i dostawcze sprzedawane w krajach UE będą wyłącznie bezemisyjne. W ramach pakietu Fit for 55 poprzez zmniejszenie dopuszczalnych emisji do zera Bruksela zakazuje sprzedaży nowych samochodów z silnikami benzynowymi, Diesla, napędzanymi LPG, a nawet hybrydowymi.

### Nie ma jedności

Eurokraci uzgodnili także tymczasowy cel redukcji emisji dwutlenku węgla o 55 procent do roku 2030 w porównaniu z poziomem z roku 2021 w przypadku samochodów osobowych i o 50 procent w przypadku samochodów dostawczych (prawdopodobnie nie jest to technicznie możliwe do zrealizowania, więc już od 2030 roku samochody spalinowe nie będą dostępne). Od tej reguły jest wyjątek. Zgodnie z porozumieniem, firmy, które produkują do dziesięciu tysięcy samochodów osobowych (chodzi głównie o bardzo drogie marki, takie jak na przykład Ferrari, Lamborghini czy Maserati) lub do dwudziestu dwóch tysięcy samochodów dostawczych rocznie, otrzymają zwolnienie z celu tymczasowego. Jednak nadal do końca roku 2035 będą musiały osiągnąć cel zerowej emisji. Z porozumienia cieszą się nie tylko Zieloni zasiadający w Parlamencie Europejskim.

– *Jesteśmy bardzo dumni z zawarcia tej umowy* – mówi Sara Cerdas, socjalistyczna europosłanka z Portugalii w rozmowie z serwisem Euractiv.com.

Niestety podczas prac w PE ten absurdalny pomysł poparł też cały szereg lewicowych europosłów wybranych w Polsce: Robert Biedroń, Leszek Miller, Sylwia Spurek, Marek Belka, Łukasz Kohut, Bogusław Liberadzki, Marek Balt oraz Włodzimierz Cimoszewicz.

– *Europa akceptuje przejście na mobilność bezemisyjną. Europejscy producenci samochodów już udowadniają, że są gotowi wkroczyć na rynek, a na rynku pojawiają się coraz bardziej przystępne samochody elektryczne* – stwierdził jak zwykle oderwany od rzeczywistości Frans Timmermans, wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej odpowiedzialny za Europejski Zielony Ład. Jednocześnie zaś, w związku z problemami energetycznymi, Ursula von der Leyen, przewodnicząca Komisji Europejskiej, zapowiedziała obowiązkowe ograniczenie... zużycia energii elektrycznej.

Nie wszyscy są takimi optymistami, jak komisarz Timmermans i nie wszyscy zgadzają się z jego punktem widzenia. Problem w tym, że wzrost liczby pojazdów elektrycznych, w tym także wzrost liczby e-rowerów i e-skuterów, spowoduje wzrost uzależnienia krajów Unii Europejskiej w zakresie akumulatorów do prywatnej mobilności. Baterie obecnej generacji wymagają bowiem surowców, których podaż w krajach UE jest ograniczona.



Dlatego pięćdziesięciu europarlamentarzystów Europejskiej Partii Ludowej napisało do Komisji Europejskiej list, w którym wyrażają obawy związane z przejściem na elektryczność. Politycy powołują się na badanie Katolickiego Uniwersytetu Leuven w Belgii, które pokazuje, że bez nowych inwestycji w kopalnie i rafinerie (co w obliczu aktualnej unijnej polityki jest nie do pomyślenia) Unia pozostanie uzależniona od importu surowców, w tym litu, niklu i kobaltu, a także metali ziem rzadkich.

– *Jeśli nadal będziemy nalegać politycznie na całkowitą elektryfikację transportu indywidualnego i nie pozwolimy na jakąkolwiek konkurencję między paliwami alternatywnymi, w tym e-paliwami i biopaliwami, wszystkie obietnice złożone w sprawie europejskiej polityki surowcowej będą tylko gołosłownymi deklaracjami* – powiedziała Euractiv.com austriacka eurodeputowana Barbara Thaler.

### **Efekt Hawany**

Również przedstawiciele niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego skrytykowali unijne instytucje. Wytknęli im „nieostrożność” w uzgadnianiu celów bez zapewnienia możliwości ich rzeczywistej realizacji.

Oliver Zipse, prezes koncernu BMW, uważa, że wprowadzenie zakazu sprawi, iż samochody staną się nieosiągalne dla wielu nabywców i będzie to miało bardzo niebezpieczne konsekwencje. Jego zdaniem w efekcie zbyt szybkiego przejścia na elektryczność z oferty producentów znikną auta przystępne cenowo, co może mieć daleko idące skutki polityczne i społeczne.

Aktualnie cena nowego samochodu elektrycznego jest około dwukrotnie wyższa niż jego odpowiednika z silnikiem spalinowym. Pamiętajmy też o szybko rosnących, szczególnie w Unii Europejskiej, cenach energii elektrycznej. Rezultat będzie taki, że na auto będzie stać wyłącznie ludzi bardzo bogatych. Podobnego zdania co prezes Zipse są między innymi Luca de Meo, prezes koncernu Renault, czy Carlos Tavares, prezes koncernu Stellantis (produkującego między innymi samochody marek Fiat, Peugeot, Citroen, Opel, Chrysler, Alfa Romeo, Lancia czy Jeep). Pod koniec roku 2021 ten ostatni powiedział, że elektryfikacja branży motoryzacyjnej oznacza podwyższenie kosztów produkcji o 50 procent względem konwencjonalnych pojazdów, a nie ma szans, abyśmy przenieśli te dodatkowe 50 procent kosztów na konsumentów, bo większość klasy średniej nie będzie w stanie tyle zapłacić. Z drugiej strony cięcie kosztów doprowadzi do problemów z jakością. Politycy Europejskiej Partii Ludowej stwierdzili, że może to spowodować „efekt Hawany”; ludzie będą jeździli samochodami spalinowymi przez wiele lat, zamiast kupować nowy pojazd elektryczny.

– *Z powodu dzisiejszego porozumienia „efekt Hawany” staje się bardziej realistyczny. Po 2035 roku nasze ulice mogą stać się pełne zabytkowych samochodów, ponieważ nowe samochody będą niedostępne lub nie będzie można sobie na nie pozwolić* – ostrzega niemiecki eurodeputowany Jens Gieseke.

Co prawda, autami spalinowymi kupionymi przed wejściem w życie zakazu będzie można nadal jeździć do ich fizycznego zużycia, ale nie można pomijać fundamentalnej kwestii, że to nie eurokraci, tylko zapotrzebowanie rynkowe powinno decydować, co firmy produkują i sprzedają.





Zanim całkowity zakaz sprzedaży nowych pojazdów spalinowych zostanie wprowadzony, już wcześniej czekają nas inne regulacje antymotoryzacyjne, które uprzykrzą nam życie i opróżnią nasze portfele. W roku 2024 ma zacząć obowiązywać nowy podatek za rejestrację pojazdu z silnikiem benzynowym lub Diesla. Od roku 2025 mamy się spodziewać zakazu lub obłożenia opłatami wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast, mających powyżej stu tysięcy mieszkańców. Z kolei od roku 2026 planowane jest wprowadzenie specjalnego podatku dla posiadaczy aut spalinowych. Równocześnie ma zostać znacznie podniesiona stawka akcyzy na paliwa.

## Wykluczenie komunikacyjne

Niestety, polski rząd zgodził się na te wszystkie regulacje Brukseli. W czerwcu 2022 roku rzecznik rządu Piotr Müller mówił, że Polska jest przeciwna zakazowi produkcji samochodów spalinowych. Także minister klimatu i środowiska Anna Moskwa twierdziła, iż Polska sprzeciwia się tej propozycji, a w tym samym czasie wraz ze swoimi kolegami z dwudziestu sześciu pozostałych krajów członkowskich na forum Unii Europejskiej zaaprobowała zakaz. Uderzy to w niemal całe polskie społeczeństwo (poza osobami najbogatszymi), które z powodu olbrzymich cen aut elektrycznych zostanie pozbawione indywidualnego transportu. Czeka ich wykluczenie komunikacyjne.

Bo pamiętajmy, że średni wiek użytkowanego samochodu w Polsce wynosi około piętnastu lat. A jest tak przecież nie dlatego, że Polacy lubią jeździć starymi gratami. Większości z nich zwyczajnie nie stać na nowy samochód spalinowy, o elektrycznym nie wspominając. A starych „elektryków” nie będzie, ponieważ koszt wymiany zużytego akumulatora będzie wyższy niż wartość kilkuletniego auta.

Oficjalnie celem tych działań jest ratowanie planety, ale już chyba tylko skrajni naiwniacy w to wierzą. Unijny zakaz ma bowiem spowodować zmniejszenie ilości CO<sub>2</sub> emitowanego w czasie eksploatacji aut spalinowych o... jeden procent w skali świata. Niestety, dane te nie biorą pod uwagę całego cyklu użytkowania pojazdu elektrycznego. Tymczasem z badań prowadzonych w Niemczech i Szwecji wynika, że w całym cyklu pojazd taki emituje więcej szkodliwych dla środowiska substancji niż auto z silnikiem Diesla lub benzynowym.

Czy więc lobbystom, trzymającym w kleszczach brukselskich urzędników, chodzi wyłącznie o biznes, czy raczej o radykalne ograniczenie wolności i zmianę stylu życia wszystkich mieszkańców Unii? Ta druga wersja to wizja ideologa Yuvala Noaha Harariego, w której cała ludzkość (poza wąską, bardzo bogatą elitą) ma nie podróżować i żyć wyłącznie w przestrzeni wirtualnej. A może chodzi i o jedno, i o drugie?

Czy już za dwanaście lat Unia Europejska zmieni się w skansen motoryzacyjny podobny do komunistycznej Kuby, gdzie nadal w eksploatacji są pojazdy z lat pięćdziesiątych XX wieku? Nadzieja w tym, że do roku 2035 Unia już nie będzie istniała. Niestety, biorąc pod uwagę, że całkowicie niewydolny ekonomicznie sowiecki komunizm istniał ponad siedemdziesiąt lat, nie wydaje się, by łagodniejszy (jak na razie) eurokomunizm miał upaść szybciej.

**Tomasz Cukiernik**



## 5. **Auta tylko dla nielicznych. Do 2050 r. chcą wyeliminować 75 procent pojazdów**

29 czerwca 2023 / PCh24.pl

**Kierowcy mają kolejny powód do obaw. Najnowszy raport Światowego Forum Ekonomicznego przygotowany przez Global New Mobility Coalition, a przedstawiony w związku z tegorocznym „Letnim Davos” odbywającym się w chińskim miasteczku Tianjin, sugeruje, że do 2050 r. należy wyeliminować z rynku światowego aż 75 proc. pojazdów!**

Teoretycznie, jedynie osoby zamożne będą mogły sobie pozwolić na elektryczne auta. Jednak wydaje się, że sama zamożność nie wystarczy, ponieważ krajowe i lokalne władze miałyby wprowadzić szereg regulacji i tak przeprojektować miasta (poprzez zagęszczanie, tworzenie miast bardziej zwartych), aby w ogóle ograniczyć mobilność.

O dążeniu WEF do usuwania samochodów osobowych z dróg napisały liczne media, w tym także te głównego nurtu, jak na przykład „The Wall Street Journal” pod znamienym tytułem: „The World Economic Forum is Coming for Your Cars” (Światowe Forum Ekonomiczne idzie po Wasze auta).

„The Rio Times” 26 czerwca 2023 r. w artykule pt. „The World Economic Forum aims to eliminate 75% of the world’s vehicles by 2050” zaznaczyło, że „propozycja” WEF dotycząca ograniczenia liczby aut jest postrzegana jako „krok w kierunku wizji przyszłości, w której obywatele mają mniej rzeczy”.

Oszacowano bowiem, że do 2050 r. 70 proc. światowej populacji będzie mieszkać na obszarach miejskich, a zarządzanie transportem i łańcuchami dostaw będzie stanowić poważne wyzwanie.

By być w zgodzie z założeniami Porozumienia paryskiego i Agendy 2030 (dążenie do zrównoważonych, zdrowych i dobrze prosperujących miast), nie pozostaje nic innego jak mnożenie regulacji i barier, które zmuszą obywateli do rezygnacji z posiadania własnego samochodu i w ogóle ograniczenia mobilności. Wszak konieczne jest zmniejszenie emisji dwutlenku węgla o 4,6 miliarda ton rocznie.

Forum sugeruje, że nie wystarczy przejść na auta elektryczne, lecz trzeba podjąć zdecydowane działania, by wyeliminować trzy czwarte pojazdów z rynku globalnego. Alternatywą ma być transport publiczny, współdzielona mobilność, ewentualnie rower, hulajnoga czy chodzenie pieszo. Wprowadzenie tych zmian ma nie tylko doprowadzić do redukcji emisji, ale rozwiązać szereg problemów związanych z korkami i problemami zdrowotnymi.

„The Rio Times” podkreśla, że „propozycje wysunięte przez międzynarodowe instytucje, takie jak WEF, wpływają na to, jak, gdzie i w jakim stopniu ludzie będą mogli się przemieszczać, ostatecznie oddziałując na codzienne życie obywateli”.



Medium dodaje, że część ludzi daje się zwieść argumentami o walce ze „zmianami klimatu”, nie zdając sobie sprawy z potencjalnych konsekwencji wdrażanych rozwiązań, które dramatycznie zmienią ich styl życia.

„Wall Street Journal” zaznaczył, że „cel jest ukryty w dokumencie informacyjnym opublikowanym w zeszłym miesiącu i zatytułowanym: *Narzędzie Karty Wyników Mobilności Miejskiej: analiza porównawcza przejścia na zrównoważoną mobilność miejską*”.

## **Raport Światowego Forum Ekonomicznego i VISA**

Dokument informacyjny zatytułowany „The Urban Mobility Scorecard Tool: Benchmarking the Transition to Sustainable Urban Mobility”, datowany na maj 2023 r. został przygotowany przez Global New Mobility Coalition Światowego Forum Ekonomicznego „we współpracy z VISA”. Podpisali się pod nim Douglas Sabo, dyrektor ds. zrównoważonego rozwoju w VISA oraz Jeff Merritt z WEF, który jest szefem ds. transformacji miejskiej.

Global New Mobility Coalition (GNMC) podkreśla na swojej stronie, że „dąży do przyspieszenia zsynchronizowanego przejścia na współdzielone, elektryczne, połączone i autonomiczne rozwiązania mobilności (SEAM), aby zapewnić zdrowsze miasta, zmniejszyć emisję dwutlenku węgla i poprawić efektywność mobilności, jednocześnie tworząc nowe możliwości biznesowe”.

Dlatego rozwija współpracę przemysłową i polityczną, by urzeczywistnić „wizję skupionych na ludziach, zwartych i zelektryfikowanych miast”. Koalicja składa się z przedstawicieli korporacji i świata akademickiego, władz krajowych, głównie włodarzy miast i organizacji pozarządowych. Tworzy „okrągłe stoły” z interesariuszami, by osiągnąć „konsensus” we wdrażaniu swojej wizji.

GNMC jest częścią Centrum Transformacji Miejskiej Światowego Forum Ekonomicznego i powstało przy wsparciu Fundacji ClimateWorks, która z kolei otrzymuje środki na swoją działalność od wielkich korporacji i innych podmiotów. Wśród fundatorów znajdziemy m.in. Fundację Ann T. i Roberta M. Bassów, Bernarda i Anny Spitzerów, Bezosa, Bloombergę, Zuckerbergę, Fordę, Gatesa, Packardów, Spiro, Moore’a, MacArthura, Cargilla, IKEI i wielu innych, którzy chcą pozostać anonimowi.

Koalicja podkreśla, że ma lepszą pozycję do kierowania zmianami systemowymi niż pojedyncze korporacje i NGO-sy. Propaguje wizję zwartych i zrównoważonych miast, promując budowanie świadomości i konsensusu politycznego w sprawie zrównoważonej mobilności, która ma być dobra dla środowiska, społeczeństwa i gospodarki. Odbywa się to w ramach partnerstw publiczno-prywatnych.

## **Wizja miast przyszłości**

W przedstawionym przez koalicję dokumencie, już w przedmowie, wskazuje się, że do 2050 r. prawie 70 proc. ludzi będzie mieszkać na obszarach miejskich, gdzie przybędzie około 2,5 mld osób. Kluczowa będzie mobilność. Miasta nie będą mogły rozwijać się tak jak dotychczas, ponieważ w związku z napływem ludności grozi nam m.in. paraliż komunikacyjny, zanieczyszczenia i choroby cywilizacyjne.



Zdaniem autorów, istnieje potrzeba przeprojektowania miast na bardziej zwarte, zrównoważone i integracyjne. Jak zaznaczyli, sama elektryfikacja (przejście na pojazdy elektryczne) nie wystarczy, by sprostać celom Porozumienia paryskiego w sprawie klimatu.

W dokumencie czytamy, że „elektryfikacja musi być przyspieszona w synchronizacji z potężnym impulsem w kierunku bardziej wydajnego, dostępnego i połączonego transportu publicznego, ulepszonej infrastruktury i priorytetu dla ruchu rowerowego oraz pieszego i integracji pojawiających się rozwiązań w zakresie mobilności, takich jak współdzielona mobilność, aby stworzyć zestaw opcji i zaspokoić różnorodne potrzeby osób poruszających się po miastach”.

Połączenie i integracja tych rozwiązań wraz z eliminacją 2,5 mld pojazdów ma pozwolić na ograniczenie emisji aż o 80 proc. do 2050 r.

Raport wskazuje, że potrzebna jest współpraca prywatnych firm, władzy, NGO-sów, środowisk akademickich i obywateli, by urzeczywistnić nową wizję miast i przyspieszyć postęp w zakresie tworzenia zrównoważonego i inkluzywnego społeczeństwa.

Korzyści płynące z ograniczenia liczby aut na świecie to nie tylko niższe emisje CO<sub>2</sub> z transportu pasażerskiego, ale także – jak zaznaczono – uwolnienie 75 proc. miejskiej przestrzeni publicznej, o 40 proc. niższe koszty mobilności i oszczędności rządu ~ 5 bilionów dolarów rocznie z powodu zmniejszenia zapotrzebowania na budowę i utrzymanie nowych dróg, autostrad, parkingów itp.

Autorzy opracowania zaznaczają, że usuwanie aut z dróg musi iść w parze z dopuszczeniem na rynek jedynie pojazdów elektrycznych i upowszechnianiem zbiorowej komunikacji wraz z mikromobilnością, tworzeniem punktów ładowania, zwiększonym wykorzystaniem transportu współdzielonego i zaostreniem przepisów bezpieczeństwa.

To także działania mające na celu ograniczanie ruchu drogowego, m.in. zwężanie dróg, likwidacja miejsc parkingowych, wyższe opłaty, ograniczenia prędkości, jezdnie jednokierunkowe, tworzenie stref czystego transportu itp.

### **Karta Wyników Mobilności Miejskiej**

Zagęszczone miasta mają pomóc w tworzeniu niemal samowystarczalnych wspólnot, gdzie mieszkańcy powinni pracować, mieszkać, zaopatrywać się i integrować blisko domu.

Koalicja GNMC, która przygotowała raport, opracowała również Kartę Wyników Mobilności Miejskiej. Ma ona pomóc wóldarzom miast w osiągnięciu celów w zakresie współdzielonej i zdekarbonizowanej mobilności. Jest to narzędzie do „ułatwienia dialogu” władz miejskich z NGO-sami i obywatelami oraz biznesem.

W praktyce zarządzanie ma się skupić wokół trzech osi: koordynacji instytucjonalnej (np. planowanie inwestycji i budżetu z uwagi na możliwości wewnętrzne); regulacji (np. dostęp pojazdów do przestrzeni miejskich) oraz innowacyjności (np. elektryfikacja i stacje ładowania).



## **Prywatne auta jedynie elektryczne i dla nielicznych**

Autorzy raportu zaznaczają, że należy porzucić obecną trajektorię rozwoju zmierzającą do nabywania prywatnych aut.

Przy zachowaniu dotychczasowych tendencji dodawalibyśmy do atmosfery około 4,6 miliarda ton dwutlenku węgla co roku, a taki scenariusz – zdaniem autorów – „jest nie do pomyślenia”. Byłby on niezgodny z Porozumieniem paryskim w sprawie zmian klimatu oraz wizją miast „jako zdrowych, zrównoważonych i przyjaznych miejsc do życia”.

Prace nad zaprezentowaną przez koalicję GNMC Kartą Wyników Mobilności Miejskiej zakończono w marcu 2023 r. Dokument Światowego Forum Ekonomicznego – jak można było się spodziewać – spotkał się z krytyką. Niektórzy piszą o „Wielkim Resecie Samochodów” i celowym działaniu zmierzającym do uniemożliwienia swobody poruszania się. Pojawiły się nawet komentarze o „racjonowaniu samochodów”.

Tymczasem niektóre państwa już podjęły działania zmierzające do uniemożliwienia produkcji i sprzedaży aut na olej napędowy i benzynę oraz LPG, a w 2019 r. Bank Światowy przygotował przewodnik, jak to zrealizować (Global Roadmap of Action Toward Sustainable Mobility).

„Wielki Reset” – opublikowany przez WEF program transformacji światowej gospodarki – w gruncie rzeczy polega na wielkim wyhamowaniu produkcji i konsumpcji oraz ograniczeniu swobód obywatelskich, w tym jednej zasadniczej dotyczącej przemieszczania się.

Niestety, wielu obywateli po prostu nie wierzy, że zarysowany powyżej plan mógłby się ziścić. Dlatego nie podejmują działań, aby się mu sprzeciwić. Tymczasem to właśnie Polacy uchodzą w Europie za najbardziej mobilny naród. I to oni przede wszystkim najbardziej odczuwają zmiany, które już są wdrażane.

**Agnieszka Stelmach**





## 6. Niemcy wycofują się ze stref czystego transportu, polskie miasta idą „na całość”

18 lipca 2023 / PCh24.pl

**Podczas gdy władze niektórych polskich miast prą do stopniowego wyeliminowania z ruchu pojazdów spalinowych, w Niemczech do głosu dochodzi trend odwrotny – likwidowania tak zwanych stref czystego transportu.**

Taką decyzję podejmują między innymi samorządy w kraju związkowym Badenia Wirtembergia. Miasta Heidelberg, Karlsruhe, Pfinztal, Schramberg, Wendlingen am Neckar, Schwäbisch Gmünd, Ilsfeld czy Urbach już wiosną postanowiły skasować tak zwane Umweltzonen, funkcjonujące w niektórych z nich nawet ponad 10 lat.

Wcześniej wjazd do określonych części miasta nie był możliwy bez charakterystycznych zielonych nalepek. Ich posiadanie uzależnione było od spełniania przez pojazdy określonych norm dotyczących spalania paliw.

Jak podkreślali autorzy witryny spidersweb.pl, w liczącym ponad 300 tysięcy mieszkańców Karlsruhe strefa obejmowała tylko centrum. Niedawno odnotowano tam znaczącą poprawę jakości powietrza wskutek czego zrezygnowano z obostrzeń, które były o wiele łagodniejsze niż na przykład te wprowadzane w Krakowie.

*„Teraz doprowadza się do sytuacji, że przez miasta, które były niemieckimi pionierami stref czystego transportu, będzie można przejechać kopącym gratem, a w polskich miastach właściciel takiego pojazdu będzie miał przypiętą łatkę truciciela. Zupełnie jakby jego stare auto miało bezpośredni wpływ na śmiertelność z powodu chorób związanych z niewydolnością układu krążenia i płuc w całej Europie. Niemcy na luziku stwierdzają, że stare auta już ich nie zadymią, a my – cali spięci – kosimy wszystko równo z trawą” – komentuje Grzegorz Karczmarz.*

W Polsce podstawą wprowadzania Stref Czystego Transportu jest zobowiązanie podjęte przez rząd w ramach Krajowego Planu Odbudowy – programu Unii Europejskiej. Wszelkie świadczenia dla naszego państwa pozostają od wielu miesięcy bezterminowo zawieszane z powodu niespełniania księżycowych, bo niesprecyzowanych, „norm praworzędności”. Jednak rząd i niektóre władze lokalne prą do gorliwego wypełniania niezwykle kosztownych dla Polski warunków zawartych w KPO.

Plan zakłada „obowiązkowe tworzenie Stref Czystego Transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie występuje przekroczenie szkodliwych substancji w stosunku do progów UE zanieczyszczenia powietrza, oraz rozszerzona zostanie możliwość ich wprowadzenia na wszystkie obszary miejskie, niezależnie od liczby mieszkańców w terminie do 30 czerwca 2024 roku”.

Według KPO „miasta, na terenie których stwierdzono przekroczenie średniorocznych norm emisji dwutlenku azotu, będą miały 9 miesięcy od dnia otrzymania informacji o przekroczeniu poziomu stężenia NO<sub>2</sub>, na utworzenie na swoim terenie strefy czystego transportu”.





Na gruncie prawa krajowego tworzenie SCT możliwe jest dzięki ustawie o elektromobilności. Przykładowo – jeśli wobec bierności mieszkańców utrzymana zostanie uchwała przyjęta przez krakowskich radnych, od 1 lipca 2026 roku do miasta nie wjadą samochody z silnikami Diesla niespełniające normy emisji spalin Euro 5, a także auta benzynowe niezgodne z normą Euro 3.

W Warszawie już za rok, bo począwszy od lipca 2024, wjazd do strefy możliwy będzie jedynie dla aut benzynowych spełniających co najmniej normę Euro 2 oraz diesli o parametrach odpowiadających normie Euro 4. Od stycznia 2026 minimalnymi standardami staną się Euro 3 dla benzyny i Euro 5 dla diesli.

**Źródła:** [se.pl](http://se.pl), [Spidersweb.pl](http://Spidersweb.pl), [interia.pl](http://interia.pl), [PCh24.pl](http://PCh24.pl)

**RoM**



## 7. Panel Transportowy w stolicy Małopolski, czyli ekologizm w natarciu

21 kwietnia 2023 / PoloniaChristiana.org

**Zakończył się Krakowski Panel Transportowy. Płynące z niego rekomendacje cechują się poparciem dla ideologii zrównoważonego rozwoju. Wywołuje to ostrą krytykę części obywateli, w tym także mieszkańców dużych metropolii, skupiających się wokół nowo tworzonego ruchu „Nie Oddamy Miasta!”.**

Krakowski Panel Transportowy to inicjatywa Urzędu Miasta Krakowa realizowana przez Fundację Pola Dialogu i Fundację Optimum Pareto.

Jak podaje Fundacja Pole Dialogu „W ramach Krakowskiego Panelu Transportowego poszukamy odpowiedzi na pytanie >Jak Miasto Kraków i mieszkańcy mogą wpływać na dalszy rozwój działań na rzecz zrównoważonego transportu?<”. Wśród tematów panelu znalazły się: zarządzanie ruchem pojazdów w Krakowie, optymalizacja poruszania się po tym mieście, metody zapewniania miejsc parkingowych czy ograniczenie emisji zanieczyszczeń.

Możliwość wzięcia udziału w tym wydarzeniu otrzymała losowo wybrana grupa 80 osób – mieszkańców miasta. W ramach panelu odbyły się spotkania edukacyjne (4,5 i 18 marca), debata 19 marca oraz debata, podsumowanie i głosowanie 1 kwietnia.

W jednej z debat udział wzięli przedstawiciele Ruchu Społecznego „Nie Oddamy Miasta!” – dr inż. Marcin Cegielski oraz dr Paweł Momro. Debata ta stanowiła jednak wyjątek wobec dominującej w innych dyskusjach i referatach linii propagowania koncepcji radykalnych zmian w transporcie, idących w nurcie zrównoważonego rozwoju.

Rekomendacje przegłosowane przez 80% panelistów i mieszczące się w kompetencjach władz samorządowych są wiążące dla prezydenta Krakowa. Takie poparcie uzyskały 43 rekomendacje uczestników. Obejmują one poprawę bezpieczeństwa komunikacji pieszej, rozwój transportu publicznego i poprawę jego jakości czy troskę o przyrodę.

Część rekomendacji jest silnie nacechowana ideologią zrównoważonego rozwoju.

Zacytujmy tu kilka z nich: „Kierunkiem rozwoju miasta Krakowa powinno być ograniczanie konieczności przemieszczania się po mieście wspierane przez rozwój infrastruktury oraz podnoszenie jakości usług społecznych w pobliżu miejsca zamieszkania (dzielnicy) – zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego – oraz rozwój usług publicznych online”.

„Zacieśnienie współpracy z gminami metropolii krakowskiej w celu wypracowania wspólnego podejścia do promocji zrównoważonego transportu publicznego. Takie podejście powinno zostać wypracowane do marca 2025 roku”.



„Priorytetem miasta powinien być dialog z szerokim gronem interesariuszy/interesariuszek na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności. Formy dialogu powinny być różnorodne i systematycznie rozwijane, tak by uwzględniły głos wszystkich grup społecznych”.

Panel realizuje założenia tzw. demokracji deliberatywnej. Choć jego idea wygląda dobrze na papierze, to w rzeczywistości budzi poważne wątpliwości. Zwrócił na nie uwagę między innymi prezes krakowskiego Stowarzyszenia „Polonia Christiana” Sławomir Skiba.

W rozmowie z redaktorem PCh24.pl Marcinem Austynem skrytykował stojące za panelem założenia.

– *Żeby demokracja deliberatywna miała zastosowanie, musi być zgodna z oczekiwaniami tych, którzy tę metodę wprowadzają* – powiedział Sławomir Skiba.

W jego opinii jest więcej niż prawdopodobne, iż tego rodzaju przedsięwzięcia, jak zeszłoroczny „panel klimatyczny”, a także zorganizowany w tym roku „panel transportowy” służą spreparowaniu rzekomo pozytywnych opinii ogółu mieszkańców (czy też ich „reprezentantów”) na temat ideologicznych zmian, które władze miasta już zdecydowały się wprowadzić. Dla mieszkańców Krakowa i Małopolski staje się to oczywiste, choćby z uwagi na piętrzące się przed nimi ograniczenia i utrudnienia w poruszaniu się po mieście. Ich cel jest ściśle powiązany z celami zrównoważonego transportu jako części składowej ideologii zrównoważonego rozwoju.

**Źródło: [PoloniaChristiana.org](http://PoloniaChristiana.org)**



## 8. Te filmy trzeba zobaczyć! Co szukają nam kreatorzy ekorewolucji?

31 maja 2023 r. / PoloniaChristiana.org

**Skąd pomysły na radykalne ograniczenia podstawowych wolności oraz obniżenie poziomu życia większości społeczeństwa? Do czego prowadzi nas realizacja tzw. polityki klimatycznej i transformacji energetycznej? Najnowsze filmy: „Czy nadchodzi zielony komunizm?” oraz „Elektropułapka” to materiały, które trzeba zobaczyć, by zrozumieć ekorewolucję. A przy tym pożytecznie spędzić czas.**

### Czy nadchodzi... zielony komunizm?

Nowy film dokumentalny studia PCh24.tv to wizja dystopijnej przyszłości, która zaczyna spełniać się na naszych oczach. Opisana i udokumentowana w filmie Łukasza Korzeniowskiego „zielona” rewolucja ma dotyczyć każdego z nas, a cały dotychczasowy model życia ma odejść w zapomnienie.

„Czy nadchodzi zielony komunizm?” **(cały film można obejrzeć pod tym linkiem – na oficjalnej stronie wydawcy)** pokazuje zręby zyskującej akceptację globalnych elit, totalitarnej ideologii zrównoważonego rozwoju. Gładkie i niewinnie brzmiące nazwy, takie jak „Power EU”, „Fit for 55”, „Miasto 15-minutowe”, to elementy składowe programu wdrożenia tej ideologii na skalę globalną. Powyższe problemy opisują występujący w filmie redaktorzy: Łukasz Warzecha, Tomasz Cukiernik, Piotr Relich, Tomasz D. Kolanek, a także Marcin Austyn.

Na początku marca film został udostępniony bezpłatnie przez studio PCh24TV na kanale YouTube oraz w serwisie PCh24.TV. Po dwóch miesiącach zebrał niemal 100 tysięcy wyświetleń, a w dyskusjach społecznościowych pod filmem pojawiło się ponad 1100 komentarzy. Produkcji towarzyszyła także seria pokazów w salach kinowych (Warszawa, Kraków, Szczecin, Opole), jak również spotkanie Klubu „Polonia Christiana” w Krakowie.

Wspomniane wyżej wydarzenie z 9 marca, organizowane pod szyldem Klubu „PCh”, przykuło uwagę internautów, gdy relacja z niego pojawiła się w sieci. Główni eksperci występujący w filmie – Marcin Austyn, Tomasz D. Kolanek i Piotr Relich – przygotowali na tę okazję autorskie prezentacje. Nagranie ze spotkania można obejrzeć poniżej:

Każde z tych wystąpień to ciekawe studium przypadku jednego z obszarów szczególnego zainteresowania ideologów zrównoważonego rozwoju i propagatorów Agendy 2030. Przykładowo, dzięki prezentacji red. Kolanek można zorientować się, na podstawie dobrze udokumentowanych źródeł, jak wielkie zasoby naturalne w postaci złóż węgla kamiennego, węgla brunatnego oraz gazu ziemnego wciąż posiada państwo polskie. Tomasz Kolanek zwrócił uwagę na zupełnie irracjonalną niechęć globalnych elit wobec węgla, a także postępujące za nią – rugowanie energii pozyskiwanej z gazu ziemnego.

W tym kontekście szczególnie istotne jest pytanie o zasadność gwałtownego i radykalnego odejścia od wydobycia tych surowców energetycznych w celu reali-



zacji polityki klimatycznej Unii Europejskiej. Trudno nie odnosić tej problematyki do szerszego zagrożenia w postaci ideologii zrównoważonego rozwoju.

Redaktor Marcin Austyn zwrócił między innymi uwagę na korzyści związane z geotermią, o których politycy mówią niechętnie. Z inżynierską precyzją wejrzał również w kwestie energetyki jądrowej. Omówił także problemy związane z niezależnością energetyczną.

Z kolei Piotr Relich podkreślił, że energetycznej katastrofy nie dałoby się przedstawić bez przyzwolenia społecznego. Podkreślił, że mamy tu do czynienia z pewnego rodzaju religią, a wręcz sektą. Zwrócił uwagę, że ludzie kierują się mitem, opowieścią, a nie faktami naukowymi.

### **Elektropułapka, czyli zamach na prywatne samochody**

W kontekście przetaczającego się – także przez Polskę – walca ekorewolucji warto zobaczyć także **film „Elektropułapka”**. Produkcja ta bezlitośnie demaskuje kłamstwa propagatorów samochodów elektrycznych. Przedstawia między innymi problemy z zasięgiem i ładowaniem baterii, na jakie napotykają twórcy tego samochodu. Zwraca także uwagę na problemy związane ze spadkiem pojemności baterii.

Występujący w filmie eksperci i niezależni dziennikarze zwracają uwagę na obciążenia społeczne i gospodarcze elektromobilności. Pokazują, że ma ona więcej wspólnego z ideologią niż z właściwie rozumianą ekologią, czyli troską o środowisko naturalne. Film trwa ponad 32 minuty i czas ten jest wykorzystany doskonale. Mamy tam same konkrety, zero lania wody. I zero poprawności (eko)politycznej.

### **Rok 1984. Totalitaryzm 2.0**

Warto pamiętać, że dokument „Czy nadchodzi zielony komunizm?” to tylko fragment filmowego dorobku reżysera Łukasza Korzeniowskiego. Związany ze Stowarzyszeniem Księdza Piotra Skargi i Stowarzyszeniem „Polonia Christiana” filmowiec wiele pochwał zyskał także za wcześniejszą produkcję „Rok 1984. Totalitaryzm 2.0”. Również ten obraz, odsłaniający kulisy neototalitarnej ideologii, powinien zobaczyć każdy zainteresowany współczesnymi problemami człowieka.

[PoloniaChristiana.org](http://PoloniaChristiana.org)



## 9. TAKĄ przyszłość szykują nam eurokraci: Unia zaprojektuje na nowo miasta i wsie. Nowy Europejski Bauhaus

31 maja 2023 / PCh24.pl

**W 2018 roku w Davos ministrowie kultury wielu państw – w tym także Polski – podpisali Deklarację pt. Ku wysokiej jakości Baukultur dla Europy. To polityczna koncepcja takiego przeprojektowania miast i wsi, by realizować założenia Nowego Zielonego Ładu.**

Z tą myślą Komisja Europejska zaproponowała projekt New European Bauhaus. 26 maja obecnego roku szefowa KE Ursula von der Leyen mówiła o tym podczas 18. Międzynarodowej Wystawy Architektury – La Biennale di Venezia.

Przewodnicząca Komisji Europejskiej podkreśliła w Wenecji, że trzeba przywrócić równowagę między naturą a architekturą. Dlatego z funduszy europejskich pójdą środki między innymi na deregulację rzek i odtworzenie starych koryt.

Von der Leyen wyjaśniła, że pilnie potrzebne są nowe sposoby budowy i ogrzewania domów, by przeciwdziałać zmianom klimatu i spowolnić wzrost poziomu mórz. O to „zasadniczo chodzi w Nowym Europejskim Bauhausie” (NEB). Niemka postuluje, by odejść od konstrukcji murowanych na rzecz drewnianych i poddać renowacji więcej budynków.

Nawiązując do spuścizny renesansowego architekta Andrei Palladia, von der Leyen powtórzyła, że idealny budynek musi okazać się trwały, a jednocześnie piękny i użyteczny. Zgodnie z NEB, nowe obiekty mają być „zbudowane w sposób zrównoważony”, „przemawiać do serca („to, co niezbędne, może być również piękne”) i być inkluzywne. – *Piękno i zrównoważony rozwój muszą oczywiście być przystępne cenowo, muszą być dostępne dla każdego. Dlatego trzecią zasadą Nowego Europejskiego Bauhausu jest inkluzywność. Wszystkich należy zabrać ze sobą; nikt nie powinien zostać w tyle. Piękno i zrównoważony rozwój muszą być dostępne dla wszystkich, a więc inkluzywne –* powtarzała szefowa KE.

Europolityk przypomniała, że trzy lata temu KE przedstawiła te trzy zasady Nowego Europejskiego Bauhausu. Jest zszokowana entuzjazmem, z jakim miała spotkać się ta koncepcja wśród architektów oraz szeroko pojmowanego świata kultury. – *Ponad 600 organizacji dołączyło do nas jako partnerzy, a projekt działa dopiero od trzech lat. Dzięki lokalnym inicjatywom docieramy do milionów obywateli Europy. Zasady Nowego Europejskiego Bauhausu zainspirowały także kilka niezależnych inicjatyw. Na przykład kilka organizacji z branży drzewnej uruchomiło „Wood4Bauhaus”. Organizacje zajmujące się modą i tekstyliami utworzyły Europejski Sojusz na rzecz bardziej zrównoważonej przyszłości przemysłu modowego, zgodnie z zasadami Nowego Europejskiego Bauhausu. Nowy Europejski Bauhaus sięgał nawet poza granice Unii Europejskiej. Uniwersytet Harvarda stworzył kurs o Nowym Europejskim Bauhausie. I muszę powiedzieć, że bardzo się cieszę, że szczególnie intensywnie współpracujemy z naszymi przyjaciółmi na Ukrainie. Muszę bardzo wyraźnie powiedzieć, że pewnego dnia, po okropnej wojnie rosyjskiej, odbudujemy ten piękny kraj, jakim jest Ukraina –* mówiła von der Leyen.





Oberkomisarz dodała, że to będzie odbudowa zgodna z Nowym Europejskim Bauhausem i już szkoli się ukraińskie gminy. – *Architekci, inżynierowie i urbaniści z Unii Europejskiej i Ukrainy dzielą się swoją wiedzą na temat trwałej odbudowy Ukrainy. Bardzo się ucieszyłam, gdy dziś rano usłyszałam od burmistrza, że port w Wenecji również nawiązuje współpracę partnerską z portem w Odessie, aby wnieść wiedzę, doświadczenie i natychmiastowy zrównoważony sposób na odbudowę portu w Odessie. Co oznacza „zrównoważona przebudowa”? Na przykład, żebyśmy zabrali gruzy po zniszczeniach wojennych i poddali je recyklingowi, aby odbudować nowe. Tak więc, przy wsparciu Unii Europejskiej i społeczności Nowego Europejskiego Bauhausu, jestem głęboko przekonana, że Ukrainę można odbudować nie taką, jak była, ale taką, jaką chcą tego młodzi Ukraińcy: bardziej zrównoważoną, bardziej inkluzywną, i jeszcze piękniejszą* – stwierdziła szefowa KE.

Partnerem unijnego projektu jest ponad 100 organizacji z Włoch, w tym Venice Urban Lab. Jako udany przykład rewitalizacji zgodnej z NEB wskazano projekt ożywienia małej wioski Topolò na granicy Włoch i Słowenii, prawie całkowicie opuszczonej. Zaczęli do niej przybywać młodzi architekci i artyści, którzy zamienili puste budynki w kilka obszarów wspólnych. Stworzyli coś w rodzaju komuny. Dzielą przestrzenie, w których pracują, razem spożywają posiłki i robią, co tylko zechcą. Jak to wyraziła się von der Leyen, „zamienili całą wioskę w jeden wspólny dom. I za to zdobyli w zeszłym roku Nową Europejską Nagrodę Bauhausu – i słusznie”.

W całej Unii Europejskiej tworzone są lokalne oddziały NEB, na przykład w Szwecji, Hiszpanii, Niemczech, na Łotwie.

Powstanie Nowa Europejska Akademia Bauhausu. Na razie tworzone są pionierskie ośrodki Pierwszej Akademii, która ma szkolić specjalistów budowlanych w zakresie zrównoważonego rozwoju, gospodarki o obiegu zamkniętym i materiałów pochodzenia biologicznego. KE zabezpieczyła na ten cel 100 mln euro w tegorocznym i przyszłorocznym budżecie.

### **Za rok odbędzie się drugi NEB Festival.**

Czym jest NEB? To między innymi próba zjednoczenia świata artystycznego tworzącego na potrzeby polityczne Komisji Europejskiej. To „nowa kultura budowania Europy”.

Koncepcja ta została po raz pierwszy przedstawiona przez unijnych liderów kultury w 2018 r. na dorocznym szczycie w Davos. Bauhaus był wpływową niemiecką szkołą eksperymentalną, która gromadziła twórców z różnych dziedzin, by tworzyć dzieła łączące estetykę z codzienną funkcjonalnością. Zrodziła się po I wojnie światowej, a przyświecał jej cel maksymalnego wykorzystania ograniczonych zasobów i materiałów do odbudowy. Z czasem stała się inspiracją dla architektury socrealistycznej w PRL-u.

To „zrobienie więcej za mniej”, dążenie do funkcjonalności, odejście od bardziej wyszukanych form estetycznych, eleganckich linii itp.

W pomysłach różnych projektantów NEB wskazuje się na potrzebę oparcia się na drewnianych prostych konstrukcjach, efektywnych energetycznie, uwzględnia-



jących trendy demograficzne, ograniczoną mobilność i ograniczoną liczbę zasobów, jednocześnie wprowadzając innowacje cyfrowe. Ma powstawać więcej wspólnych przestrzeni dla kolektywnego życia, by angażować ludzi.

Europejski Bauhaus jest ambitnym projektem politycznym. Jego krytycy obawiają się narzucenia odgórnie niemieckiego projektu ujednocającego „wygląd i styl” europejskiej architektury.

KE podkreśla, że sztuka i kultura ma pomóc w zbudowaniu jedności europejskiej i zrewolucjonizować sposób myślenia, zachowania Europejczyków, by społeczeństwo stało się bardziej inkluzywne.

Pierwotny Bauhaus był pomysłem Waltera Gropiusa. Ursula von der Leyen nawiązała do niego w setną rocznicę powstania w orędziu o stanie UE w 2020 r, inicjując Nowy Europejski Bauhaus w celu ożywienia Zielonego Ładu i dokonania transformacji.

**Źródła:** [ec.europa.eu](https://ec.europa.eu), [gov.pl](https://gov.pl), [Twitter](https://twitter.com)

**AS**



## 10. Holandia: nowy podatek dla posiadaczy aut spalinowych? To szalony koszmar dla pracujących obywateli

27 maja 2023 / PCh24.pl

**W Holandii pojawiła się propozycja wprowadzenia nowego wysokiego podatku drogowego od samochodów spalinowych. Pomysł jest na tyle „kontrowersyjny”, że krytykują go holenderskie media i podkreślają, że opłata uderzy w ciężko pracujących Holendrów.**

„Propozycja wprowadzenia przez rząd nowej opłaty drogowej od samochodów benzynowych jest nierozsądna, a wręcz szalona” – napisał w sobotę w komentarzu redakcyjnym dziennik „De Telegraaf”. „Zielony sen lewicy o wyeliminowaniu aut spalinowych staje się koszmarem ciężko pracujących Holendrów” – ocenia gazeta.

„Jeszcze nie tak dawno samochód był symbolem dobrobytu i nawet lider lewicy, Joop den Uyl, dążył do tego, by każdy pracownik miał swój własny samochód. Czasy się zmieniły, teraz dla lewicy jest on wrogiem publicznym” – twierdzi na łamach najpoczytniejszej gazety Niderlandów jej redaktor naczelny w komentarzu redakcyjnym.

Przypomina w nim, że rząd planuje wprowadzić dodatkową opłatę dla samochodów benzynowych, co jego zdaniem, uderzy „w ciężko pracujących Holendrów”, dla których samochód jest niezbędny, aby dojechać do pracy. Autor przytacza wyliczenia chrześcijańskiego związku zawodowego CNV, z których wynika, że po wejściu w życie propozycji rządu premiera Marka Ruttego, miesięczny rachunek za benzynę może wzrosnąć nawet o kilkaset euro.

„Można by to było jeszcze zrozumieć, gdyby auto było przedmiotem luksusowym, jednak dla wielu Holendrów jest ono niezbędne i planowana zmiana mocno w nich uderzy” – czytamy w „De Telegraaf”.

W ocenie autora komentarza taka polityka jest nie tylko nierozsądna, ale wręcz szalona. „Zielony sen lewicy stanie się koszmarem dla robotnika budowlanego, który musi być na budowie o 06:30 rano i może się tam dostać tylko bardzo kosztowną przejażdżką swoim małym samochodem” – argumentuje redaktor naczelny.

**Źródło: PAP/Andrzej Pawluszek**

**Oprac. WMa**



## 11. Roman Motoła: Będziesz żył w getcie!

6 lipca 2023 / PoloniaChristiana.org

**Zmień perspektywę! Wszędzie dotrzesz w kwadrans. Kompaktowe miasto to miasto 15 minut (...) pierwsze w Polsce miasto15 – chwali się wielkopolski Plezew. W Krakowie jeden z deweloperów chce postawić kosztem terenów zielonych Essa Kliny, czyli piętnastominutowe miasto-osiedle, gdzie każdy będzie mieć wszędzie blisko. O co tu chodzi? Czym są miasta 15-minutowe?**

Oficjalnie koncepcja opiera się na założeniu, by podzielić miasta czy dzielnice na strefy, w których wszelkie potrzebne do życia usługi, sklepy, szkoły, miejsca rozrywki, przychodnie czy szpitale oraz najważniejsze instytucje byłyby dostępne w promieniu kwadransa drogi pieszo bądź rowerem. W praktyce jednak to kolejny krok na drodze stopniowego odbierania ludziom wolności.

Piętnastominutowe miasto wymyślił w roku 2016 francusko-kolumbijski urbanista Carlos Moreno. Dwa lata temu na konferencji TED (Technology, Entertainment and Design) motywował on swoją koncepcję troską o klimat i czyste środowisko. Sprawa najwyraźniej nabrała dynamiki przy okazji eksperymentu społecznego związanego z koronawirusem – kiedy miliony ludzi w wielu krajach władze i media poddały presji na pozostawanie w domach, maksymalne ograniczanie kontaktów, pracę zdalną i rezygnację z podróży, rozrywek oraz całego dotychczasowego stylu życia. Zwolennik idei 15-minute cities, Jason Syvixay – urbanista, dyrektor ds. strategii w Instytucie Rozwoju Miejskiego metropolii Edmonton, napisał na witrynie Canadian Architect, iż koncepcja ta, choć nie jest nowa w praktykach planowania miast i debatach urbanistycznych, została spopularyzowana podczas pandemii, gdy ujawniono potrzebę połączonych miejsc i przestrzeni, po których można spacerować. W jego tekście – podobnie jak w wielu innych pochwalnych publikacjach na ten temat – przewijają się zakłęcia o ekologii i zrównoważonym rozwoju. Miejscowość, dla której pracuje Syvixay, chce dostosować ideę piętnastominutowego miasta do piętnastominutowych dzielnic.

Ten sam projekt silnie promuje Światowe Forum Ekonomiczne Klausa Schwaba, a także ONZ i działająca od roku 2005 organizacja C40, skupiająca około stu miast, łącznie liczących jedną dwunastą globalnej populacji oraz odpowiedzialnych za czwartą część całej światowej gospodarki. Do inicjatywy C40 Cities Race to Zero, mającej na celu realizację utopijnego zamysłu dekarbonizacji, dołączyło ponad tysiąc sto miast i samorządów lokalnych z rozmaitych krajów. Całe to potężne gremium samorządowe stawia mieszkańcom wyzwania w rodzaju zmniejszenia spożycia mięsa – do szesnastu kilogramów rocznie na osobę – czy nabiału (do dziewięćdziesięciu kilogramów), a także drastycznej redukcji tak oczywistych dziś aktywności, jak podróżowanie samochodem z silnikiem spalinowym oraz samolotem.

### Big Tech kontra mieszkańcy

Rada sąsiadującego z Londynem hrabstwa Oxfordshire w połowie listopada 2022 roku opublikowała za aprobatą radnych samego Oxfordu plan podzielenia miasta na sześć „kwadransowych” stref. Uzasadnienie było podobne jak wtedy, gdy



przez dwa lata próbowano skłonić nas między innymi do nieopuszczania domów i zasłaniania twarzy – a więc zdrowie, szczęście i pomyślność ludzkości. To zresztą nie jest jedyna analogia z epoką kowidu. Zarówno sanitarne lockdowny, jak i dzisiejsze próby wyznaczania mieszkańcom ograniczeń dotyczących poruszania się w przestrzeni publicznej, jedzenia mięsa czy podróżowania to kolejne kroki na drodze do systemu totalnej kontroli społecznej na wzór chińskiego „kredytu społecznego”.

Jak wiemy z czasów zbyt pochopnie uznanych za ostatecznie minione, kontrola jest wyższą formą zaufania. A władze Oxfordu bardzo „ufają” zwykłym zjadaczom chleba. Dlatego postanowiły ustawić fizyczne zapory mające monitorować ruch samochodowy, w tym wyjazdy do innych stref. Kierowców, którzy naruszą roczny limit stu przekroczeń granic w ciągu roku, czekać będą automatycznie naliczane i wymierzone kary.

Pilotażowy program, który ma ruszyć wraz z początkiem przyszłego roku, wzbudził sprzeciw mieszkańców od razu po jego ujawnieniu. Tysiące oxfordczyków pracują przecież dosyć daleko od domu. Aby dotrzeć do biura czy firmy, muszą przejechać nawet przez kilka sąsiednich stref. Radni znaleźli odpowiedź na te zastrzeżenia – w postaci propozycji dojeżdżania przez miejską obwodnicę. Wiąże się to jednak ze zwiększeniem natężenia ruchu i korków, co ma niewiele wspólnego z poprawą stanu środowiska i „ratowaniem klimatu”. Trwa więc przeciąganie liny. Lokalna władza ma obecnie okazję przetestować siłę oporu na jednym z poligonów „nowego miejskiego ładu”. Sięgnęła więc po znane nam już skądinąd metody dyskredytowania nieprzychylnych części mieszkańców, w tym nazywanie jej przedstawicieli teoretykami spiskowymi. Urzędnicy porozumieli się nawet z inżynierami myśli z platform Big Tech w celu cenzurowania niewygodnych opinii w internecie. Zostały one poddane weryfikacji fact-check, czyli pozornie badaniu zgodności z rzeczywistością, a w praktyce – testowi na wierność względem oficjalnej wersji urzędowej.

Oxford to jednak żaden wyjątek. Na początku lutego ogłoszono, że aż sto samorządów w całej Anglii zadeklarowało chęć udziału w projekcie miast piętnastominutowych, reklamowanym jako program eliminacji zbędnych przejazdów samochodem i ułatwienia mieszkańcom bliskiego dostępu do wszystkiego, czego potrzebują na co dzień.

Canterbury zaplanowało podział na pięć „stref ruchu”. Londyn planuje rozbudowę „stref ultraniskiej emisji”. Radni w Bristolu i Sheffield poparli pomysły ograniczenia swobody przemieszczania się w obrębie miast. Podobny projekt zaakceptowała rada Swansea. Samorządowcy z Lancaster dążą do wcielenia w życie strategii piętnastominutowego sąsiedztwa, marząc, aby ich miasto stało się jak Amsterdam. Rząd Szkocji nie czekał na władze lokalne i ogłosił plany wprowadzenia dwudziestominutowych dzielnic w całym kraju.

### **Dystopia miejskiego getta**

Symptomatycznie zareagowali na ten trend mieszkańcy najstarszego miasta Wielkiej Brytanii – Colchester w hrabstwie Essex. Chociaż władze miejskie zapewniały, że nie mają zamiaru przystępować do programu, to jednak chcą nakłaniać do częstszego korzystania z rowerów i zweryfikować obowiązujące w mieście za-



sady parkowania, z intencją ułatwienia życia użytkownikom dwóch, a nie czterech kółek. Część wyborców odczytała to jako wstęp do polityki eliminowania ruchu samochodowego pod pretekstem rzekomego „ratowania klimatu”. Ludzie głośno protestowali między innymi podczas obrad panelu ds. środowiska i zrównoważonego rozwoju Rady Colchester.

Znamienna była też reakcja komentujących informację o wspomnianym we wstępie projekcie krakowskiego osiedla Essa na Klinach. Tekst umieszczony na facebookowym profilu publicznego Radia Kraków doczekał się w ciągu dwóch dni blisko pięciuset komentarzy. Choć był on przychylny dla inwestycji, a rozgłosi daleko do profilu mediów prawicowych czy tak zwanych antysystemowych, we wpisach słuchaczy i czytelników co rusz pojawiają się określenia: getto, inwigilacja, dystopia, kontrola czy Nowy Światowy Ład.

*Koncepcja piętnastominutowych miast nie opiera się na demokratycznych zasadach wspólnego podejmowania decyzji lub uzgadniania idei. Rzeczywistość jest taka, (...) że mówimy o radach miejskich, które zaczynają przejmować kontrolę i gromadzić ludzi w ściśle kontrolowanych przestrzeniach – komentuje Rhoda Wilson na portalu The Expose.*

Popularny brytyjski myśliciel i psycholog Jordan B. Peterson tak oto spuentował problem w mediach społecznościowych: *Pomysł, iż dzielnice powinny być dostępne dla pieszych, jest piękny. Idea, że zidiociali tyrańscy biurokraci mogą decydować za pomocą dekretu, gdzie „wolno nam” jeździć, jest prawdopodobnie najgorszą możliwą do wyobrażenia perwersją tego pomysłu oraz – nie dajmy się zwieść – stanowi część dobrze udokumentowanego planu.*

**RoM**

**Źródło: „Polonia Christiana” nr 92**





## **Rozdział II**

### **Lokalna rewolucja – Strefa Czystego Transportu w Krakowie**

W tym rozdziale przedstawiamy wybór ciekawych artykułów dotyczących lokalnej sytuacji w Krakowie, które jest miastem szczególnym dla problematyki transportowej. Położona w niekorzystnej niecce stolica Małopolski zмага się z problematyką zanieczyszczeń. Za niską jakość powietrza, pomimo braku przekonujących argumentów empirycznych, politycy zaczęli obwiniać transport samochodowy. Wiele wskazuje na to, że dla lokalnych polityków kwestia racjonalnej oceny problemu zanieczyszczeń i konsultowania możliwych rozwiązań z mieszkańcami została zastąpiona próbą ślepej implementacji ideologii klimatyzmu i zasad zrównoważonego rozwoju. Materiały zgromadzone w tym rozdziale pokazują punkt po punkcie argumentację obalającą rzekome korzyści płynące z wprowadzenia na terenie całego miasta tzw. Strefy Czystego Transportu.



## 1. Chodzi o smog czy o samochody? Wybiórcze dane orężem zwolenników Strefy Czystego Transportu

1 marca 2023 / PCh24.pl

**Kraków, jako pierwsze miasto w Polsce, przyjął uchwałę wprowadzającą drażniące rozwiązanie uderzające w indywidualny transport, eufemistycznie nazwane Strefą Czystego Transportu. Warto bliżej spojrzeć na argumenty podnieszone w debacie, bo wskazują one na to, jak dla osiągnięcia celu manipuluje się opinią publiczną.**

Wśród głosów „eksperckich” za SCT trzeba zauważyć stanowisko Anny Dworakowskiej z Krakowskiego Alarmu Smogowego (KAS), która wystąpiła na forum Rady Miasta Krakowa.

Co głosi Krakowski Alarm Smogowy?

– *Postanowiłem sprawdzić wiarygodność danych zaprezentowanych przez KAS przed radnymi. Pani Dworakowska mówiła o dwóch stacjach pomiarowych: pierwszej zlokalizowanej przy Al. Trzech Wieszczów oraz drugiej – zlokalizowanej na Kurdwanowie. Zastanowiło mnie to, że KAS mówi o najgorszej stacji w Polsce, notującej 105 tzw. dni smogowych w roku, jest to stacja przy Al. Trzech Wieszczów – zauważa dr inż. Marcin Cegielski, doradca społecznego komitetu „Nie Oddamy Miasta”. Przedstawiciele strony społecznej wielokrotnie wskazywali na wątpliwą wartość badań i wniosków, którymi szafują urzędnicy i radni.*

Owa stacyjna „czarna owca” przy Alejach Trzech Wieszczów została zestawiona z wynikami stacji zlokalizowanej na osiedlu Kurdwanów Nowy, gdzie odnotowanych zostało 60 dni „smogowych”. To dość wybiórcze zestawienie wystarczyło jednak KAS do sformułowania jednoznacznych wniosków dla Krakowa. Usłyszeliśmy bowiem, że wykazana różnica, „to jest to, co robi nam transport samochodowy w obecnej niekontrolowanej i nieucywilizowanej formie”. Cóż, pozostało tylko postraszyć słuchaczy szerokim wachlarzem chorób i ryzykiem zachorowania na nie.

– *Takie zestawienie treści, przeplatane regularnie frazami „diesle”, „rakotwórcze”, „czyste powietrze”, „samochody” ma stworzyć u odbiorców wrażenie występowania bezpośredniego związku pomiędzy różnego rodzaju zanieczyszczeniami powietrza a transportem samochodowym – dodaje dr inż. Cegielski.*

Tymczasem w przypadku debaty nad decyzjami, które mocno wpłyną na możliwości transportowe wielu osób, wypadłoby sięgnąć po rzeczowe i wyważone argumenty. Tak się niestety nie stało.

– *Nie odkryję tu Ameryki, twierdząc, że transport samochodowy, pomawiany wielokrotnie przez polityków i działaczy organizacji mających rzekomo zajmować się walką ze smogiem (szczególnie w trakcie rzeczonyj sesji Rady Miasta), zanieczyszcza miasto niemal niezmiennie przez 365 dni w roku. Natomiast wspomniane 105 dni „smogowych” należałoby wiązać z okresem palenia w piecach w sezonie jesienno-zimowym. Analizując średnie miesięczne temperatury powietrza zanotowane w stacji meteorologicznej w Krakowie z poprzednich lat, możemy zauważyć następującą zależność:*



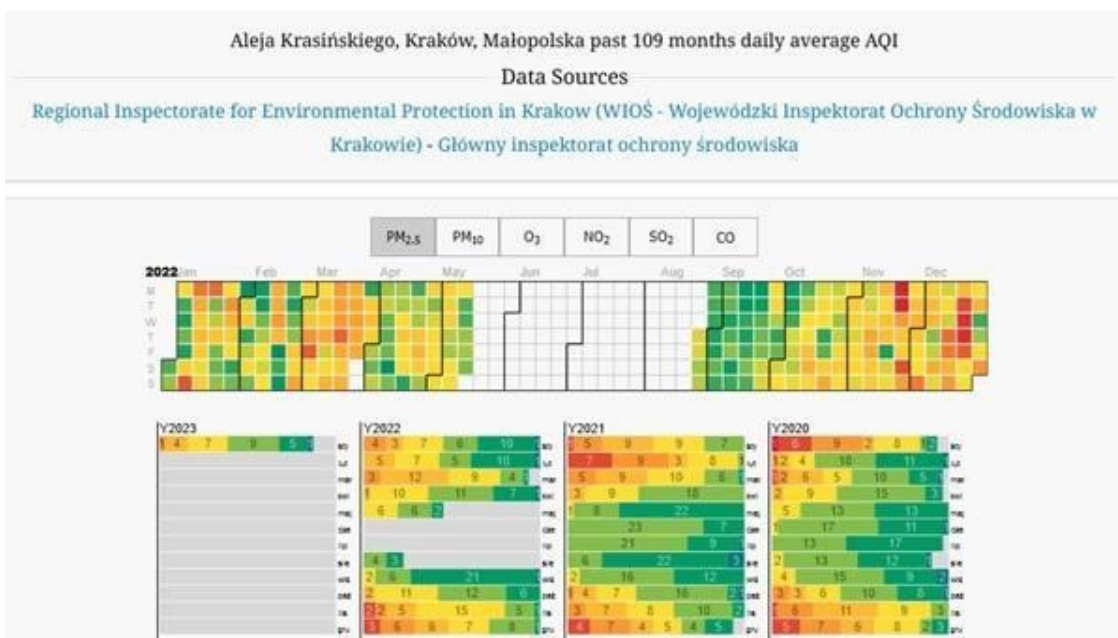
wraz ze spadkiem temperatury powietrza wzrasta jego zanieczyszczenie, co jest związane z okresem grzewczym – mówi doradca strony społecznej.

Wystarczyło zatem sprawdzić ogólnodostępne dane, zamiast uprawiać antysamochodową politykę. Czy ktoś to uczynił, zanim podjęto decyzję o wprowadzeniu SCT? Wiele wskazuje, że nie. A jeśli już, to byli to ekoaktywiści, którzy z danych wyczytali to, co im pasowało do narracji o szkodliwości transportu i konieczności wyeliminowania aut starszego typu z ruchu miejskiego.

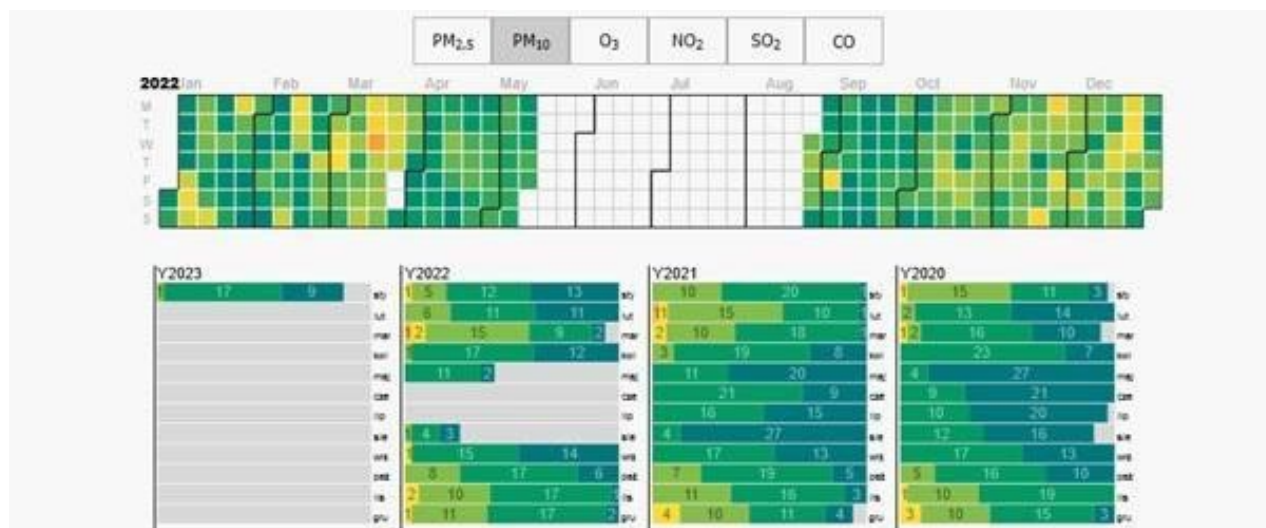
### Co rzeczywiście mówią dane?

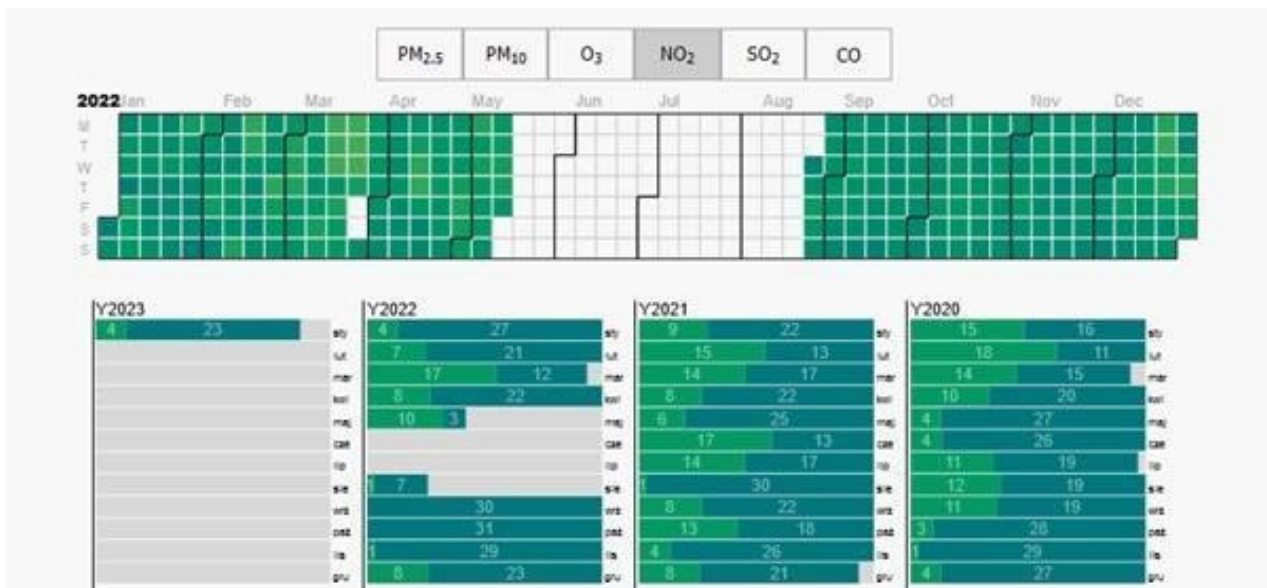
Niezbędne informacje, dotyczące zanieczyszczeń powietrza w Krakowie, można znaleźć na stronie [aqicn.org](http://aqicn.org). Dla lepszego oglądu spójrzmy na dane dla wspomnianej stacji za lata 2022, 2021 i 2020, zwracając uwagę na emisję pyłów PM2,5, PM10 i NO2:

#### PM2,5



#### PM10



NO<sub>2</sub>

KAS omawiając dane, powołał się na rok 2022. Tymczasem już z naszego zestawienia łatwo zauważyć, że stacja pomiarowa w okresie od maja do połowy sierpnia roku 2022 nie działała poprawnie i powoływanie się na tak pozyskane dane jest... dość kontrowersyjne. Inną kwestią jest zaś wyciąganie przez KAS błędnych wniosków co do źródła zanieczyszczeń.

– Z przedstawionych powyżej danych wynika jasno, że mówimy tu o napływie zanieczyszczeń prawdopodobnie z gmin ościennych, powstałych w wyniku palenia w piecach – ocenia dr Cegielski.

Przedstawicielka Alarmu zauważyła, że stacja Kurdwanów odnotowała 60 dni smogowych, a to – i tak można zinterpretować ów wywód – wskazuje na lepszą sytuację na obrzeżach miasta.

– Widzę tu dwie tego przyczyny: mniejsze zagęszczenie budynków, co wpływa na lepszą wentylację oraz wyższe położenie topograficzne stacji Kurdwanów od stacji na Al. Trzech Wieszczów. Stacja pomiarowa zlokalizowana przy Al. Trzech Wieszczów jest położona niżej o ok. 20m od stacji na Kurdwanowie, więc zanieczyszczenia naturalnie spływają do niższego ośrodka – dodał.





### Stacja pomiarowa Al. Trzech Wieszczów



### Stacja pomiarowa Kurdwanów



### Interpretacja pod tezę

Widać zatem wyraźnie, że sposób przedstawienia danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza w Krakowie nie był powodowany chęcią dokonania rzeczowej oceny sytuacji i wskazania na rzeczywiste źródła problemów. Dane dobrano,



a następnie zinterpretowano tak, by potwierdzić słuszność tezy o konieczności likwidacji czy ograniczenia transportu samochodowego w Krakowie.

Nie zadano sobie również trudu, aby przedstawić dane pomiarowe ze wspomnianych baz pomiarowych za lata 2020 i 2021, kiedy stacje działały poprawnie! Wspomniane dane obejmują okres występowania pandemii COVID 19, która skutecznie ograniczyła ruch na ulicach miasta Krakowa i ukazują prawdziwe odzwierciedlenie tego, jaki wpływ ma ograniczenie transportu na jakość powietrza w okolicach wspomnianych baz pomiarowych.

Jak widzimy z przedstawionej powyżej analizy doradcy strony społecznej, wpływ ten jest znikomy. Celem zatem – jak się wydaje – nie była tu realna poprawa jakości życia mieszkańców, a tylko wprowadzenie SCT. Gdyby bowiem chodziło o jakość powietrza w Krakowie, to źródeł zanieczyszczeń – na co wskazuje analiza pełnych danych – należy szukać na obrzeżach miasta.

W związku z powyższym należy tu zwrócić szczególną uwagę na zanieczyszczenie powietrza napływającego z gmin ościennych w sezonach grzewczych. Poziom zanieczyszczeń po wprowadzeniu SCT nie poprawi się, ponieważ zanieczyszczenia powietrza powstałe w wyniku spalania paliw kopalnych (i nie tylko w piecach) znacząco pogarszają jakość powietrza w Krakowie.

Zaprowadzone ograniczenia związane z SCT niewiele tu zmieniają, poza kosztami i niedogodnościami, które poniosą właściciele starszych aut – a to zarówno osoby fizyczne, jak i drobni przedsiębiorcy: mieszkańcy Krakowa, osoby odwiedzające miasto lub tu pracujące. Bo – to warto pamiętać – SCT nie dotyczy tylko centrum, ale całego miasta w obrębie jego administracyjnych granic!

Warto tu nadmienić, że o ile obecne regulacje prawne dotyczą samochodów najstarszych (dotyczy ograniczenia wprowadzanego od lipca roku 2024), o tyle (niewątpliwie) przyszłe uchwały będą dotyczyły samochodów coraz nowszych (w lipcu roku 2026 krakowski zakaz obejmie już np. „diesle” mające ponad 16 lat lub nie spełniające normy Euro 5).

Trzeba tu patrzeć na panujące trendy. Szczególnie, że SCT wprowadzana jest na okres 5 lat. A co potem? Warszawa proponuje, by w roku 2032 do planowanej tam strefy (mniejszej niż w Krakowie, bo obejmującej fragment centrum), mogły wjechać pojazdy spełniające co najmniej normę Euro 6 lub Euro 6d. Kierunek wydaje się więc być jasny: dalsze zaostrzanie norm obowiązujących samochody spalinowe i poszerzanie granic SCT, zmierzające do całkowitego wykluczenia samochodów spalinowych. A to idealnie wpisuje się w koncepcję tzw. miasta 15-minutowego. Tyle że nie będą to przyjazne mieszkańcom zielone i bezpieczne enklawy. W dużych miastach to rozwiązanie bardziej przypominać będzie zamknięte getto pod ścisłym eko-nadzorem.

**Marcin Austyn**





## 2. Zakaz starszych aut nie zwalczy smogu w Krakowie. To udowodnione

28 października 2022 / PanBartek.pl

**„Pomysłodawców wysłać do psychiatryka”, „szaleństwo”, „Czysty ekoteroryzm”. To tylko niektóre reakcje mieszkańców na nowy pomysł Krakowa na walkę ze smogiem. Konsultacje społeczne Strefy Czystego Transportu to miążga dla władz Krakowa.**

Pandemia pokazała, że od wstrzymania ruchu aut smog nie znika. Wbrew logice i mieszkańcom władze chcą zmuszać do kupna nowych aut.

Wraz z początkiem zimy, jak zawsze, powraca temat smogu, a stolicą polskiego smogu jest jak wiadomo Kraków. Władze Krakowa, które skompromitowały się polityką całkowitego zakazu palenia drewnem i węglem, nawet w najnowocześniejszych urządzeniach (który obowiązuje od września 2019), teraz wychodzą z nowym pomysłem walki ze smogiem – wprowadzeniem ograniczenia dla starszych aut spalinowych poprzez Strefę Czystego Transportu. Z tym że „strefa” swoim zasięgiem ma objąć cały teren Krakowa, a więc również obrzeża, takie jak Swoszowice, Dębniki czy okolice Przylasku Rusieckiego.

Dla przypomnienia, mimo eliminacji pieców na paliwa stałe, Kraków w ostatnim sezonie grzewczym kilkakrotnie był na pierwszym miejscu smogowego rankingu świata, na przykład 14 grudnia 2021. Próbowano to tłumaczyć napływem zanieczyszczeń z gmin ościennych, jednak przeczą temu oficjalne pomiary ze stacji ulokowanych na obrzeżach miasta, które pokazują niższe stężenia zanieczyszczeń niż stacje w centrum. Trudno również wyobrazić sobie, w jaki sposób miałyby truć Kraków niżej położone Niepołomice, które na dodatek są po wschodniej stronie Krakowa i to raczej one zachodnimi wiatrami przyjmują zanieczyszczenia ze stolicy Małopolski, emitowane m.in. przez hutę kombinat, spalarnię odpadów czy elektrociepłownię węglową w Łęgu, z której około 70% mieszkańców Krakowa otrzymuje ciepło.

Czystego powietrza w Krakowie po wymianie pieców na gazowe jak nie było, tak nie ma. Wg oficjalnych danych Generalnego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Kraków w 2021 r. miał najwyższe stężenia pyłów zawieszonych PM10 oraz dwutlenku azotu NO2.

Są natomiast wyższe rachunki za ogrzewanie gazem, do którego zmuszono część mieszkańców Krakowa, którzy nie mają dostępu do taniego ciepła z węgla za pośrednictwem ciepłowni.

Nowy sposób krakowskich władz to wymiana starych aut, z tym że już o żadnych dopłatach, jak w przypadku wymiany pieców, nie ma mowy. W uproszczeniu, od lipca 2024 dla diesli wymogiem ma być norma emisji Euro 5, dla benzyny i LPG norma Euro 3.

Na marginesie warto dodać, że pyły w powietrzu nie biorą się tylko ze spalania paliw, ale również z klocków hamulcowych oraz opon. Oprócz tego pyły zawie-



szone pojawiają się w powietrzu w sposób naturalny, o czym przykładowo piszą naukowcy z Collegium Medicum w swoim raporcie dotyczącym chorób na terenie Skawiny, tu fragment:

Zanieczyszczenie powietrza to obecność w powietrzu, którym oddychamy dowolnego czynnika chemicznego, fizycznego lub biologicznego, który modyfikuje jego naturalne właściwości. Najczęściej jednak zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego stanowią mieszaninę różnych czynników, z których największą wagę przypisuje się zanieczyszczeniom pyłem drobnym, zwłaszcza o średnicy poniżej  $2,5\mu\text{m}$  ( $\text{PM}_{2.5}$ ), dwutlenkiem siarki, tlenkami azotu ( $\text{NO}_2$  i  $\text{NO}_x$ ), ozonem, węglowodorami aromatycznymi i metalami ciężkimi, ze względu na ich udowodniony negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Zanieczyszczenia powietrza mogą być emitowane zarówno ze źródeł naturalnych (np. erupcje wulkaniczne, pył porywany przez wiatr, rozpylona sól morska czy emisje lotnych związków organicznych z roślin), jednak w naszej strefie geograficznej największą rolę odgrywają źródła antropogeniczne, związane z działalnością człowieka. Główne źródła zanieczyszczeń związanych z działalnością człowieka obejmują punktową emisję z zakładów przemysłowych (zwłaszcza energetycznych, ciepłownictwa oraz chemicznych), źródła mobilne związane z transportem samochodowym oraz źródła powierzchniowe, które stanowią lokalne ciepłownie czy kuchenki i urządzenia grzewcze opalane biopaliwami w indywidualnych gospodarstwach domowych. Ważny udział w emisji zanieczyszczeń ma również spalanie odpadów komunalnych oraz rolnictwo.

(cytat za <https://bip.malopolska.pl/umigskawina,a,1673927,aktualizacja-raportu-dotyczacego-umieralnosci-i-zachorowan-mieszkanow-gminy-skawina.html>)

W praktyce nowe przepisy dotyczące Strefy Czystego Transportu uderzają głównie w starsze auta na olej napędowy (silnik Diesla ) i biedniejszych ludzi, o czym świadczy jeden z komentarzy przesłanych podczas konsultacji społecznych (pod numerem 548).

„Promowanie najbogatszych. Najbogatsi w nowych autach mogą jeździć, a plebs starszym autem do komunikacji miejskiej, która nie działa”.

Mieszkańcy w konsultacjach społecznych nad przepisami nie zostawili suchej nitki na pomysłodawcach. Jak przyznają sami urzędnicy, opracowujący raport z konsultacji, część z ponad 600 nadesłanych uwag trzeba było ocenzurować, bo były zbyt wulgarne i napastliwe. Wiele jednak z nich było szczegółowo i merytorycznie argumentowanych. Przykładowe uwagi mieszkańców można zobaczyć poniżej.





483	Zaanej strefy. To czysty ekoterroryzm!!!
484	Strefa Czystego Transportu powinna zacząć obowiązywać wcześniej niż w lipiec 2024 i 2026.
485	Proponuje całkowicie zrezygnować z tego projektu bo w końcu ludzie się wyprowadzą z Krakowa i nikt wam podatków nie będzie płacił.
486	1. Do czasu ujednoczenia naklejki przynajmniej w Polsce należy wstrzymać wszelkie prace nad projektami SCT (cała szymba w naklejkach - idiotyzm). 2. Mam diesla X.2009 Euro 4, mieszkam w Kurdwanowie, mam 58 lat i prowadzę niewielką działalność - projekt uchwały jest po prostu chory - (mam się wyprowadzić, protestować, a może przewidujecie jakieś dofinansowania do zakupu elektryka - tylko gdzie go naładuję?) 3. Ograniczenie ruchu w okresie pandemii pokazały, że smog i inne szkodliwe zanieczyszczenia w niewielkim stopniu zależą od ruchu pojazdów (np. część niemieckich miast wycofuje się z chorych przepisów).
487	Proponuję najpierw zrobić dopłaty do nowszych samochodów aby ludzi było stać na nowszy samochód, a nie wprowadzać uchwały. Ludzie nie jeżdżą starymi samochodami bo chcą, ludzie jeżdżą starymi samochodami bo nie stać ich na lepsze-nowsze.
488	Proponuję wprowadzić dopłaty do wymiany aut jak to miało miejsce przy wymianie pieców
489	Z uwagi na kryzys, ceny energii, brak dostępności nowych aut wprowadzanie SCT mija się z celem.
490	strefa powinna obejmować tylko obszar starego miasta
491	1. Jako mieszkaniec Krakowa i posiadacz samochodu wyprodukowanego w latach 90-tych stanowczo protestuję. Mój pojazd ma aktualne badania techniczne, jest wyjątkowo zadbane, mam go od 12 lat i nie zamierzam się z nim rozstać. 2. W ogóle cały pomysł SCT uważam za głupi i będący kolejnym przykładem bezrefleksyjnego powtarzania niekoniecznie mądrych rozwiązań stosowanych na zachodzie Europy. 3. W przypadku wprowadzenia tej nieszczęsnej SCT absolutnie wyłączeni spod jej jurysdykcji powinni być wszyscy mieszkańcy Krakowa już posiadający samochody niespełniające ustalonych norm emisyjnych. 4. W przypadku wprowadzenia w życie SCT uważam, że powinna być płatna możliwość wjazdu zgodnie z art.39 ust.5 ustawy z 18 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.
492	Nie
493	Nie!
494	Co ma zrobić stały mieszkaniec Starego Miasta, posiadający auto z 2020 roku, diesel euro 4.
495	Z zakresu obowiązywania uchwały powinno być wyłączone użytkowanie samochodu przez mieszkańców w celu opuszczania miasta oraz przyjazdu do miejsca parkowania samochodu spoza jego granic. Ruch taki nie jest bowiem poruszaniem się samochodem w ramach granic miasta, lecz jest ruchem międzymiastowym lub pozamiastowym. Mieszkaniec Krakowa powinien mieć możliwość posiadania samochodu niespełniającego uchwalanych norm, jeśli ma on zamiar poruszać się tym samochodem poza granicami miasta. Powinno być również dozwolone osobom spoza Krakowa dojechanie samochodem niespełniającym norm do parkingów park&ride. Zdaję sobie sprawę, że formalne ujęcie tych uwag oraz praktyczna kontrola celów poruszania się w granicach strefy może być problematyczna lub wręcz niemożliwa, jednak dowodzi to moim zdaniem przesadnej restrykcyjności rozwiązań zaproponowanych w proponowanej uchwale. Rozwiązaniem częściowo odpowiadającym na powyższe kwestie mogłoby być wyłączenie z zakresu obowiązywania uchwały obwodnic miasta oraz głównych dróg wylotowych.
496	dobry projekt
497	Tragiczny pomysł. Zakazano już kominków, a smog jest. Huta została praktycznie wyłączona, a smog jest. Skończyć z dzikim zabudowywaniem miasta w pierwszej kolejności, a nie ograniczać prawa mieszkańców i wymuszać na nich wymianę samochodów.
498	Zróbcie referendum, w którym udział mogą wziąć osoby zameldowane w Krakowie. SCT ma być dla mieszkańców, a nie przeciwko prawdzie? Dlatego wypadało by się zapytać co na ten temat sądzą mieszkańcy (Za/Przeciw).

Dla zainteresowanych, wszystkie uwagi (są również pozytywne) można przeczytać na poniższej stronie [https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/10/raport\\_konsultacje\\_uchwaly\\_sct.pdf](https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/10/raport_konsultacje_uchwaly_sct.pdf)

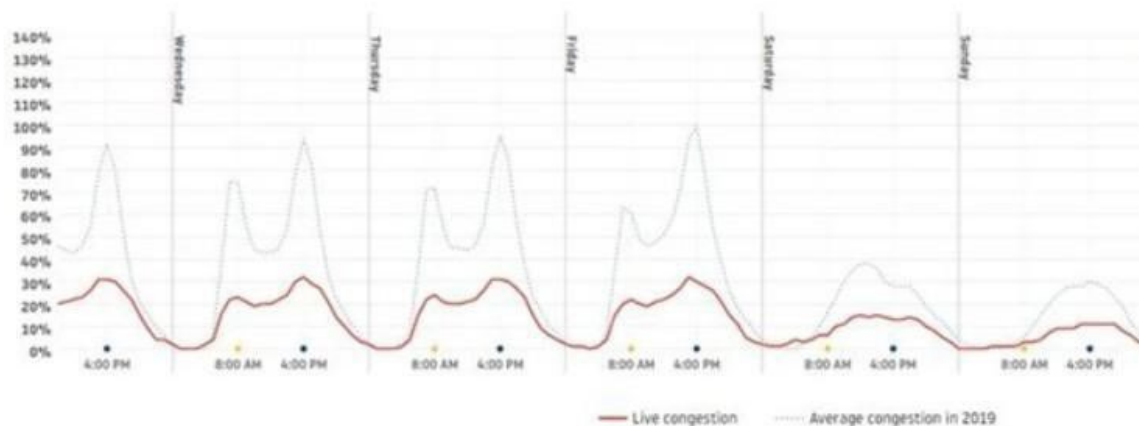
Słuszne są zaznaczone powyżej (czerwonymi ramkami) uwagi mieszkańców o tym, że ograniczenie ruchu samochodowego nie rozwiąże problemu smogu, co przecież pokazały lockdowny w covidowej pandemii. Najpierw mieliśmy akcję „zostań w domu”, która znacznie ograniczyła ruch. Z artykułów prasowych, bazujących na danych z nawigacji samochodowej wynika, że w okresie 17–24 marca 2020 r. w Krakowie ruch samochodowy spadł o ponad 50%, co obrazuje poniższy wykres:



## Krakow traffic

LAST 48 HOURS

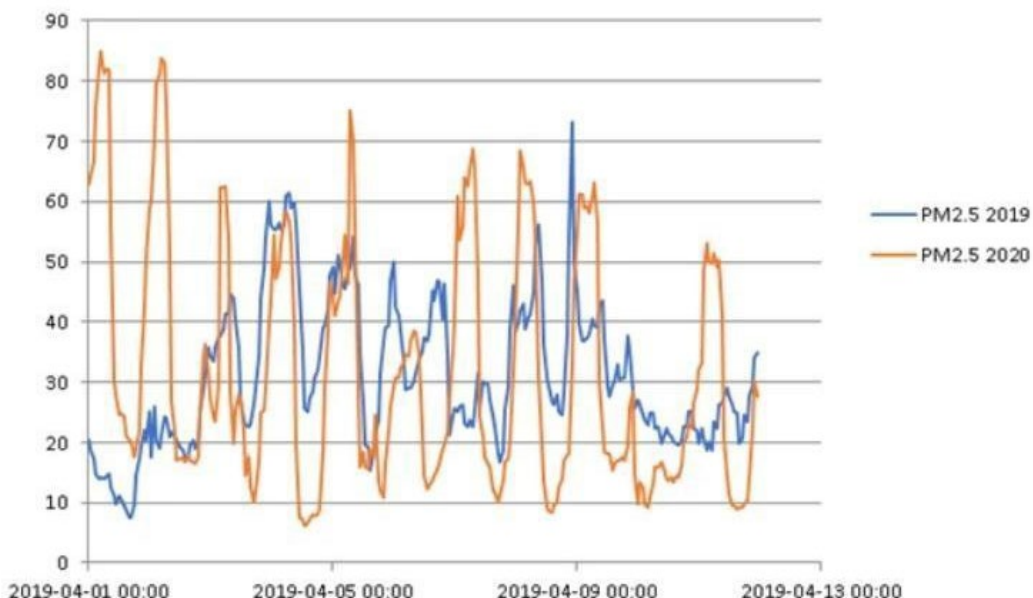
LAST 7 DAYS



Źródło: <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Koronawirus-samochody-na-ulicach-ruch-drogowy,a,167277> Po miękkiej społecznej akcji „zostań w domu” nastąpiły twardsze kroki lockdownowe, w tym rozporządzenie, które mimo wątpliwości prawnych było egzekwowane przez policję i ograniczyło ruch samochodowy do minimum. Dla wnikliwych, o szczegółach wad prawnych tego rozporządzenia pisał Rzecznik Praw Obywatelskich tutaj: <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/koronawirus-rozporzadzenie-rzadu-z-31-marca-krytyczna-ocena-rpo%C2%A0>

Na bazie rozporządzenia w 2020 r. w okresie od 1 kwietnia do 11 kwietnia wprowadzono zakaz przemieszczania się i w zasadzie drogi były opustoszałe w całej Polsce. Dodatkowo w Krakowie obowiązywał już również całkowity zakaz palenia drewnem i węglem.

### Godzinowe stężenia pyłów PM2.5 na stacji Kraków al. Krasień. w okresie 1-11 kwietnia 2019 oraz 1-11 kwietnia 2020



Źródło: Opracowanie własne na bazie danych GIOŚ



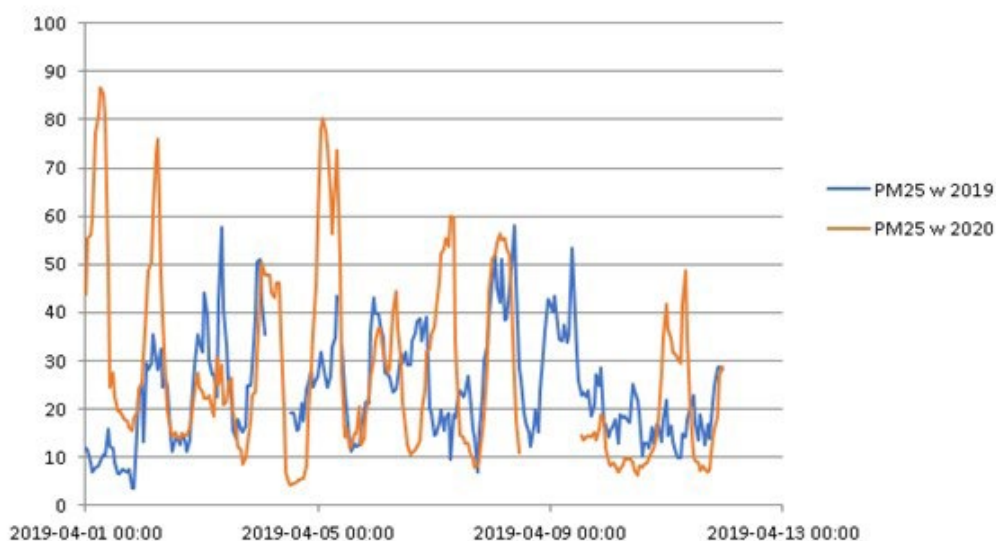
Spełnił się zatem mokry sen alarmów smogowych i postępowych polityków DO AUTORA – zakaz palenia i w zasadzie brak aut na drogach. Czy mieliśmy dzięki temu w Krakowie znaczącą poprawę powietrza? Porównując do analogicznego okresu roku poprzedniego, trudno dopatrzeć się istotnej poprawy, wręcz przeciwnie.

Pyły zawieszane PM2.5 w 2019 i 2020 roku były mierzone w Krakowie na dwóch oficjalnych stacjach pomiarowych Generalnego Inspektoratu Ochrony Środowiska, na alei Krasińskiego oraz ulicy Bulwarowej. Co ciekawe, na obu stacjach pomiarowych stężenia pyłów były wyższe niż rok wcześniej. Wykres godzinowy pyłów PM2.5 dla okresu lockdownu w roku 2020 oraz analogicznym okresie roku 2019 przedstawia poniższy wykres.

Średnio w okresie 1-11 kwietnia 2020 r. stężenia PM2.5 na stacji Krasińskiego wyniosły 31,9  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , podczas gdy w analogicznym okresie roku 2019 było to 31,0  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Dla drugiej stacji przy ulicy Bulwarowej również nie odnotowano poprawy. Poniższy wykres prezentuje odczyty godzinowe.

### Godzinowe stężenia pyłów PM2.5 na stacji Kraków ul. Bulwarowa w okresie 1-11 kwietnia 2019 oraz 1-11 kwietnia 2020



**Źródło: opracowanie własne**

W czasie covidowego zakazu przemieszczania się w roku 2020 stężenia PM2.5 na ulicy Bulwarowej wyniosły 27,8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , wobec 23,9  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Jak widać radykalne ograniczenie ruchu samochodowego nie przełożyło się na istotne obniżenie stężeń pyłów.

Smog to jednak nie tylko pyły zawieszane, ale również tlenki azotu emitowane ze spalania paliw gazowych i płynnych, czyli wynikające z emisji spalin samochodowych. W czasie zamknięcia gospodarki oraz zakazu przemieszczania się, który ograniczył ruch samochodowy o ponad połowę, należałoby oczekiwać radykalnego spadku tych stężeń. Tak się jednak nie stało.





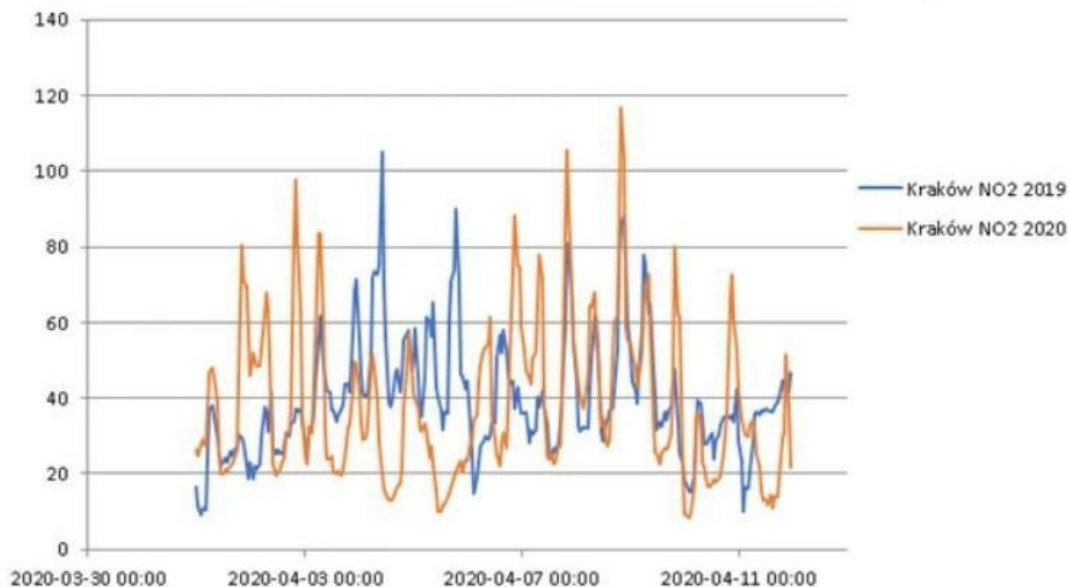
Dwutlenek azotu w latach 2019 i 2020 mierzony był na trzech oficjalnych stacjach pomiarowych: Al. Krasińskiego, ul. Bulwarowej oraz ul. Bujaka. Co prawda na stacji przy Al. Krasińskiego podczas lockdownu 2020 mieliśmy spadek stężeń względem 2019 r. o około 25%, jednak na pozostałych dwóch stacjach stężenia były o około 25–30% wyższe.

Poniższy wykres prezentuje godzinowe stężenia dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>), uśrednione dla wszystkich trzech oficjalnych stacji pomiarowych.





### Godzinowe stężenia dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>) w Krakowie w okresie 1-11 kwietnia 2019 oraz 1-11 kwietnia 2020 średnia dla stacji: Al. Krasińskiego, Ul. Bulwarowa, Ul. Bujaka



Podsumowując, w okresie 1-11 kwietnia 2020 r. w Krakowie stężenia dwutlenku azotu wynosiły 37,7 µg/m<sup>3</sup>, a dla analogicznego okresu 2019 r. było to 38,8 µg/m<sup>3</sup>. Co prawda jest to niewielka poprawa, ale względem norm powietrza ustalonych w 2021 r. przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) osiągnięte przy lockdownie poziomy przekraczają dobową normę o ponad 50%.

Zanieczyszczenie	Czas	Rekomendacje WHO z 2005 r. [µg/m <sup>3</sup> ]	Rekomendacje WHO z 2021 r. [µg/m <sup>3</sup> ]
PM <sub>2.5</sub>	rok	10	5
	doła <sup>1</sup>	25	15
PM <sub>10</sub>	rok	20	15
	doła <sup>1</sup>	50	45
NO <sub>2</sub>	rok	40	10
	doła <sup>1</sup>	-	25
O <sub>3</sub>	szczyt sezonu <sup>2</sup>	-	60
	8 godzin <sup>2</sup>	100	100
SO <sub>2</sub>	doła <sup>1</sup>	20	40
CO	doła <sup>1</sup>	-	4

<sup>1</sup> - 99. percentyl (tj. 3-4 dni przekroczenia w roku)

<sup>2</sup> - Średnia dobowego maksymalnego 8-godzinnego średniego stężenia O<sub>3</sub> w sześciu kolejnych miesiącach z najwyższym poziomem stężenia O<sub>3</sub>

<https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/who-wytyczne-jakosc-powietrza-10861.html>

Na marginesie, uchwalone w 2021 r. nowe normy WHO zostały drastycznie obniżone i raczej nie w celu ochrony zdrowia, a bardziej w celu forsowania zielonego ładu, ponieważ w rzeczywistości przekroczenie tych norm nie ma odzwierciedlenia w negatywnych danych, takich jak znacznie krótsze życie czy znacznie wyższa zachorowalność. Dla porównania Szwajcarzy mają czyste powietrze, żyją długo



i szczęśliwie, podobnie jak mieszkańcy północnych Włoch, którzy mają powietrze o jakości zbliżonej do tej w Krakowie.

### **Podsumowując...**

Władze Krakowa wymyślają coraz to nowe sposoby walki ze smogiem, choć tak naprawdę nie chodzi o ochronę zdrowia, a interesy korporacji i lansowanie się postępowych polityków. Najpierw był całkowity zakaz węgla i drewna w Krakowie (nawet w najnowocześniejszych kominkach dozwolonych w całej UE), potem zakaz kominków i pieców niespełniających norm 5 klasy w całej Małopolsce, a teraz całemu nieszczęściu mają być winne samochody z silnikiem Diesla.

Tematu bezmyślnej zabudowy niemal każdej wolnej przestrzeni Krakowa władze wolą nie poruszać. Rankingów, w których Kraków widnieje w czołówce pod względem korków związanych z powstającymi nowymi osiedlami przy braku odpowiedniej infrastruktury, też władze Krakowa wolą nie dostrzegać.

Jednym z nielicznych pożytków covidowych lockdownów była właśnie ta symulacja, która obrazuje nam skutki „strefy czystego transportu”. Skoro ograniczenie ruchu aut o około 50–80% nie przyniosło pozytywnych rezultatów, jeśli chodzi o poprawę powietrza, to jak inaczej wytłumaczyć determinację władz do jej ustanowienia, jeśli nie interesem korporacji i dogmatami ekoterrorystów? Ustanawiać takie przepisy w czasie drożyzny, kryzysu i ryzyka wojny to idiotyczny pomysł, który słusznie spotkał się z ciętą ripostą mieszkańców.

Wygląda na to, że po raz kolejny przedstawiciele krakowskich władz kierują się interesami polityczno-biznesowymi i dogmatami ekolobbystów, zamiast logiką, wiedzą i interesem społecznym.

**Bartłomiej Krzych**



### 3. Kraków ma lepsze powietrze. Winna była niska emisja, ale i tak ucierpi prywatny transport

14 kwietnia 2023 / PCh24.pl

***W Krakowie jest mniej szkodliwych pyłów – przekonuje pełnomocnik prezydenta miasta ds. jakości powietrza Paweł Ścigalski i podaje, że w 2022 roku spadły wartości PM10, co potwierdzają pomiary stacji. I choć jest jasne, że winna zanieczyszczeń jest tak zwana niska emisja, władze miasta wdrażają w życie walkę z kierowcom. Od 2024 roku w Krakowie zacznie obowiązywać Strefa Czystego Transportu.***

Jak podaje PAP, według informacji pełnomocnika, w porównaniu do 2015 r. w 2022 r. stacja pomiarów przy Al. Krasińskiego wskazała o prawie 30 proc. mniej pyłu PM10, na ul. Bujaka o ok. 38 proc., a na ul. Bulwarowej 40 proc. mniej PM10. W 2015 roku, dodał Ścigalski, na większą skalę ruszyły dofinansowania z Programu Ograniczenia Niskiej Emisji.

Zgodnie z danymi magistratu, w minionym sezonie grzewczym strażnicy miejscy przeprowadzili ponad trzy tysiące kontroli przestrzegania przepisów uchwały antysmogowej. Od października 2022 r. do końca marca 2023 r. odnotowali 58 wykroczeń, nałożyli 38 mandatów karnych, sporządzili siedem wniosków o ukaranie do sądu, pouczyli 13 osób.

Pod koniec 2020 r. zespół pod kierunkiem prof. Piotra Kleczkowskiego z Akademii Górniczo-Hutniczej przeprowadził analizę jakości powietrza m.in. w Krakowie w latach 2012–2020. W przypadku pyłu zawieszonego PM10 oraz PM2,5 spadek średniego stężenia w pełnych latach kalendarzowych wyniósł ponad 40 proc., a benzo(a)pirenu ponad 50 proc. – informuje PAP.

Choć jest wiele głosów podkreślających, że głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w Krakowie jest tzw. niska emisja – nie tylko z terenu Krakowa, ale z ościennych gmin, to władze miasta uporczywie stawiają na walkę z prywatnym transportem w mieście. Tak oto od lipca 2024 r. na terenie całego miasta obowiązywały będą pierwsze (mniej restrykcyjne) ograniczenia wjazdu dla samochodów. Dwa lata później samochody z silnikiem diesla wyprodukowane przed 2010 rokiem będą w Krakowie zakazane.

Na problem z narracją dotyczącą zanieczyszczenia powietrza w Krakowie wielokrotnie zwracaliśmy uwagę. Okazuje się, że w debacie o SCT posłużono się analizą danych – ze wspomnianych wyżej stacji pomiarowych – podciągniętą do tezy potrzebnej do walki z samochodami. O tej sprawie pisaliśmy w materiale [Chodzi o smog czy o samochody? Wybiórcze dane orężem zwolenników Strefy Czystego Transportu](#)

MA

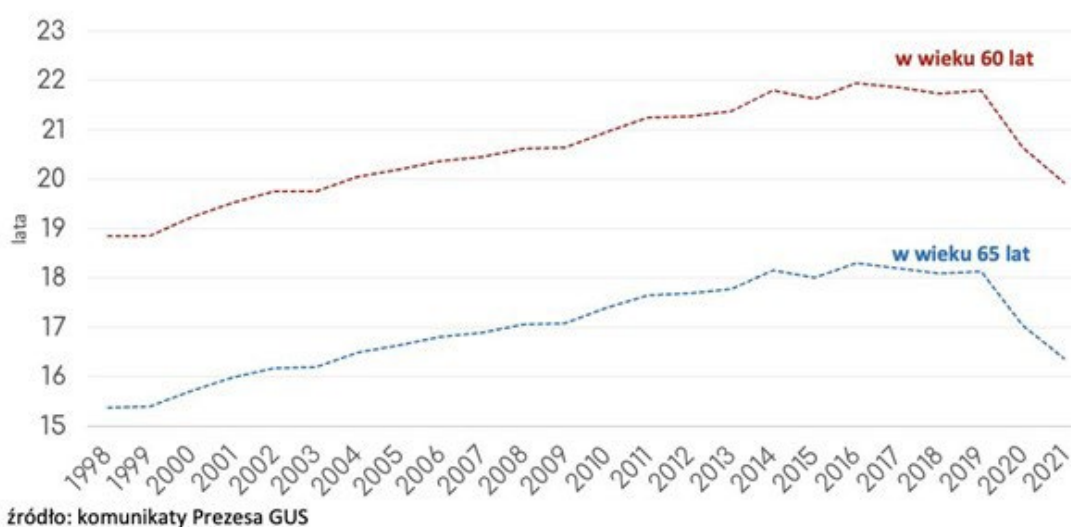


## 4. Walka ze smogiem: powietrze lepsze, życie krótsze

30 grudnia 2022 / PanBartek.pl

Od dziesięciu lat mamy w Polsce intensywną walkę ze smogiem, która kosztuje nas ogromne pieniądze i mocno odbija się na polskiej gospodarce, zwłaszcza w czasie kryzysu energetycznego. Mimo znacznej poprawy powietrza, słynna liczba 45 tysięcy zgonów rocznie z powodu smogu wcale się nie zmniejszyła, a co do długości życia cofnęliśmy się wręcz 20 lat wstecz.

Oczekiwane dalsze trwanie życia mężczyzn i kobiet (średnia) w Polsce



<https://obserwatorgospodarczy.pl/2022/11/02/spodziewna-dlugosc-zycia-w-polsce-wrocila-do-poziomu-z-2003-r/>

Jak podał niedawno portal Obserwator Gospodarczy, oczekiwana długość życia w Polsce spadła do poziomu z 2003 roku. Co prawda w głównej mierze jest to efekt ograniczenia dostępu do służby zdrowia podczas covidowych lockdownów, aczkolwiek na wykresach widzimy, że długość życia w Polsce w zasadzie przestała rosnąć już od 2014 roku.

Z powodu czystszej powietrza nie zmniejszyła się również ilość zgonów. Bazując na oficjalnych danych, w ostatnich latach była ona rekordowa, nawet 100 tys. wyższa niż w latach wcześniejszych.

<https://twitter.com/rafalmundry/status/1551483766723469312>

Ciekawsze jest jednak to, że teoretyczna ilość tzw. przedwczesnych zgonów przypisywanych „smogowi” (zanieczyszczeniom powietrza), wyliczana przez Europejską Agencję Środowiska również wzrosła. Jest to ta słynna liczba 45 tysięcy, często podawana w mediach, np.tu:



Tylko u nas

BUSINESS INSIDER &gt; POLITYKA

## Minister klimatu: 45 tys. Polaków umiera co roku z powodu złej jakości powietrza

Przegląd prasy

30 grudnia 2019, 9:16 | 1 min czytania

Udostępnij artykuł



Wszyscy, niezależnie od poglądów politycznych, oddychamy tym samym powietrzem – mówi Michał Kurtyka, minister klimatu, w wywiadzie dla portalu wPolityce.pl. Podkreśla w nim, że smog i zanieczyszczenie powietrza stały się tematem codziennych rozmów Polaków, o czym jeszcze kilka lat temu nie było mowy.



<https://businessinsider.com.pl/polityka/zanieczyszczenie-powietrza-w-polsce-ilu-polakow-umiera-z-powodu-smogu/8qr37r4>

W raporcie z 2015 roku czytamy, że w 2012 roku dla Polski szacowano 44,6 tysięcy przedwczesnych zgonów przypisywanych pyłom zawieszonym PM2.5, których wtedy średnioroczne stężenie dla kraju wynosiło 23,9 µg/m<sup>3</sup>.

Do 2018 rok stężenia pyłów zawieszonych PM2.5 w Polsce udało się obniżyć o około 10%, jednak wyliczona liczba zgonów nie zmalała, a wręcz wzrosła – do 46,3 tysiąca – tak wynika z danych raportu Europejskiej Agencji Środowiska z 2020 roku.

Podobnie jest ze stężeniami tlenków azotu NO<sub>2</sub>. Dla Polski w 2012 roku przy wyższych stężeniach liczbę przedwczesnych zgonów przypisywanych tlenkom azotu szacowano na 1600, a w 2018 – mimo poprawy powietrza, już na 1900.

Z czego wynikają te wzrosty? Europejska Agencja Ochrony Środowiska po prostu zwiększyła sobie przelicznik... i stąd ta różnica. W praktyce liczba 45 tys. jest liczbą abstrakcyjną, wyliczoną wg wzoru matematycznego na podstawie liczby ludności kraju, poziomu stężeń zanieczyszczeń oraz dobranej liczby zgonów.





Niżak ma się to do rzeczywistości i ewidencji z kart pacjentów, w których ewentualnie można by się w Polsce dopatrzeć około 50 (nie tysięcy) zgonów rocznie spowodowanych zanieczyszczeniami powietrza – głównie w wyniku zatrucia tlenkiem węgla, czyli czadu.

Stężenia i zgony przypisywane pyłom zawieszonym PM2.5							
Kraj	Ludność(mln)	2012		2018		Różnica	
		Stężenie	Zgony	Stężenie	Zgony	Stężen	Zgonów
Austria	8,822	14,8	6 100	13,6	6 100	-1,2	0
Belgium	11,399	15,8	9 300	12,7	7 400	-3,1	-1900
Bulgaria	7,05	24,9	14 100	21	12 500	-3,9	-1600
Croatia	4,105	16,8	4 500	18	5 100	1,2	600
Cyprus	1,216	25	790	14,5	620	-10,5	-170
Czech Republic	10,61	18,8	10 400	18,3	10 900	-0,5	500
Denmark	5,781	10	2 900	10,5	3 100	0,5	200
Estonia	1,319	7,9	620	7	610	-0,9	-10
Finland	5,513	7,1	1 900	5,9	1 700	-1,2	-200
France	64,456	14,7	43 400	10,6	33 100	-4,1	-10300
Germany	82,792	13,3	59 500	12,3	63 100	-1	3600
Greece	10,741	19,2	11 100	18,3	11 800	-0,9	700
Hungary	9,778	18,9	12 800	18,3	13 100	-0,6	300
Ireland	4,83	8,1	1 200	7,8	1 300	-0,3	100
Italy	60,484	18,9	59 500	15,5	52 300	-3,4	-7200
Latvia	1,934	12,4	1 800	12,1	1 800	-0,3	0
Lithuania	2,809	12,9	2 300	12,8	2 700	-0,1	400
Luxembourg	0,602	12,6	250	10	210	-2,6	-40
Malta	0,476	12,4	200	12,5	230	0,1	30
Netherlands	17,181	13,7	10 100	12	9 900	-1,7	-200
Poland	37,977	23,9	44 600	21,7	46 300	-2,2	1700
Portugal	9,794	9,9	5 400	8,4	4 900	-1,5	-500
Romania	19,531	20,8	25 500	17,6	25 000	-3,2	-500
Slovakia	5,443	20,5	5 700	18,2	4 900	-2,3	-800
Slovenia	2,067	17,7	1 700	15,8	1 700	-1,9	0
Spain	44,452	11,9	25 500	10,2	23 000	-1,7	-2500
Sweden	10,12	7,2	3 700	6,1	3 100	-1,1	-600
United Kingdom	66,274	11,9	37 800	10	32 900	-1,9	-4900
Albania	2,87	21,1	2 200	21,6	5 000	0,5	2800
Andorra	0,075	15,9	60	8,5	30	-7,4	-30
Bosnia and Herze	3,503	18,5	3 500	26,4	5 100	7,9	1600
Iceland	0,348	4,7	100	4,7	60	0	-40
Macedonia	0,038	29,2	300	30,7	20	1,5	-280
Liechtenstein	0,038	10,2	20	8,6	20	-1,6	0
Monaco	0,622	18,8	30	12,6	640	-6,2	610
Montenegro	2,075	18,7	570	20,5	300	1,8	-270
Norway	5,296	7,2	1 700	6,4	1 400	-0,8	-300
San Marino	0,034	16,7	30	13,3	30	-3,4	0
Serbia	7,001	24,3	13 400	26,3	14 600	2	1200
Switzerland	8,484	12,6	4 300	9,8	3 500	-2,8	-800

Co ciekawe, w większości krajów Europy, np. Francji i Włoszech, szacowana liczba przedwczesnych zgonów spadła wraz ze spadkiem stężeń pyłów PM2.5.

Polska nie jest jednak osamotniona – mimo poprawy powietrza liczba przedwczesnych zgonów przypisywanych pyłom PM2.5 wzrosła również w Niemczech do poziomów niemal o połowę wyższych niż w Polsce, tj. 63 tysięcy, o czym się w mediach oczywiście nie mówi.

Poniżej tabela porównawcza i linki źródłowe do raportów Europejskiej Agencji Środowiska (EEA).

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015>  
 Tabele 9.1, 9.2 s.43

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report>  
 Tabele 10.1 s. 108





## 5. Strefa Czystego Transportu w Krakowie nie dla 20 procent aut. Urząd mówi o „trujących” pojazdach i „zielonych strefach”

26 listopada 2022 / PCh24.pl

**Strefa Czystego Transportu jest to zmiana, która ma na celu przede wszystkim polepszenie jakości powietrza w Krakowie. Jak każda zmiana również ta budzi wiele emocji i pytań – zakomunikował Urząd Miasta Krakowa. Publikacja ma związek z licznymi głosami krytyki i niezadowolenia wobec polityki miasta. Magistrat najwyraźniej chce ugłaskać zdenerwowanych mieszkańców, opowiadając o „trujących samochodach” i „zielonych strefach” wydłużających życie i poprawiających jakość życia – ale już bez aut.**

Uchwałą Rady Miasta Krakowa z 23 listopada 2022 roku na terenie całego Krakowa zostanie wprowadzona Strefa Czystego Transportu (SCT). Radni przyjęli uchwałę, mimo że w dyskusji poprzedzającej głosowanie sami wskazywali na liczne mankamenty tego dokumentu. Wśród najczęstszych argumentów „przeciw” były: wysoka inflacja, wykluczenie osób uboższych, brak przygotowanych programów wsparcia w wymianie samochodów, brak środków transportu, np. metra, ułatwiających komunikację po wprowadzeniu SCT.

W związku z niepokojem wielu mieszkańców, wyrażanym m.in. w komentarzach internetowych, magistrat w odrębnym komunikacie podkreślił, że SCT ma na celu przede wszystkim polepszenie jakości powietrza. Jak zauważono, SCT „budzi wiele emocji i pytań; przy okazji pojawia się również sporo nieścisłości”.

### **A, bo Londyn...**

W komunikacie urzędnicy odpowiadają na pytania: Czy Kraków jest jedynym miastem w Europie z taką strefą? Czy SCT w Krakowie obejmuje największy obszar objęty nowymi przepisami? Czy SCT to lepsze i dłuższe życie?

Magistrat ocenił, że wprowadzenie ograniczeń wjazdu do miasta dla najbardziej trujących samochodów to coraz popularniejsze i skuteczne narzędzie do walki o poprawę jakości powietrza. W tym roku liczba stref czystego transportu w Europie przekroczyła 320.

Urząd Miasta Krakowa jako miasto z największą powierzchnią SCT wskazał Londyn – tam strefa obejmuje centralną część miasta, tzw. Londyn Wewnętrzny. To teren liczący ok. 450 kilometrów kwadratowych, podczas gdy cały Kraków zajmuje 327 km kw. Według krakowskich urzędników od sierpnia 2023 r. SCT obejmie cały Londyn, czyli powierzchnię 1579 km kw. Z informacji magistratu wynika, że po wprowadzeniu strefy w Londynie zanieczyszczenie dwutlenkiem azotu (NO<sub>2</sub>) spadło o 44 proc. w 2020 r. w porównaniu do roku 2016, a poziom szkodliwej sa-dzy spadł o 50–60 proc.

### **Ile tych wykluczonych aut?**

Zgodnie z komunikatem Urzędu Miasta Krakowa, w stolicy Małopolski jest ponad 800 tys. mieszkańców i ok. 500 tys. użytkowanych samochodów. Nieoficjalnie dane



wskazują, że liczba mieszkańców jest wyższa w związku ze studentami uczącymi się w Krakowie oraz z imigrantami z Ukrainy.

Przeciwnicy uchwały zwracają uwagę, że nie ma jednoznacznych danych na temat tego, ile w tym momencie w Krakowie jest samochodów, które nie spełniają ekologicznych norm. Według najczęściej przywoływanym szacunków to ok. 100 lub 250 tysięcy.

SCT w Krakowie zacznie w pełni obowiązywać od 1 lipca 2026 r. Do miasta nie wjadą samochody benzynowe/LPG wyprodukowane przed 2000 rokiem oraz diesle wyprodukowane przed 2010 rokiem. Według danych Zarządu Transportu Publicznego takich samochodów w ruchu ulicznym Krakowa było w grudniu 2021 r. 21,4 procent. W szacunkach nie dostrzega się pojazdów, które nie są zarejestrowane w Krakowie, a służą użytkownikom w transporcie do pracy, urzędu, szpitala, rodziny, należących do turystów czy „zewnętrznych” przedsiębiorców.

W przejściowym etapie obowiązywania uchwały, od 1 lipca 2024 do 30 czerwca 2026 r., do miasta nie wjadą auta wyprodukowane przed 1992 r., zaś samochody benzynowe/LPG produkowane od 1992 r. i diesle produkowane od 1996 r. wjadą, jeżeli zostały zarejestrowane przed 1 marca 2023 r. Auta zarejestrowane po 1 marca 2023 będą podlegały surowszym ograniczeniom – nie wjadą samochody benzynowe/LPG wyprodukowane przed 2000 roku i diesle sprzed 2010 roku.

SCT nie będzie obowiązywała samochodów zabytkowych, służb ratowniczych; osób niepełnosprawnych; food trucków; osób w wieku powyżej 70. lat będących właścicielami samochodu.

Auta uprawnione do poruszania się po Krakowie mają mieć specjalną naklejkę na szybie. Weryfikacją uprawnień zajmować się ma straż miejska. Kierowcy samochodów niespełniających wymagań SCT zapłacą mandat w wysokości 500 zł.

### **Zamach na własność, ale...**

Za ustanowieniem SCT w Krakowie głosowali radni klubów Platforma-KO, Nowoczesny Kraków, Przyjazny Kraków, Kraków dla Mieszkańców. Przeciwni byli radni Prawa i Sprawiedliwości. Projektodawcą uchwały jest prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

*– Zapisy, które zaproponował prezydent Majchrowski, które Koalicja przegłosowała, są dużo bardziej rygorystyczne niż SCT w Berlinie, mieście bogatszym, z metrem, szybką koleją, parkingami park&ride – powiedział PAP wiceprzewodniczący Rady Miasta Krakowa Michał Drewnicki (PiS). Jego zdaniem należałoby albo wydłużyć termin ustanowienia SCT, albo złagodzić przepisy do zakazu wjazdu tylko tych najstarszych, najbardziej zanieczyszczających powietrze pojazdów.*

Wiceprezydent Krakowa Andrzej Kulig ocenił, że to *niezwykle trudna uchwała, która m.in. ogranicza prawo własności, chociaż zgodna z prawem; daje poczucie niesprawiedliwości wobec osób, które nie będą mogły wjechać do miasta. Uchwała ta jednak – podkreślił wiceprezydent – jest potrzebna i będzie czas na przygoto-*



*wanie się do jej wejścia w życie. Oprócz troski o ekonomiczne aspekty, chciałem by była troska o zdrowie i życie innych osób – powiedział Kulig.*

Do przyjęcia uchwały przekonywali aktywiści z Krakowskiego Alarmu Smogowego. Według ich informacji stacja przy Al. Trzech Wieszczów, gdzie jest duże natężenie ruchu samochodowego, przez 105 dni w roku wskazuje smog i pokazuje najgorsze wyniki w kraju, jeżeli chodzi o przekroczenie norm stężenia PM10 i dwutlenku azotu.

**Źródła: PAP, [krakow.pl](http://krakow.pl)**



## 6. „Stary, trujący grat” za 50 tysięcy? Za wjazd do Krakowa tymi pojazdami zapłacisz mandat. Lista Cię zaskoczy!

21 marca 2023 / PCh24.pl

**Wkrótce Kraków, jako pierwsze miasto w Polsce, stanie się jedną wielką Strefą Czystego Transportu. Za przekroczenie granic miasta pojazdami niespełniającymi norm emisyjnych posypią się mandaty. Urzędnicy twierdzą, że chodzi tu tylko o stare samochody. Prawda jest inna. A lista pojazdów zakazanych i ich gieldowy cennik mogą szokować. SPRAWDŹ! Bo zakaz może dotyczyć TWOJEGO auta.**

Ekologiczne szaleństwo nabiera tempa, a kolejne miasta w Polsce decydują się na zamykanie ulic dla starszych pojazdów, uznawanych za nieekologiczne. Najdalej posunął się Kraków – bo całe miasto w jego granicach administracyjnych – stanie się jedną, wielką Strefą Czystego Transportu. Zakazy obejmą gigantyczną liczbę aut. I wcale – jak na polskie realia – nie takich starych.

Już niebawem – może i TWOJE auto – znajdzie się na liście „trucicieli”. Mieszkasz w Krakowie, robisz tu interesy, szukasz szpitala, kina, teatru...? Albo jesteś turystą? A może tylko tędy przejeżdżasz? SPRAWDŹ, zanim wlepią Ci mandat! Za brak naklejki poświadczającej, że twoje auto jest dopuszczone do wjazdu do SCT, zapłacisz 500 zł. W pierwszym etapie takie pojazdy „wyłapywać” będzie Straż Miejska.

Wydaje się jednak, że najbardziej dotkliwe ograniczenia dotyczyć będą samochodów z silnikiem diesla, które zostały wyprodukowane PRZED ROKIEM 2010 i nie spełniają normy Euro 5. I nie jest to melodia dalekiej przyszłości. Bowiem, jeżeli taki pojazd został zarejestrowany PO 1 MARCA 2023 roku, to ograniczenia zaczną obowiązywać już od lipca 2024 roku. Samochody zarejestrowane wcześniej będą dopuszczone do ruchu w SCT do lipca 2026 roku.

### „Stary grat” za 50 tysięcy?

Na oficjalnych stronach UMK przeczytamy, że do SCT nie wjadą tylko stare auta. To nie jest cała prawda. Czytamy tam: „Mówimy tu o autach 30-letnich w pierwszym etapie (od 1 lipca 2024 r.) oraz nawet 26-letnich (benzyna) i 18-letnich (diesel) w etapie drugim (od 1 lipca 2026 r.)”.

Fakty są takie, że już w lipcu 2024 do SCT nie będzie mogła wjechać część 14-letnich pojazdów z silnikiem diesla (a od lipca 2026 znacząca część 16-letnich pojazdów zasilanych ON). Pojazdy zasilane benzyną pomijamy w tych rozważaniach, bo ograniczenia nie są tu tak restrykcyjne.

O jakież to „stare graty” chodzi krakowskim urzędnikom? Przeczesałiśmy dla Państwa ogłoszenia motoryzacyjne, by wyłuskać kilka zaledwie przykładów – być może Drogi Czytelniku – posiadasz taki zakazany pojazd.

To np. bardzo popularne w Polsce pojazdy marki Volkswagen (Golf IV, Touran, Sharan, Touareg) – produkowane do roku 2009. Popularny cross – Touareg z 2008 roku, z 2,5 litrowym TDI wart jest obecnie ok. 40 tys. zł. Dobrze utrzymany rodzinny Sharan czy Touran z tego okresu kosztuje ok. 20-30 tys. zł.



W tej kategorii cenowej znajdziemy też pojazdy marki BMW serii 5, a ładna „siódemka” kosztuje ok. 35 tys. zł. Cały czas mowa o pojazdach zasilanych olejem napędowym z roczników 2008–2009.

W przedziale 19–29 tys. zł znajdziemy też, jakże popularne, Skody Octavia, Fordy Mondeo, bliżej 20 tys. zł kosztuje np. Renault Megane, czy Honda Civic. Ale już za SUV tej marki – CR-V – trzeba wydać prawie 50 tys. zł!

Idźmy dalej. Mercedes – ładny przedstawiciel klasy B lub C, to wydatek rzędu 30 tys. zł. Ale wprowadźmy też nieco egzotyki – Porsche – tu ceny szybkują do ponad 50 tys. zł.

No to może jeszcze coś dla większych rodzin – Chrysler Voyager. Ceny? 30–50 tys. zł. Albo w wersji oszczędniejszej Citroen C4 Grand – ok. 15 tys. zł.

Wróćmy jeszcze do tak popularnych crossów i SUV-ów – Nissan Quashqai – ceny 15–25 tys. zł. Idźmy wyżej – Audi Q5, Q7, to pojazdy o wartości ponad 50 tys. zł, A8 kosztuje około 40 tys. zł, A6 – ponad 30 tys. zł, popularne A4 – 20–30 tys. zł. Volvo? XC60, S60 – ceny rzędu 25–35 tys. zł.

Wróćmy jednak na Ziemię i spójrzmy na popularne jednostki JTD – Alfa Romeo – ceny rzędu 25 tys. zł za „159”, Fiat? Bravo: 15–25 tys. zł, większy Scudo 25–30 tys. zł.

A to tylko część marek i modeli wyprodukowanych tuż przed rokiem 2010, które bez specjalnych wpisów i zaświadczeń (jeśli w ogóle spełniają normę Euro 5) do krakowskiej SCT nie wjadą.

Ale to nie cały problem. Jest bowiem wiele pojazdów nieco starszych, które wciąż dobrze służą – jak choćby cała gama wspomnianych już wcześniej silników TDI, ale wyprodukowanych bliżej 2005 roku. Tu także ceny nie są małe (od 7,5 tys. zł aż po 35 tys. zł za pakowną T4).

Pikanterii sprawie dodaje fakt, że ten sam „zakazany” silnik w samochodzie wyprodukowanym od roku 2010 do strefy będzie mógł wjechać. Czy to zatem o ową „ekologię” tu chodzi?

### **Kupże se auto i po problemie!**

Jak do problemu stworzonego przez urzędników podchodzą oni sami? Banalizują go. Generalnie istnieje przekonanie, że trzeba coś zrobić, by poprawić jakość powietrza w Krakowie, więc takie ograniczenia są konieczne. Dla klimatu, dla zdrowia...

To, co można wyczytać w dziale „Pytania i odpowiedzi” na stronach ZTP UMK, przeraża. Weźmy pod lupę kwestię wymiany pojazdu. Dopłat czy form wsparcia nie przewidziano, bo – jak podaje urząd – nie było zainteresowania. Co oferowano? Dwuletnie darmowe bilety na miejską komunikację, dopłatę do zakupu... rowerów elektrycznych (też roweru cargo) lub darmowego abonamentu na ich wynajem (sic!).



Na tym nie koniec radosnej twórczości urzędników. Twierdzą oni bowiem, że „wymiana samochodu, w odróżnieniu od wymiany pieca, nie zawsze wymaga zełmowania – można je również sprzedać. Ponadto cykl wymiany aut jest dużo krótszy niż pieców, które służą po kilkadziesiąt lat. Autami jeździmy kilka/kilkanaście lat i wymieniamy na nowsze”.

Dla przypomnienia warto tylko dodać, że wiek rejestrowanych w Polsce pojazdów z nastaniem kryzysu rośnie i przekracza już 16 lat.

### **Parkingi? A niech sąsiedzi budują!**

Porażające jest też podejście urzędników do kwestii parkingów na rogatkach miasta. Skoro bowiem pojazdy nie będą mogły doń wjechać, to może choć będzie możliwość ich pozostawienia na granicy SCT.

Ale Kraków, który problem stworzył... rozkłada ręce. „Uchwała o Strefie Czystego Transportu wyznacza ją w granicach administracyjnych Krakowa. To oznacza, że ewentualne nowe parkingi P+R, funkcjonujące poza strefą, mogą powstać tylko na terenach innych gmin. Ich budowa nie leży więc w kompetencji Gminy Miejskiej Kraków”. I wskazuje, że gminy ościenne już trochę takich parkingów wybudowały (z myślą o przesiadce na aglomeracyjną komunikację zbiorową). „Liczymy, że do czasu wprowadzenia SCT w 2024 roku, powstaną kolejne tego typu inwestycje”.

### **Biznes? Niech sobie radzi!**

Władz Krakowa nie interesuje też jak z wymogami SCT poradzą sobie firmy, przedsiębiorcy, dostawcy, firmy przewozowe, usługowe itd.

Jak czytamy: „Dostawcy, których samochody nie będą spełniać wymogów strefy i nie będą podlegać wyłączeniom, muszą być świadomi, że takimi pojazdami nie będą mogli wjechać do Krakowa”.

### **Więc nalepka? Ale jak?**

By bezpiecznie wjechać do Krakowa, trzeba wyposażyć pojazd w stosowną nalepkę (koszt 5 zł). Będzie można o nią wnioskować online lub otrzymać stacjonarnie, w Krakowie, w wyznaczonych do tego punktach.

We wniosku o wydanie nalepki trzeba będzie podać: numer rejestracyjny, rok produkcji pojazdu, rodzaj paliwa oraz dodatkowe informacje umożliwiające stwierdzenie prawa do objęcia wyłączeniami gminnymi (np. pojazd historyczny, specjalny czy wiek właściciela powyżej 70 lat) oraz dodać skan/kopię dowodu rejestracyjnego.

### **Nie jesteś wielbłądem? Udowodnij!**

I tu dla niektórych właścicieli rozpoczyna się wyścig z procedurami. Jeśli bowiem posiadany pojazd spełnia normę Euro wyższą niż wynika to z roku produkcji (fabrycznie lub z powodu wymiany silnika), a nie ma takich informacji w systemie CEPiK, to uchwała odsyła nas do stosownego rozporządzenia Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2022 r. poz. 1849, załącznik 9).





Są to przepisy opisujące procedurę wpisania do dokumentacji samochodu faktycznie spełniającej przezeń normy Euro. A tu potrzebne będą wszelkiego rodzaju świadectwa dopuszczenia, wyciągi ze świadectwa homologacji lub oświadczenie producenta – słowem dokumenty, które w sposób wiarygodny potwierdzą stan rzeczywisty. Jeśli takowych nie zdobędziemy – koło się zamyka – bo rozporządzenie określa dokładnie takie same przedziały czasowe dla kolejnych norm

### **Euro jak uchwała krakowskich radnych.**

Spytaliśmy w krakowskim magistracie, czy o tego rodzaju informacje właściciele pojazdów mogą wystąpić do urzędu. Oto co Zarząd Transportu Publicznego UMK odpisał na nasze pytania:

*(...) w przypadku, gdy samochód spełnia wyższą normę, niż wskazywałby na to rok produkcji, będzie on mógł wjechać do SCT (tzn. system rejestracyjny przyjmie go i oznaczy go jak „uprawniony”) w przypadku, gdy taka informacja będzie znajdować się w systemie CEPiK.*

*Jeśli ktoś na przykład wymieni silnik lub inny element układu napędowego bądź wydechowego, co będzie skutkowało wyższymi normami emisji, może uzyskać taki wpis w Wydziale Ewidencji Pojazdów i Kierowców UMK (dla Krakowa, w przypadku innych miast mówimy o analogicznych organach).*

*Gdy właściciel będzie chciał taki wpis do państwowej ewidencji uzyskać, musi jednak (i zgodnie z Kodeksem Postępowania Administracyjnego obowiązek ten leży po jego stronie) udowodnić, że wpis taki jest uzasadniony, odpowiada stanowi faktycznemu.*

*Oznacza to, że przypadku wnioskowania o taką zmianę rekordu (wpisu) każdorazowo będzie wszczynane postępowanie administracyjne. Z powodu złożoności budowy samochodowych układów napędowych i wydechowych oraz możliwości ich adaptacji, zmian, trudno jest z góry założyć, jakie dokładnie dokumenty będą potrzebne do uzyskania takiego wpisu o zmianie poziomu emisji.*

*Można odpowiedzieć ogólnie, że muszą to być dowody wiarygodnie dokumentujące nową, wyższą normę (świadectwa od producenta części, homologacja itp. itd.). Jednocześnie należy podkreślić, że każdorazowo taki casus będzie rozwiązywany/załatwiany indywidualnie (różne dokumenty mogą być uwzględniane przez urzędnika przy rozstrzygnięciu w sprawie i wydawaniu decyzji).*

Pod informacją podpisał się Maciej Piotrkowski z zespołu ds. Public Relations Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

### **TO MUSISZ WIEDZIEĆ O KRAKOWSKIEJ SCT**

Strefa Czystego Transportu obejmuje całe miasto Kraków

Chodzi dokładnie o granice administracyjne miasta! SCT de facto obejmuje obecnie nawet zjazdy na węzłach autostradowych (np. na granicy z Wieliczką). Kwe-



stia regulacji ruchu, tak by umożliwić kierowcom stosowne manewry bez naruszenia SCT ma być dopiero ustalona.

Wymogi obowiązujące w SCT (pojazdy ich niespełniające nie będą mogły poruszać się po Krakowie)

Pierwszy etap SCT obowiązuje od 1 lipca 2024 r. I tak:

Do 30 czerwca 2026 r. pojazdy zarejestrowane po raz ostatni przed 1 marca 2023 r.

- PB (LGP) – Euro 1 lub rok produkcji od 1992 dla samochodów osobowych, Euro 1 lub rok produkcji od 1994 dla samochodów ciężarowo-osobowych i ciężarowych
- ON – Euro 2 lub rok produkcji od 1996 dla samochodów osobowych, Euro 2 lub rok produkcji od 1997 dla samochodów ciężarowo-osobowych i ciężarowych
- Do 30 czerwca 2026 r. pojazdy zarejestrowane po raz ostatni po 1 marca 2023 r.
- PB (LGP) – Euro 3 lub rok produkcji od 2000
- ON – Euro 5 lub rok produkcji od 2010
- Od 1 lipca 2026 r. – drugi etap SCT
- wszystkie pojazdy, niezależnie od daty ostatniej rejestracji, podlegać będą tym samym wymogom
- PB (LGP) – Euro 3 lub rok produkcji od 2000
- ON – Euro 5 lub rok produkcji od 2010

## UWAGA!

Minimalne wymagania dla autobusu, samochodu ciężarowego lub ciągnika samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t zasilanego benzyną (również z instalacją LPG) oraz z silnikiem Diesla

Norma emisji Euro	Rok produkcji pojazdu	
	Pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t	Pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t
Euro 1 / Euro I	1992–1995 dla samochodów osobowych oraz 1994–1996 dla samochodów ciężarowo-osobowych i ciężarowych	1992–1994
Euro 2 / Euro II	1996–1999 dla samochodów osobowych oraz 1997–1999 dla samochodów ciężarowo-osobowych i ciężarowych	1995–1999
Euro 3 / Euro III	2000–2004	2000–2004
Euro 4 / Euro IV	2005–2009	2005–2007
Euro 5 / Euro V	od 2010	od 2008

Dla samochodów ciężarowych, autobusów, ciągników samochodowych ustalono wymogi – widoczne w poniższej tabeli:

Więcej szczegółów można znaleźć na [stronie ZPT UMK](#)

## Marne pocieszenie, czyli wyłączenia

Z zasad SCT wyłączone zostały: motocykle, pojazdy historyczne, pojazdy specjalne, pojazdy za-



rejestrowane najpóźniej przed 1 marca 2023 r., których właścicielami są osoby, które najpóźniej 1 stycznia 2023 r. ukończyły co najmniej 70 lat – UWAGA – muszą być one prowadzone w trakcie wjazdu i poruszania się w SCT wyłącznie przez tych właścicieli. Z wymogów zwolnione są również pojazdy posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne.

**Marcin Austyn**



## 7. Kraków i strefa czystego transportu, czyli ekorewolucja w działaniu

21 listopada 2022 / Aspekty.pl

Projekt tzw. Strefy Czystego Transportu w swych założeniach miał doprowadzić do poprawy jakości powietrza poprzez eliminację z ruchu po mieście tych pojazdów, które nie spełniają restrykcyjnych norm emisji spalin, oddzielnie wyznaczonych dla silników benzynowych oraz diesli. Taki projekt uchwały pojawił się po raz pierwszy z inicjatywy Prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego wiosną 2022 roku. Inicjatorzy tej zmiany, powołując się na rzekomą konieczność wykonania wojewódzkiego Programu Ochrony Powietrza, nie dowiedli jednak szeregu wysuwanych przez siebie hipotez, bez czego trudno myśleć o pozytywnej ocenie samej idei Strefy Czystego Transportu. Uchwała, którą przyjął krakowski samorząd, tworzy szereg zagrożeń, szczególnie dla przedsiębiorców i osób o najniższych dochodach.

### Czy Strefa Czystego Transportu doprowadzi do poprawy jakości powietrza w Krakowie?

Uchwała przygotowywana w krakowskim samorządzie zdaje się być oparta o dogmat winy obarczający za stan powietrza niemal wyłącznie samochody. Od lat krakowskie władze szukają winnych daleko od siebie. Samochody i ich właściciele nie mogą liczyć na wsparcie czy obronę ze strony tych radnych i polityków miejskich, którzy nie chcą zadać sobie trudu głębszej refleksji nad polityką miasta pełną frazesów o ekologii i dbałości o zdrowie mieszkańców. Czy tak dzieje się tylko w Krakowie? Na pewno nie, ale na razie skupmy się na paradoksach grodu rozbudowanego pod Wawelem.

W mieście, gdzie zabudowywane są ostatnie kawałki zieleni a parkingi na osiedlach deweloperskich zastępują zieleń, mieszkańcy o każdy metr kwadratowy parku czy trawnika muszą walczyć. Patrząc na zagęszczanie miasta budynkami mieszkalnymi, biurowymi i galeriami handlowymi, trudno dopatrzeć się troski o jakość życia mieszkańców. Równie niewiarygodnie wyglądają polityczne deklaracje miejskich radnych i decydentów otaczających prezydenta Jacka Majchrowskiego – zapewniają oni o preferowaniu komunikacji zbiorowej i jednocześnie systematycznie windują ceny biletów za przejazdy autobusami i tramwajami MPK. Nie widać determinacji prezydenta i radnych w lepszym wykorzystaniu istniejących już linii kolejowych biegnących przez miasto. Może warto, aby Pan Prezydent i Radni sięgnęli do dokumentów strategicznych, w których od lat obiecywano zbudowanie sieci przystanków kolejowych, pozwalających na odciążenie transportu zbiorowego świadczonego autobusami i tramwajami. Dodajmy, że większa liczba przystanków na liniach kolejowych to także zachęta dla dziesiątek tysięcy osób dojeżdżających do Krakowa z jego okolic, do pracy, szkół, uczelni, punktów usługowych itp.

Dzisiaj, zamiast pomysłu na usprawnienie komunikacji miejskiej, władze Krakowa szukają zastępczego chłopca do bicia, którym stają się kierowcy i właściciele samochodów. Co dziwne, w debacie o zaletach transportu ekologicznego istnieje zmowa milczenia wokół wpływu ruchu lotniczego na zanieczyszczenie powietrza.



A przypomnijmy, że w najlepszym do tej pory dla Kraków Airport 2019 roku z krakowskiego lotniska w Balicach skorzystało ponad 8,4 mln pasażerów. To drugi wynik w Polsce, zaraz po warszawskim lotnisku im. F. Chopina.

Jest jeszcze jeden ważny argument w obronie kierowców i praw obywatelskich, w tym prawa do korzystania z samochodów. Tym argumentem są dane publiczne, gromadzone przez Inspekcję Ochrony Środowiska. Jak bowiem wiadomo, monitoring jakości powietrza w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ) koordynowany i prowadzony jest zgodnie z ustawą z dnia 10 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Wystarczy sięgnąć po dane IOŚ z sezonu grzewczego i porównać wyniki pomiarów, na przykład pyłu PM 10. Dane te są dostępne w serwisie [powietrze.gios.gov.pl](http://powietrze.gios.gov.pl).

Analiza tych pomiarów ze stacji w Krakowie przy Alei Krasińskiego, a więc przy trasie zbierającej ruch samochodów z centrum miasta, jest co najmniej zaskakująca. Dość często powtarza się bowiem, że najwięcej pyłów PM 10 na tej stacji odnotowywanych jest nie w godzinach szczytu komunikacyjnego, tylko późno w nocy. Paradoksalne różnice w pomiarach uwidoczniły się także w latach 2019 i 2020, kiedy to okazywało się, iż w trakcie najbardziej obszernego wariantu lockdownu gospodarczego i komunikacyjnego, kiedy krakowskie ulice świeciły pustkami, stacje pomiarowe przy Alejach Trzech Wieszczów oraz przy ulicy Bulwarowej wskazywały średnio podobny poziom pyłów co rok wcześniej.

Jakby tego było mało, w analizie autorstwa inż. Bartłomieja Krzycha, zamieszczonej w artykule „Zakaz starszych aut nie zwalczy smogu w Krakowie. To udowodnione” możemy przeczytać m.in., że 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 auta elektryczne. Niezależnie od tego – wskazuje inż. Krzych – pyły zawieszane pojawiają się w powietrzu w sposób naturalny, co udowodnili już naukowcy z krakowskiego Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego. Jak ten paradoks wytłumaczą wrogowie samochodów? Dlaczego o tym fakcie nie mówią władze miasta? Wytłumaczenie może być proste – zamiast przyznać się do fiaska polityki wymiany źródeł ciepła na tzw. ekologiczne, lepiej poszukać winnych gdzie indziej, wskazując właścicieli samochodów.

Władze Krakowa po prostu ulegają modzie niby-ekologizmu, będącego czymś zupełnie innym od ekologii. Gdyby radni i ludzie prezydenta chcieli faktycznej poprawy jakości powietrza i dbali o zdrowie mieszkańców, to nie dopuszczaliby do zagęszczania zabudowy i pilnowaliby zachowania korytarzy służących przewietrzaniu miasta. Odciążeniu miasta z ruchu dziesiątek albo setek tysięcy samochodów, codziennie wjeżdżających do Krakowa z okolic, służyłyby też parkingi przesiadkowe typu Parkuj i Jedź, ale z ich budową miasto nie radzi sobie od lat. W rzeczywistości więc opcja rządząca krakowskim magistratem dużo mówi o ekologii, ale nie walczy o lepsze powietrze, tylko walczy z właścicielami samochodów i swobodą przemieszczania się wewnątrz miasta.

**Czy Strefa Czystego Transportu w tym kształcie jest zgodna z normami ustawowymi i konstytucyjnymi?**



Urzednicy miejscy wielokrotnie podkreślali, iż projekt uchwały ustanawiającej Strefę Czystego Transportu powstał w ścisłym nawiązaniu do przepisów ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Takie nawiązania pojawiają się także w uzasadnieniu projektu uchwały. Jednakże milczeniem pominięto kwestię zgodności tejże ustawy z przepisami Konstytucji RP, jak również zgodności procedowanego projektu uchwały z druku nr 2990 bezpośrednio z ustawą zasadniczą. Tymczasem, poważne wątpliwości budzi zestawienie szeregu przepisów projektu (warto tu wymienić art. 4, 5 oraz 6 projektu) z art. 32 Konstytucji, a więc z punktu widzenia ujętej w nim zasady niedyskryminacji w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym, bez względu na jej przyczynę. Biorąc na tapetę całość brzmienia uchwały, wypada też zapytać o jej zgodność z art. 52 ust. 1 Konstytucji w związku z ust. 3 tegoż artykułu, który przewiduje jako wyłączony dla wprowadzenia tego typu ograniczeń tryb ustawowy. W systematyce ustawy zasadniczej przepis ten widnieje w katalogu wolności i praw osobistych, co dodatkowo nasuwa wątpliwości w zakresie nieuprawnionej ingerencji w życie prywatne obywatela ze strony organu samorządu terytorialnego.

Dlaczego nieuprawnionej? Rozwiązanie prawne obowiązujące obecnie w Polsce polega na ustanowieniu drogą wspomnianej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych ogólnych i fakultatywnych do zastosowania norm dotyczących stref czystego transportu (gmina może, ale nie musi czegoś takiego ustanawiać), oddając organowi samorządowemu decyzję w zakresie ich wprowadzenia oraz ich kształtu. W efekcie, to nie ustawą, ale uchwałą samorządu gminnego, można taką strefę wprowadzić, czy to na obszarze dwóch ulic, czy też całego organizmu miejskiego.

Kolejną wątpliwość nastrocza lektura samego projektu uchwały nr 2990 procedowanego w Radzie Miasta Krakowa. Mamy w niej bowiem zapisy wypełniające ustawowe wymogi (art. 40 ust. 2 wspomnianej wyżej ustawy z 2018 r.) w zakresie granic obszaru strefy, dodatkowych sposobów na podanie do publicznej wiadomości treści uchwały, wysokości i sposobu poboru opłat za obowiązkowe w takowej strefie naklejki na szybę przednią. Nie ma jednak ani słowa o realizacji pkt 2 w tymże drugim ustępie art. 40 ustawy – czyli o sposobie organizacji ruchu w strefie czystego transportu. Oznacza to uchybienie wymogom ustawowym, które w kwestii kształtu uchwały mają charakter obligatoryjny – uchwała ma te kwestie określać i kropka.

### **Co oznacza wprowadzenie Strefy Czystego Transportu dla najbiedniejszych obywateli?**

Specyfika Krakowa i dużych miast będących centrami aglomeracji polskich polega między innymi na tym, że szkoły, wyższe uczelnie, szpitale, miejsca kultu religijnego czy zakłady usługowe zlokalizowane są w śródmieściach. Wykluczenia komunikacyjne (strefy płatnego parkowania) i ograniczenia wjazdu (dla samochodów starszych, jakimi jeżdżą osoby mniej majątne) są uciążliwe szczególnie dla osób biednych i starszych. Dowiezienie ucznia do szkoły lub pacjenta do lekarza czy do szpitala stanie się wielkim problemem. W „Strefie 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.





Zmuszanie do jazdy z przesiadkami jest dużym utrudnieniem dla dzieci i osób starszych. Efektem „troski o obywateli” będzie więc ograniczenie dla nich dostępności do placówek w centrum miasta. Mniejsza liczba klientów (np. sklepów, zakładów usługowych czy gastronomii) to skazanie małych firm na upadek. Już dzisiaj w wielu miejscach w centrum Krakowa trudno znaleźć rodzinny sklep czy zakład rzemieślniczy. Mieszkańcom pozostają „sieciówki” i wielkie galerie handlowe. Czy o to chodzi włodarzom Krakowa i innych dużych miast?

Przywołana w tytule tego artykułu „ekorewolucja” coraz bardziej przypomina znane nam z historii ideologiczne rewolucje, które wielokrotnie zmieniły porządek społeczny. Narzucanie niezrozumiałych rozwiązań niby-ekologicznych odbywa się bez oglądania się na koszty społeczne i ekonomiczne. Nie dziwnym jest, że dzisiaj koszty energii, paliw i ogrzewania domu są tak wysokie, jeżeli przy wprowadzaniu ograniczeń w kontrze do rozwiązań racjonalnych ważna jest doktryna, a nie dyskusja. Radni Miasta Krakowa mogą jeszcze obronić mieszkańców przed szaleństwem utworzenia tzw. Strefy Czystego Transportu, którego negatywne skutki są do przewidzenia. Jeszcze jest czas, aby projekt uchwały w sprawie utworzenia tzw. Strefy Czystego Transportu trafił tam, gdzie jest jego miejsce. Do kosza.

Jeżeli radni miejscy chcą naprawdę zawalczyć o lepszą jakość powietrza w Krakowie niech lepiej rozliczą nieudolność rządzącego od dwudziestu lat lewicowego prezydenta Jacka Majchrowskiego w polityce planowania przestrzennego miasta, powody opóźnień lub wręcz zatrzymania inwestycji w sieć parkingów Parkuj i Jedź (Park&Ride), czy rażące deficyty terenów zielonych na nowych osiedlach. Czas spojrzeć prawdzie w oczy bez ideologicznych okularów i w ten sposób patrzeć na projekty takie jak „Strefa Czystego Transportu”. Bez chłodnej kalkulacji zysków i strat oraz realnego oddziaływania wprowadzanych zmian na życie obywateli, a także bez społecznego nacisku i lobbingu w tej sprawie błędy dwóch dekad staną się udziałem radnych miejskich także tej kadencji.

**Jan Bereza, Paweł Momro**



## **8. Strefa Czystego Transportu w Krakowie do unieważnienia! SKCh im. Ks. Piotra Skargi składa wnioski do wojewody**

Uchwalenie przez Radę Miasta Krakowa drakońskich zmian, przewidujących wykluczenie kilkuset tysięcy mieszkańców Krakowa i Małopolski z korzystania z miejskich dróg nie oznacza, że wejdą one w życie. Uchwała instalująca w Krakowie tzw. Strefę Czystego Transportu została 21 grudnia 2022 r. zaskarżona u Wojewody Małopolskiego Łukasza Kmity.

Wielu mieszkańców Małopolski ze zdumieniem odebrało fakt przyjęcia przez Radę Miasta Krakowa 23 listopada 2022 r. uchwały ustanawiającej na terenie całego miasta Krakowa tzw. Strefy Czystego Transportu. Uchwała, która zapadła przy sprzeciwie istotnej części radnych oraz z szeregiem protestów społecznych w tle.

### **Rada Miasta głosząca wbrew opiniom mieszkańców**

Wielokrotnie informowaliśmy o wadach prawnych oraz społecznej i ekonomicznej szkodliwości tego projektu, w tym o potencjalnych zagrożeniach, jakie niesie dla kilkuset tysięcy mieszkańców Krakowa i pobliskich gmin wprowadzenie zakazu poruszania się po mieście. Zakaz ten ma objąć pojazdy niespełniające arbitralnie ustalonych norm emisji spalin oraz zostać poddany rygorystycznej egzekucji, z użyciem policyjnych kontroli na mieście oraz pod groźbą nałożenia grzywny w kwocie do 500 zł.

Stowarzyszenie im. Ks. Piotra Skargi wydało specjalne oświadczenie w tej sprawie ([można zapoznać się z nim tutaj](#)) w którym jednoznacznie poddano krytyce projekt uchwały ustanawiającej wspomnianą strefę. Oprócz tego, w porozumieniu z innymi organizacjami pozarządowymi, zorganizowaliśmy pikietę protestacyjną pod Urzędem Miasta Krakowa. Podczas niej odczytano treść kolportowanej w mieście oraz obecnej w przestrzeni internetowej petycji „Ulice dla mieszkańców! Nie oddamy Krakowa!”. Dodajmy, iż petycję tę podpisało dotąd ponad 3800 osób.

### **Wniosek o unieważnienie uchwały ustanawiającej „Strefę Czystego Transportu”**

W związku z decyzją większości krakowskich radnych, którzy zignorowali tak liczny i zdecydowany głos ze strony mieszkańców, zarząd Stowarzyszenia im. Ks. Piotra Skargi zdecydował się na podjęcie kroków prawnych, zmierzających do unieważnienia tej szkodliwej uchwały. W środę 21 grudnia przedstawiciele Stowarzyszenia złożyli w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie wniosek o unieważnienie Uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa. Wojewoda Małopolski, jako organ nadzoru nad działalnością samorządu terytorialnego, posiada bowiem na obecnym etapie procedowania kompetencje kontrolne w stosunku do tego typu uchwał.

Wniosek Stowarzyszenia Kultury Chrześcijańskiej im. Ks. Piotra Skargi, którego treść publikujemy poniżej, nie jest jedynym tego typu aktem, który trafił do Wojewody Małopolskiego. Wnioski o unieważnienie uchwały złożyły wcześniej trzy inne podmioty. W naszym piśmie – oprócz przytaczanych już w toku postępowania legislacyjnego argumentów – podnosimy nowe przesłanki, które wskazują m.in.



na bardzo wysokie prawdopodobieństwo niezgodności uchwalonych przepisów z Konstytucją RP oraz ustawami.

Oprócz tego wskazujemy na kwestie społeczne i ekonomiczne, które w przypadku wejścia w życie przepisów o tzw. Strefie Czystego Transportu w istotny sposób pogorszą położenie materialne wielu tysięcy obywateli zamieszkujących obszar gminy Kraków oraz gmin sąsiednich oraz doprowadzą do ich faktycznego wykluczenia komunikacyjnego. „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” – czytamy w uzasadnieniu naszego wniosku.

Rozprawiamy się także z budowanym m.in. przez urzędników krakowskiego magistratu oraz niektóre media mitem, jakoby wprowadzenie Strefy Czystego Transportu miało naukowe uzasadnienie w zakresie ochrony środowiska. Takich argumentów, które dowodziłyby pozytywnego wpływu wspomnianej uchwały na jakość powietrza w mieście oraz na ograniczenie smogu jak dotąd nie przedstawiono. Zamiast tego, krakowscy urzędnicy skupili swój przekaz na odwołaniu się do decyzji podjętych przez rady gmin w kilku innych europejskich miastach (w Polsce żadne miasto nie wprowadziło tzw. strefy czystego transportu – Kraków jest pierwszym ośrodkiem miejskim, którego władze przegłosowały takie zmiany) oraz do argumentacji wskazującej jedynie na to, że silniki diesla emitują więcej spalin niż benzynowe.

[PiotrSkarga.pl](http://PiotrSkarga.pl)



## 9. Stowarzyszenie „Polonia Christiana” przeciw transportowej rewolucji

22 kwietnia 2023 / PoloniaChristiana.org

**Stowarzyszenie „Polonia Christiana” w ramach szerokiego ruchu społecznego „Nie Oddamy Miasta” sprzeciwia się tzw. Strefie Czystego Transportu w Krakowie oraz innym ideologicznym projektom, uderzającym w prawa i wolności mieszkańców polskich miast. Przedstawiamy szereg akcji zorganizowanych dotąd przez działaczy skupionych wokół naszego środowiska.**

Zaaplikowany z niektórych metropolii zachodniej Europy pomysł wprowadzenia „stref czystego transportu” został po raz pierwszy wdrożony w Krakowie. Na kanwie dużych kontrowersji, jakie wywołał sposób prowadzenia konsultacji społecznych oraz merytorycznie wątpliwe i niespójne uzasadnienia dla tak poważnej i daleko idącej zmiany, wyrosły protesty różnych grup mieszkańców Krakowa i Małopolski. Gdy projekt, zawierający przepisy ustanawiające tzw. strefę czystego transportu, trafił pod obrady Rady Miasta Krakowa, głos zabrały organizacje społeczne.

W październiku 2022 roku Stowarzyszenie Kultury Chrześcijańskiej im. Ks. Piotra Skargi sprzeciwiło się temu projektowi. „Już dzisiaj w Krakowie obserwujemy skutki wprowadzenia, a później rozszerzenia, strefy płatnego parkowania, która drastycznie zmniejszyła dostępność komunikacyjną wielu obszarów miejskich. Efektem tych decyzji władz miasta stało się wyludnienie znacznych rejonów Krakowa, upadek małych i średnich firm z różnych branż, a przez to skazanie centrum podwawelskiego grodu na uzależnienie od jednego sektora gospodarczego – turystyki – branży podatnej na wahania koniunkturalne, czego doświadczyliśmy w czasie tzw. pandemii” – czytamy w oświadczeniu tej organizacji. Jego autorzy zwracają uwagę także na ograniczenia własności prywatnej i dyskryminację obywateli.

Z kolei w listopadzie przedstawiciele Stowarzyszenia „Polonia Christiana” oraz kilku innych organizacji (m.in. Małopolski Bunt, Polska Jest Jedna) zorganizowali pikietę pod magistratem w Krakowie. – *To kolejny etap walki z mieszkańcami miasta. Mamy do czynienia z wypychaniem mieszkańców najpierw poza historyczne centrum, a teraz z wyrzucaniem ich z miasta* – mówił wówczas Sławomir Skiba.

Z kolei 21 grudnia 2022 roku przedstawiciele Stowarzyszenia Księdza Skargi i Stowarzyszenia „Polonia Christiana” złożyli w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie wniosek o unieważnienie Uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie powołania Strefy Czystego Transportu. Po dłuższym okresie niepewności co do finalnej decyzji urzędu, 18 kwietnia 2023 r. Wojewoda Małopolski skierował do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie skargę dotyczącą uchwały rady miasta Krakowa ustanawiającej na terenie całego miasta tzw. Strefę Czystego Transportu.

Warto też zauważyć, że w lutym 2023 roku Stowarzyszenie Księdza Piotra Skargi i Stowarzyszenie „Polonia Christiana” wystosowały listy z prośbą o udzielenie informacji publicznej do szeregu istotnych z punktu widzenia tej sprawy organizacji i spółek (w tym do Polskiej Grupy Energetycznej, Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego w Warszawie, Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej).



To tylko niektóre z działań tych organizacji wymierzonych przeciwko agendzie ekorewolucji w Krakowie. Wszak nie rozchodzi się tylko o wspomnianą wyżej strefę – krakowski magistrat już prowadzi lub projektuje kolejne zadania, mające w teorii wdrażać zasady tzw. zrównoważonego transportu, a w praktyce – utrudniać poruszanie się po mieście mieszkańcom i osobom przyjeżdżającym do Krakowa okazjonalnie.

Jak podkreślają związani ze Stowarzyszeniem „Polonia Christiana” dr Paweł Momro i red. Jan Bereza w artykule opublikowanym w serwisie [Aspekty.pl](http://Aspekty.pl), „dzisiaj, zamiast pomysłu na usprawnienie komunikacji miejskiej, władze Krakowa szukają zastępczego chłopca do bicia, którym stają się kierowcy i właściciele samochodów. Co dziwne, w debacie o zaletach transportu ekologicznego istnieje zmowa milczenia wokół wpływu ruchu lotniczego na zanieczyszczenie powietrza. A przypomnijmy, że w najlepszym do tej pory dla Airport Kraków 2019 roku z krakowskiego lotniska w Balicach skorzystało ponad 8,4 mln pasażerów”.

Dla połączenia obywatelskich wysiłków na rzecz uświadomienia władzom skali szkodliwości kolejnych wdrożeń w ramach ekorewolucyjnej agendy oraz na rzecz mobilizacji obywateli do sprzeciwu wobec tych posunięć, powstał w Krakowie ruch społeczny „Nie Oddamy Miasta”. Więcej o działaniach tej nieformalnej grupy obywateli można przeczytać w naszym serwisie m.in. w związku ze złożonym przez tenże ruch listem otwartym, a także w nawiązaniu do udziału jego przedstawicieli w Krakowskim Panelu Transportowym.





## 10. Z uśmiechem na ustach przeciwko mieszkańcom – projekt SUMP dla Krakowa

30 października 2023 / NieOddamyMiasta.pl

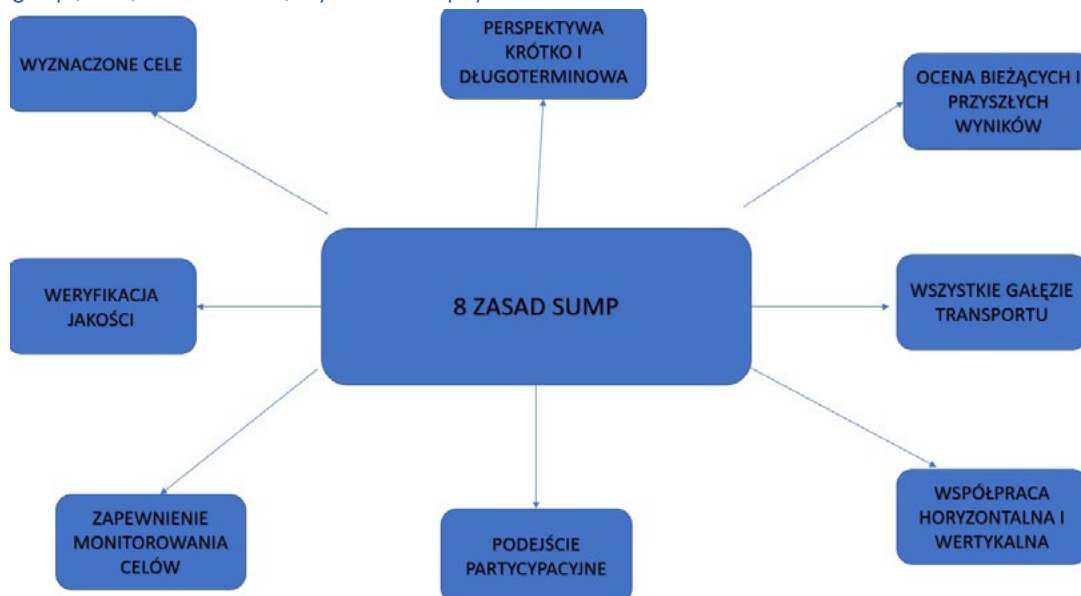
Nasze polskie miasta mają stać się tak „fajnymi” i „europejskimi” ośrodkami, zapewniającymi „zrównoważony rozwój”, że nie omieszkają dla Brukseli zamerdać ogonem i stanąć na dwóch łapkach, prosząc o unijne pieniądze. A narzędziem proszenia – z pominięciem rządu centralnego – stają się Plany Zrównoważonej Mobilności (SUMP), w których nowa rewolucyjna ideologia przeplata się z planowaniem zmasowanej propagandy wycelowanej w mieszkańców. Daleko w tym względzie idzie propozycja forsowana w Krakowie.

### SUMP? A co to w ogóle jest?!

Powiedzmy najpierw krótko, czym jest SUMP. To używany już powszechnie w Unii Europejskiej mechanizm tworzenia strategii i zarazem system dochodzenia do decyzji strategicznych w zakresie wychodzenia naprzeciw potrzebom społecznym i gospodarczym w dziedzinie transportu. Dużo modniej brzmi jednakże słowo „mobilność miejska” i z tym właśnie terminem spotykamy się w dokumentach unijnych, a powoli też lokalnie. Cel takiego SUMP-a jest niezwykle wzniosły: poprawa jakości życia ludzi. SUPER! Uzupełnia go stwierdzenie, iż ma on być oparty na istniejących praktykach planowania i w należyty sposób uwzględniać zasady integracji, uczestnictwa i oceny.

W samym podejściu SUMP – choć nie wygląda ono na przesadnie proste i intuicyjne – nie ma cech tej czy innej ideologii. Jest to raczej zbiór ogólnych zasad, tworzących ramy dla formułowania strategii, co najlepiej odzwierciedla taka oto grafika, udostępniona na rządowej stronie:

Źródło: [gov.pl/web/infrastruktura/czym-sa-sump-y](http://gov.pl/web/infrastruktura/czym-sa-sump-y)



Ale już na wspomnianej stronie rządowej odnajdujemy dość szokujące treści, które zamieścił dumny i niepodległy przecież rząd Zjednoczonej Prawicy: „Dziś, bardziej



niż kiedykolwiek, wszyscy potrzebujemy lepszych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego, efektywnego transportu publicznego i współdzielonego, węzłów multimodalnych – a wszystko to wspierane przez inteligentne rozwiązania cyfrowe”. Już w tych sformułowaniach widzimy zaczątki unijnej ideologii zrównoważonego rozwoju ([więcej o niej przeczytamy m.in. tutaj](#)) która stopniowo zmierza w kierunku eliminowania własności prywatnej na rzecz wszystkiego co państwowe lub korporacyjne i zarazem współdzielone.

### Ideologiczny ster z Brukseli

Uzasadnia się to oczywiście „wymogami” Komisji Europejskiej, wyrażonymi w 2021 r. poprzez komunikat zatytułowany „Nowe unijne ramy mobilności miejskiej”. Czytamy w nim o potrzebie stworzenia „zrównoważonego, inteligentnego i odpornego systemu mobilności miejskiej oraz wprowadzenia zasadniczych zmian niezbędnych do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu”. Ta dam! Oto i jest – ideologia unijna po całości! I właśnie dla realizacji Zielonego Ładu, a w ślad za nim, pakietu „Fit for 55”, czyli radykalnego planu zniewolenia i zubożenia ludności na masową skalę, pod pretekstem realizacji „celów klimatycznych”, miasta i metropolie mają stworzyć i wdrożyć Plany Zrównoważonej Mobilności. Kto by się przejmował zgodnością z konstytucjami, traktatami międzynarodowymi i ustawami – za pomocą komunikatów KE chce rządzić miastami, ustawiając sobie kolejki chętnych po zaciągane z dodruku pieniądze na inwestycje transportowe spełniające ramy tych strategii.

I tu dochodzimy do klinicznego przykładu Krakowa – miasta, które wyskoczyło już przed szereg, przyjmując, jako pierwsze w Polsce, niezgodną z Konstytucją i ustawami „strefę czystego transportu” ([więcej o tym piszemy m.in. tutaj i tutaj](#)). Miasto Kraków właśnie próbuje „konsultować” z mieszkańcami własny projekt Plan Zrównoważonej Mobilności. Nieskromny, bo liczący sobie 89 stron (ludzie, kto robi strategię na 89 stron?!) wraz z opinią oddziaływania na środowisko liczącą 160 stron. I piszący te słowa miał tę czelność zajrzeć do środka rzeczony dokumentu.

W pierwszej kolejności wypada poddać krytyce język publikacji. Jest on silnie nasycony terminologią ideologiczną z katalogu zrównoważonego rozwoju. Do słownika tego, zakładającego w swej istocie przekształcenie debaty publicznej na taką, w której wizja zrównoważonego rozwoju staje się jedynym optymalnym rozwiązaniem, należą poniższe sformułowania, które wielokrotnie możemy odnaleźć w projekcie:

- dostępność
- mobilność aktywna
- zrównoważona mobilność
- przyjazne środowisku
- niskoemisyjne
- partycypacyjne



- zintegrowane
- miasto 15-minutowe
- zmiana zachowań transportowych
- neutralność klimatyczna
- bezpieczeństwo

Miejmy zatem na uwadze, że jeżeli w którymś miejscu autorzy dokumentu piszą o bezpieczeństwie, ma to w nas wzbudzić pośrednie przekonanie o tym, że dotychczasowe sposoby przemieszczania się do bezpiecznych nie należały. Jeżeli posługują się terminami „neutralności klimatycznej”, „niskoemisyjności” i podmiotów „przyjaznych środowisku”, to w ten sposób chcą wywołać w nas poczucie odpowiedzialności ruchu drogowego za zanieczyszczenia powietrza. Dodajmy, odpowiedzialności, której ani nie potrafią udokumentować niepodważalnymi dowodami naukowymi, ani też nie powinni zrzucić na stojących w korkach kierowców, którzy nie są autorami setek ograniczeń ruchu, zwożen i zamknięć dróg w naszych miastach. Wszystko to „zasługa” władz miejskich, które takimi właśnie faktami dokonanymi generują problemy, których rozwiązaniu następnie bohaterko się poświęcają.

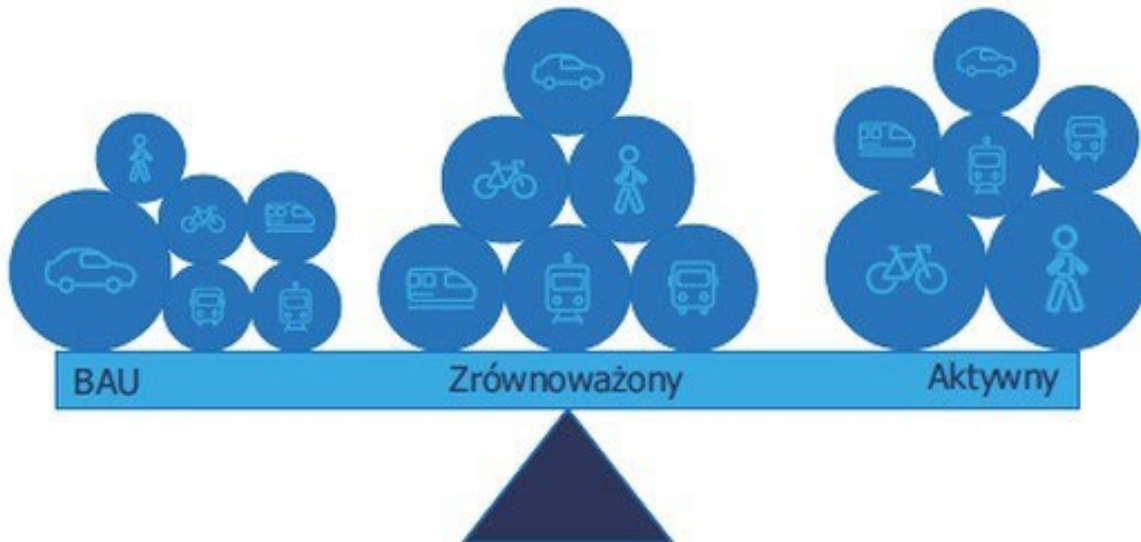
### Scenariusze jak z horroru trzeciej kategorii

W tym miejscu nie wypada nie wspomnieć o scenariuszach rozwoju systemu transportowego obszaru objętego omawianym planem. To ważny rozdział dokumentu, który bezpośrednio poprzedza rozdział o wizji i celach owej „zrównoważonej mobilności”. Tutaj zaczynają się prawdziwe „strachy na lachy”, po których przerażony czytelnik ma dowiedzieć się o jedynej słusznej drodze do przyszłości.

Autorzy kreślą trzy scenariusze rozwoju:

- *business as usual* (nazwa dobrana wybitnie niekorzystnie – prawdopodobnie po to, aby kojarzyła się m.in. z kolportowanym w mediach po ataku Rosji na Ukrainę negatywnym wizerunkiem tych osób i państw, które nie ograniczyły współpracy z putinowskim reżimem i nie dołączyły się do sankcji);
- scenariusz aktywny – zakładający ostrą walkę z transportem prywatnym, która ma dać efekt w postaci znaczącego ograniczenia przez mieszkańców korzystania z samochodów; co ciekawe, wraz z eliminowaniem ruchu prywatnego, nie zakłada się tu wzrostu korzystania z transportu publicznego – mamy jedynie więcej chodzić pieszo, jeździć na rowerach i hulajnogach (nikt nie zrobił tu gwiazdki i wyłączenia dla miesięcy zimowych);
- scenariusz zrównoważony – zakładający walkę z transportem prywatnym, bardziej rozłożoną w czasie i skutkującą na przestrzeni lat minimalnym wzrostem udziału w transporcie form komunikacji zbiorowej.

Ciekawe szczególnie wydaje się zobrazowanie tych scenariuszy taką grafiką:



Źródło: projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (SUMP), [obywatelski.krakow.pl](http://obywatelski.krakow.pl).

Widzimy tu wyraźną manipulację obrazkami. W scenariuszu „biznesowym” (BAU) transport samochodowy wykazuje gigantyczną dominację nad pozostałymi, podczas gdy rzeczywiste proporcje korzystania z różnych typów przemieszczania się są całkiem wyrównane: samochody 39,5%, zbiorówka 29,7%, rowery, piesi i różne inne hulajniki – 30,8%. No, ale trzeba nas wystraszyć...

A pozwolę sobie jeszcze spytać: dlaczego wyniki badań preferencji transportowych, na podstawie których podano te procentowe proporcje, opisuje się na stronie 38, zaznaczając, że zrobiono je ostatnio w 2018 r. na próbie 1000 osób, podczas gdy w rycinach 7,8 i 9 (na str. 40-42) te same wyniki przypisuje się do roku 2022? Czy przez cztery lata nic się nie zmieniło, czy też ktoś tu się grubo pomylił?

Przy pierwszym z wymienionych scenariuszy straszy się nas... zmniejszeniem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. To jest niezły absurd, ale do obronienia, jeśli np. uznamy, że niebezpieczne jest stanie w korkach, tak obficie generowanych przez decyzje urzędników, lub też stłuczki na skrzyżowaniach. Jeśli jednak rozmawiamy poza kategoriami absurdu, za to w ramach jakichś faktów, bezpieczeństwo ruchu drogowego w ostatnich latach poprawia się.

W 2022 r. mieliśmy w skali kraju o 7% mniej wypadków niż rok wcześniej, a liczba ofiar śmiertelnych osiągnęła najniższy poziom w skali dekady. W 2023 r. idziemy na kolejny pozytywny rekord w tym względzie, gdyż na koniec września (a więc po trzech z czterech kwartałów) liczba ofiar wynosiła 66% zeszłorocznej.

Powróćmy do omawianego dokumentu. Kolejne potwory wyciągane z szafy straszą nas wyczerpywaniem się przepustowości dróg i wydłużeniem czasu podróży oraz



pogorszeniem jakości publicznego transportu zbiorowego i zmniejszeniem liczby kursów. No tak, jeśli krakowscy urzędnicy już otwarcie na spotkaniach publicznych przyznają, że efektem długookresowym tej strategii ma być zaprzestanie budowy dróg w aglomeracji (tak mówili np. podczas spotkania konsultacyjnego w Wieliczce), to trudno się dziwić, że przy malejących możliwościach poruszania się autem, przepustowość też będzie się kończyć.

### **Scenariusz „zrównoważony”, czyli mieszkańcy i ich zachowania to prawdziwe zagrożenia**

Autorzy „strategii” przyznają, że scenariusz aktywny raczej im nie wyjdzie, więc trzeba od razu postawić na ten zrównoważony. Raczą nas nawet jakąś własną subiektywną punktacją w każdego z nich, przyznając oczywiście temu zrównoważonemu najwyższą notę. Do tego odkrywają swoje przyszłe zamiary wobec mieszkańców w takich sformułowaniach jak to: „należy dążyć do stopniowej zmiany zachowań transportowych mieszkańców”. No bo to nasze zachowania są dla nich złe.

Widać to szczególnie w tej specyficznej analizie SWOT, jakiej dokonano na stronie 35 dokumentu. W obszarze zagrożeń widzimy kwestie związane z ograniczonym taborem kolejowym, rosnącymi kosztami transportu zbiorowego i procesem suburbanizacji. Ale mamy tam także „dominację samochodu osobowego w codziennych podróżach”. Mało tego, zagrożeniem jest „brak akceptacji społecznej dla dalszych ograniczeń w ruchu samochodowym”, a także „presja społeczna na rozwój sieci drogowej i parkingowej”. A więc to wy JESTEŚCIE ZAGROŻENIEM, drodzy Czytelnicy.

### **A czy wiecie, co robi się z zagrożeniami?**

To my mamy się zmienić dla urzędników i propagowanej przez nich ideologii, a nie miasto rozwijać dla realizacji naszych potrzeb. W tym celu trzeba nas bombardować ideologiczną propagandą „zrównoważonego rozwoju” i Agendy 2030, oczywiście podaną w strawnym i przystępnym sosie, z użyciem słów, jakie wypunktowałem powyżej. Zresztą, kto ostatnio jechał krakowskim tramwajem i spojrzał na monitory, ten już widział przedsmak tej indoktrynacji w zalewie manipulacji używanej do propagowania szkodliwej „strefy czystego transportu”. Zapomnijmy więc o deklarowanej w dokumencie poprawie jakości życia i „poprawie zagospodarowania przestrzennego”. To urzędnicy wyznaczą to, co jest dla nas jakościowe i będą nam wmawiać, byśmy to konsumowali.

Mylę się? To spójrzmy na ostatnie dwa lata. Przecież nie tylko Kraków, ale i Warszawa, Wrocław, Trójmiasto to w ostatnich latach jeden i ten sam trend – stopniowego wydłużania poprzez korki i ograniczenia przepustowości czasu dojazdu do tych samych destynacji. Mamy więc jechać tak długo i tak bardzo naokoło, żeby docelowo nam się to już w ogóle nie opłacało. Żebyśmy to wstrętne auto schowali gdzieś pod ziemię, a najlepiej sprzedali (wszak garaże słono kosztują, nie wspominając o gigantycznych kosztach parkowania w płatnej strefie) i ruszyli pieszo, bez względu na pogodę za oknem lub na usypiające nam na ramieniu dziecko.

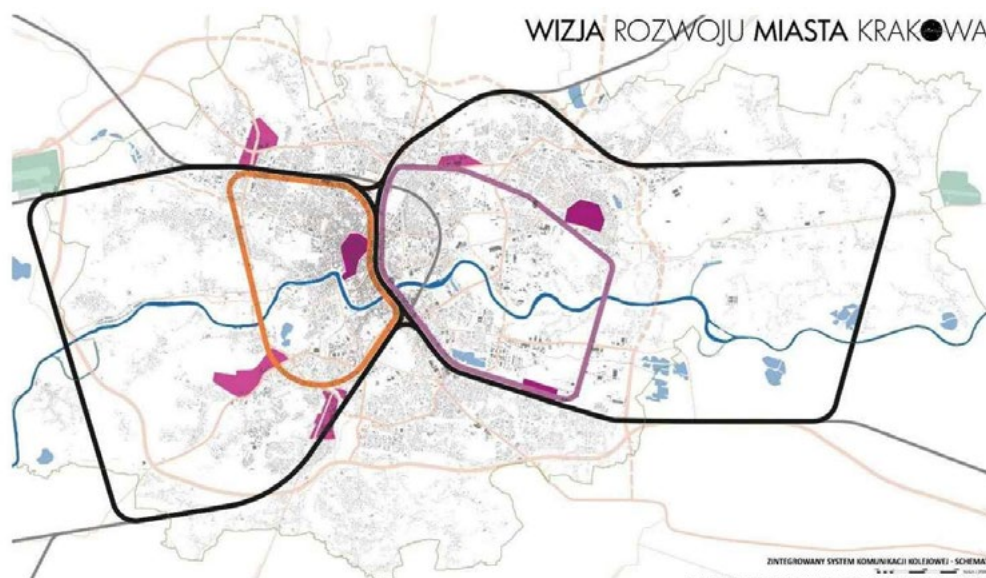
Poprzez kolejne zgrabne sformułowanie „uspokojenia ruchu” awizują zarazem, iż będą generować kolejne korki (bo tym właściwie to „uspokajanie” jest w rzeczywistości) oraz zamykać lub ograniczać kolejne drogi. Towarzyszyć ma temu roz-





wój komunikacji zbiorowej i lepsza jej integracja w zakresie węzłów przesiadkowych i dostępności różnych jej typów.

I w tym momencie wypada zapytać wprost: dlaczego nie chcecie budować w Krakowie i na jego obrzeżach infrastruktury drogowej? Co z wielkimi planami sprzed 10 i 15 lat (np. wizja rozwoju Krakowa autorstwa miejskiego architekta śp. Stanisława Deńki czy też pomysły Bronisława Czyraczkiewa i prof. Zbigniewa Zuziaka, zgłoszone na kanwie studium architektonicznego Krakowa), zakładającymi intensywny rozwój transportu zbiorowego (w tym nowe linie tramwajowe i połączenia kolejowe) przy jednoczesnej realizacji koncentryczno-promienistego systemu komunikacji kołowej miasta Krakowa? Dlaczego chowacie pod ziemię ambicje nowoczesnego, światowego miasta, które docelowo posiadałoby trzy obwodnice drogowe i cztery obwodnice dla szybkiego transportu szynowego? To są realne recepty na problemy ludzi, którzy tydzień w tydzień usiłują przedostać się przez Wisłę lub przemieścić sprawnie z zachodniej do wschodniej części miasta. To zarazem propozycje tworzenia miejsc do życia spokojnych, spójnych architektonicznie i przy tym dobrze skomunikowanych – nie tylko hulajnogą i autobusem.



Źródło: Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki [<https://niaiu.pl/wp-content/uploads/2020/09/S.-Denko-Wizja-rozwoju-Krakowa.pdf>]

Takiego ambitnego, prorozwojowego scenariusza brakuje w rzeczonym Planie Zrównoważonej Mobilności Krakowa. Brakuje rozwiązania problemów komunikacyjnych w postaci udrożnienia ruchu i poszerzenia przepustowości istniejących dróg, modernizacji systemu sygnalizacji drogowych, budowy nowych dróg na czele z domknięciem trzeciej obwodnicy (mamy nieliczne wzmianki o stanie układu drogowego po jej dobudowaniu, jednak bez określenia, jakimi nakładami i w jakim horyzoncie czasowym), radykalnego przyspieszenia rozwoju infrastruktury kolejowej wraz z dostosowaniem już istniejącej sieci na potrzeby mieszkańców, czy też systemu zachęt dla przewoźników prywatnych, którzy na równych warunkach są w stanie dawać alternatywę dla deficytowej komunikacji miejskiej, szczególnie na obrzeżach miasta i na osi peryferia – centrum.



Zresztą tę ostatnią też wypadaloby rozwijać, na co UE chętnie łoży dotacje, ale róbmy to bez absurdów dysfunkcyjnych w rodzaju wiaduktu nad dworcem płaszowskim. Po pięknej kładce pojechały bowiem tramwaje, a zabrakło choćby jednego pasa drogowego, tak bezcennego przy obecnym poziomie zatkania Podgórze oraz Nowego i Starego Płaszowa.

### **Kolej się ostała. Szybciej dojdiesz do niej z buta niż autem**

Skoro mowa o rozwoju sieci kolejowej, docelowo całkiem atrakcyjnej jako alternatywa dla budowy „od zera” mitycznego metra w Krakowie, warto zwrócić uwagę na jeden z niewielu pozytywów owej „zrównoważonej” strategii. W działaniu oznaczonym numerem 2.4 przewiduje się modernizację i budowę nowej infrastruktury szynowej. Szybki tramwaj ma zyskać status premetra, do tego mają powstać nowe linie tramwajowe. Projektuje się także nowe linie kolejowe. Autorzy wpisali tu realizowaną już wielką inwestycję „Podłęża – Piekiełko”, ale dodali do niej także Kolej+ do Niepołomic i Myślenic i planowane nowe połączenie z centralną magistralą (od strony Zabierzowa). Nieśmiało kreślą także perspektywę kolejowego połączenia Balic ze Skawiną.

I myślę, że na tym krótka lista plusów niniejszego opracowania się kończy. Bo jak można uważać inaczej, gdy obok w/w zadań czytamy w pkt. 1.1 o „rozwoju stref płatnego parkowania na terenach wymagających interwencji”? Autorzy oznaczyli przy tym zadaniu jako właściwe do realizacji gminę Kraków oraz ośrodki lokalne (czytaj: gminy sąsiadujące). Trzeba przyznać, że mają rozmach. Nie wystarczy im docelowe objęcie systemem łupienia ludzi w tym para podatku całego Krakowa, i to pomimo faktu, że niektórzy – jak np. Wieliczka – małe strefy płatnego parkingu już u siebie wprowadzili. Drodzy mieszkańcy Wieliczki, u was jest tylko w ścisłym centrum, za grosze i do godz. 16, a dyrektor Franek pokaże wam dopiero, co to jest prawdziwy wyzysk podatkowy!

Dalej czytamy o szeregu punktów, mających realizować dążenie do rozwoju infrastruktury rowerowej. A wśród nich (punkt 2.1.5) „budowa wypożyczalni rowerów elektrycznych zlokalizowanych w obrębie parkingów Park&Ride”. Czy to jest naprawdę zadanie, którym powinno się zajmować państwo? Raczej nie brakuje nam dostawców hulajnóg i rowerów elektrycznych na wynajem, z użyciem karty płatniczej lub telefonu. Przeciwnie, niektórzy twierdzą, że hulajnogi już wyrastają spod ziemi. A tutaj miasto chce rozwijać biznes „abonamentowy”, w którym wypożyczany sprzęt nie należy do nas i każdorazowo musimy za niego płacić. Nie o takim Krakowie myślałem, kupując swój rower.

Idźmy dalej – przykładowo, w pkt. 3.2.2 i 3.4.5 serwuje się nam kolejne ograniczenia prędkości na drogach całej aglomeracji, w tym skompromitowane już w innych miastach strefy „tempo 30”. Tutaj potwór wyciągany z szafy ma nas wystraszyć niebezpieczeństwem czającym się przy punktach „usług publicznych”. Patrzcie – już nie piszą o szkołach, bo wiedzą, że przy każdej jest ograniczenie do 20 km/h i masa progów zwalniających. Nic więcej poza zakazem ruchu nie mogliby tam zrobić. Teraz zatem chcą to samo wprowadzić wszędzie tam, gdzie będą jakieś „usługi publiczne”, nie tylko szkoły. A te z kolei w XXI wieku w Polsce można zidentyfikować wszędzie.



## 7. Samochody elektryczne za drogie dla Norwegów. Bez ulg e-auta się nie sprzedają

14 lutego 2023 / PCh24

**Norwegia zanotowała w styczniu 2023 r. 95 procentowy spadek rejestracji nowych samochodów elektrycznych. Brak zainteresowania takimi pojazdami to efekt odejścia od zerowej stawki VAT i wprowadzenia nowego podatku. E-auta odejdą do lamusa? Nic z tego! Wszak rynek ureguje zakaz sprzedaży pojazdów spalinowych.**

W Europie Norwegia jest niekwestionowanym liderem, jeśli idzie o wprowadzanie elektromobilności. W ubiegłym roku 8 na 10 rejestrowanych tam pojazdów było zasilanych prądem. Trend ten jednak nagle się załamał wraz z nowym rokiem. Norwegowie przestali kupować „elektryki”, a spadek rejestracji nowych e-pojazdów wyniósł aż 95 proc. (1860 sztuk w styczniu 2023 r. wobec 39 tys. sztuk w grudniu 2022 r.). I jest to najniższa liczba nowych zarejestrowanych aut od ponad 60 lat.

Skąd ta zmiana? Otóż, jak podaje serwis benchmark.pl, Norwegia od 2023 roku zlikwidowała zerowy VAT na „elektryki” – teraz obowiązuje stawka 25 proc. (chodzi o samochody o wartości powyżej 500 tys. NOK, czyli ok. 220 tys. zł). Ponadto zaczął obowiązywać nowy podatek, który rośnie wraz z masą auta. A elektryczne samochody, z uwagi na baterię, do lekkich nie należą.

Oczywiście noworoczny spadek zainteresowania zakupem e-auta może być efektem tego, że wielu Norwegów poczyniło zakupy wcześniej niż planowali, jeszcze przed wejściem nowych danin.

Czy oznacza to, że nowa polityka fiskalna zakończy erę aut na prąd? Na to się nie zanosz, bowiem w powietrzu wisi zakaz sprzedaży aut spalinowych i producenci powoli wycofują je ze swoich ofert. Tak w Norwegii uczynił już Hyundai, a w przyszłym roku taką samą decyzję podjąć ma Volkswagen. A jak wiadomo, podobny scenariusz szykuje nam UE.

W efekcie na rynku pozostaną drogie e-samochody, które nie będą w zasięgu możliwości finansowych przeciętnego obywatela.



## 11. „Nie Oddamy Miasta” na Krakowskim Panelu Transportowym – dr inż. Marcin Cegielski

21 kwietnia 2023 / PoloniaChristiana.org

**Ruch społeczny „Nie Oddamy Miasta” wziął udział w Krakowskim Panelu Transportowym. Jego przedstawiciele sprzeciwili się radykalnej transformacji stolicy Małopolski w duchu ideologii zrównoważonego rozwoju. Jedno z wystąpień wygłosił 3 marca 2023 r. dr inż. Marcin Cegielski. Poniżej publikujemy jego treść.**

*Nasz ruch społeczny „Nie Oddamy Miasta” zajmuje się walką o prawa konstytucyjne obywateli i mieszkańców. Chodzi nam szczególnie o te prawa, które w związku z zapewnianą w polskiej konstytucji swobodą przemieszczania się i prawem własności, są w Polsce łamane.*

*Odpowiadając na pytanie o sposób optymalizacji przemieszczania po mieście, chciałbym zwrócić uwagę, że niezbędne jest dla nas racjonalne podejście do wszelkich remontów infrastruktury drogowej oraz inwestycji. Mamy wrażenie, że remonty w Krakowie nie są w żaden sposób skoordynowane.*

*Dochodzi często do kuriozalnych sytuacji, w których duże utrudnienia ruchu prowadzi się w niewielkiej odległości od siebie, co powoduje przy dużym rozciągnięciu w czasie ogromne korki. I właśnie to duża kumulacja pojazdów w jednym miejscu wpływa na zwiększenie zanieczyszczeń.*

*Kolejnym tematem, który chciałbym poruszyć, jest zwiększenie przepustowości dróg. W Krakowie w ostatnich latach obserwujemy tendencję odwrotną – drogi są zwężane, a na ich powierzchni tworzone są ścieżki rowerowe, których z kolei przez większość roku używa się w niewielkim stopniu.*

*Trzeba też zwrócić uwagę na problem sygnalizacji świetlnej. Można by spróbować – tak jak to już miało miejsce na niektórych krakowskich skrzyżowaniach – zastosować na większą skalę sekundniki. Dzięki nim unikniemy blokowania skrzyżowań. Jest to dość proste i skuteczne rozwiązanie.*

*Skoro mowa o miejscach postojowych i poszukiwaniu odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób je zapewniać w mieście, mamy tutaj rozporządzenie ministerialne, które zawiera dużo regulacji w tym temacie. Warto zwrócić uwagę na problem, który nurtuje mnie osobiście – parkowanie samochodów elektrycznych.*

*Moim zdaniem, powinno się zacząć zachowywać większe odległości między takimi pojazdami, ze względu na coraz częstsze przypadki ich pożarów. Są to sytuacje wyjątkowo niebezpieczne z uwagi na trudności w zgaszeniu takiego pojazdu.*

*Elektryki są bardzo trudne do zgaszenia na świeżym powietrzu i praktycznie niemożliwe do ugaszenia w garażu podziemnym. Najdłuższa dotychczasowa akcja gaszenia takiego auta trwała w Polsce wiele godzin i użyto w niej bardzo dużych ilości wody. Dodajmy, wody, która później z uwagi na jej skażenie nie nadawała się już do użycia.*



## **Bezprawna „strefa czystego transportu” w każdej gminie?!**

Tej patologii psucia istniejącej infrastruktury transportowej, utrudniania ludziom życia i wyrzucania pieniędzy w błoto na absurdalne projekty jest tutaj naprawdę dużo. Nie ma sensu opisywać i wyśmiewać kolejno wszystkich tych „pomysłów”. Dość wspomnieć, że owa „strategia” dumnie przewiduje też „wdrażanie i rozwój stref czystego transportu” – tej samej łamiącej konstytucję i ustawy patologii urzędniczej, która w Krakowie wylądowała w sądzie administracyjnym i nie wiadomo, czy w ogóle się ostanie. Ale urzędnicy wolą już teraz udawać, że problemu nie ma i wciągać w bezprawny proceder kolejne gminy w ramach aglomeracji (zadanie oznaczono tu do realizacji także przez ośrodki lokalne).

„Plan zrównoważonej mobilności metropolii krakowskiej i jej obszaru funkcjonalnego” to gniot, jakiego świat nie widział. O ile można jakoś zrozumieć samo dążenie do jego powstania (motywowane pozyskiwaniem środków unijnych z perspektywy 2021-27), o tyle poważny problem stanowi treść dokumentu. Ideologiczny język, którego autorzy nie szczędzą nam w zasadzie wszędzie, w połączeniu z naprawdę groźnie brzmiącymi zapowiedziami dokonania „realnej zmiany w myśleniu o zrównoważonej mobilności” przy pomocy całego pakietu działań propagandowych pod nazwą „Informacja”, zwiastują ciężkie lata dla Krakowa i okolic.

W podsumowaniu autorzy piszą o rozwoju gospodarczym i społecznym oraz o coraz większych oczekiwaniach mieszkańców związanych z jakością życia. To wszystko ma wymagać „wdrożenia rozwiązań pozwalających na osiągnięcie europejskich celów związanych z ochroną klimatu i efektywnością energetyczną”. Ja podsumuję ich zamierzenia w ten sposób: chcemy żyć lepiej i się rozwijać – zamiast w tym pomagać lub po prostu nie przeszkadzać, oni planują ograniczenia naszej możliwości rozwoju (ekonomicznie i administracyjnie), stopniową redukcję swobód obywatelskich i prawa własności, przy jednoczesnym pogłębieniu uzależnienia od państwa. A przy tym chcą nam wmówić, że to wszystko dla naszego dobra. Dlatego ten plan, wraz z całą ideologią „zrównoważonego rozwoju”, trzeba po prostu odrzucić.

**Benedykt Witkowski**





## Rozdział III

### Pojazdy elektryczne: o czym się nie mówi

Samochody elektryczne cieszą się wielką estymą wśród zwolenników rewolucji transportowej. W debacie publicznej podkreślają oni same zalety tych środków transportu – niezawodność, nowoczesność i – przede wszystkim – ekologiczność. Jeśli jednak odejdziemy od sfery ideologii i skupimy się na faktach, ujrzemy zdumiewający obraz.auta elektryczne są często nie tylko niebezpieczne, ale i pod pewnymi względami nieekologiczne. Coraz liczniejsze są przykłady modeli pojazdów, w których zasilenie baterii elektrycznej generuje większą emisję CO<sub>2</sub> na kilometr jazdy niż emisja tej substancji powstała w wyniku spalania paliwa w większości pojazdów z silnikami benzynowymi. Pojazdy elektryczne już w momencie kosztują więcej niż nam się wydaje, gdyż rządy ochoczo dofinansowują ich zakupy. Ponadto przyczyniają się do niszczenia dróg.



## 1. „Daily Telegraph”: pojazdy elektryczne uszkodzają drogi bardziej niż spalinowe

27 czerwca 2023 / PCh24.pl

***Samochody elektryczne niszcą nawierzchnię dróg dwukrotnie bardziej niż te z silnikami spalinowymi i wraz z ich upowszechnianiem się będzie narastał problem dziur w brytyjskich drogach – pisze w lipcu 2023. „Daily Telegraph”, przywołując badania naukowców z Uniwersytetu w Leeds.***

Dziennik pisze, że przeciętny samochód elektryczny obciąża drogi 2,24 razy bardziej niż jego odpowiednik z silnikiem benzynowym i 1,95 razy bardziej niż z silnikiem diesla, przy czym w przypadku pojazdów elektrycznych ważących ponad 2000 kg zużycie jest większe 2,32 razy.

Jak wyjaśnia „Daily Telegraph”, według analizy przeprowadzonej przez badaczy z Uniwersytetu w Leeds samochody elektryczne są średnio o 312 kg cięższe niż ich analogiczne wersje z silnikami spalinowymi, co wynika z masy ich akumulatorów. Tymczasem według szeroko stosowanej przez inżynierów i konstruktorów dróg formuły obliczeniowej, dwukrotne zwiększenie nacisku na oś pojazdu powoduje 16-krotnie większe uszkodzenie nawierzchni. Im większa masa, tym większe prawdopodobieństwo powstawania małych pęknięć w asfalcie, które jeśli nie zostaną naprawione, rozszerzają się i ostatecznie przekształcają w dziury.

Do podobnych wniosków doszli badacze z Uniwersytetu w Edynburgu, którzy twierdzą, że upowszechnienie się elektrycznych ciężarówek może zwiększyć uszkodzenia dróg w Szkocji o prawie jedną trzecią. Główny autor badania John Low oszacował, że gdyby wszystkie autobusy i ciężarówki stały się elektryczne, utrzymanie dróg mogłoby kosztować szkocki rząd i samorządy dodatkowe 164 miliony funtów.

Gazeta zaznacza, że większa masa elektrycznych samochodów osobowych prawdopodobnie nie będzie miała dużego wpływu na autostrady i drogi główne, gdyż te zostały zaprojektowane tak, aby wytrzymać ruch pojazdów ciężarowych, a zużycie spowodowane przez mniejsze pojazdy prywatne w porównaniu do samochodów ciężarowych jest minimalne. Ale upowszechnianie się cięższych samochodów elektrycznych może już mieć negatywny wpływ na mniejsze drogi osiedlowe i wiejskie.

„Daily Telegraph” przypomina, że w związku z zapowiedzianym przez brytyjski rząd zakazem sprzedaży od 2030 r. nowych samochodów z silnikami spalinowymi, liczba pojazdów elektrycznych w Wielkiej Brytanii od 2019 r. podwoiła się, a ministerstwo transportu szacuje, że do 2035 r. samochody elektryczne mogą odpowiadać za 80 procent pokonywanych tras. Dziennik zauważa też, że problem dziur w brytyjskich drogach staje się coraz poważniejszy, a koszt ich naprawy szacowany jest na 12 miliardów funtów.

**Źródło: PAP (Bartłomiej Niedziński)**



## 2. **Auta elektryczne? Może i mają minusy, ale chodzi o to, by... przedstawić je jako plusy!**

15 czerwca 2023 / PCh24

**Auta elektryczne może i mają jakieś minusy, ale chodzi o to, by te minusy... przedstawić jako plusy – taką parafrazą Barei można by opisać to, co dzieje się wokół nachalnej wręcz promocji pojazdów elektrycznych. I choć naginanie rzeczywistości sięga granic absurdu, to kropla drąży skałę. I tak oto znów ktoś da się przeciągnąć na „zieloną” stronę e-mocy.**

Najbardziej boli bezkrytyczne podejście autorów reklamowych (bo jak inaczej je nazwać?) materiałów, promujących elektryfikację mobilności. Dla jasności – sam nie jestem przeciwnikiem e-pojazdów, ale uważam, że ta gałąź motoryzacji powinna rozwijać się na takich samych prawach jak inne. Nie zaś przez systemy zakazów dla „spalinówek”, dotacji dla „zielonych” rozwiązań, a wszystko to jeszcze napakowane ekopropagandą niczym sterydami.

O co chodzi tym razem? Portal auto-swiat.pl opublikował materiał pt. „Postanowiłem używać elektrycznego Mustanga i go nie ładować. Byłem zaskoczony rezultatem”. W skrócie – autor wziął na testy e-auto i korzystał z niego przez tydzień – okazało się, że przebyty w tym okresie dystans nie wymagał ładowania pojazdu. I tak oto „obalono” mit o codziennym traceniu czasu na ładowaniach.

Autor wskazał, że statystyczny Polak pokonuje dziennie 17 km – a przy takim użytkowaniu auta nie trzeba codziennie ładować. Wystarczy raz na tydzień, a przecież w niektórych przypadkach pewnie i jeszcze rzadziej.

Może i statystycznie to się zgadza. Niemniej warto wówczas sprawdzić, ile zarabia statystyczny Polak i zweryfikować, czy stać go na nowego elektrycznego Mustanga Mach-E. To oczywiście wiele wspólnego z ładowaniami nie ma, no ale skoro przywołujemy statystyki, to czemu nie tak? Szczególnie gdy publicysta chwali się, że testowany pojazd był dla niego „zwykłym codziennym samochodem”...

No dobrze... Nie wytrzymałem... Ubiegłoroczny (ale nowy) egzemplarz z omawianym 487-konnym silnikiem kosztuje ponad 370 tys. zł. Ot, codzienne auto, dla statystycznego Polaka. Prawda?

Po tej porcji cenowych emocji zapewne taki statystyczny Kowalski czy Nowak nie będzie już dociekał, ile energii potrzebuje taki codzienny pojazd, a więc tylko informacyjnie, jakby ktoś chciał sobie policzyć koszty eksploatacji, korzystając z cen pobliskich ładowarek, podam wyniki testu – ok. 21 kWh/100 km na trasie, w mieście w zależności od warunków od 18 kWh/100 km do 26 kWh/100 km. Tanio... Szczególnie, gdy ładować nie trzeba było.

Zatem: Ludzie! Nie dajcie się tej „nafciarskiej” propagandzie! Zapomnicie o ładowaniu waszych elektryków. Kupcie sobie e-furę, by jeździć nią do pobliskiego marketu lub biura. A może i na działkę! Na razie niezbyt daleko, by nie przerywać podróży nerwowym poszukiwaniem ładowarki.



A jak macie nieco dalej? No to (jak usłyszeliśmy już od innej promotorki „elektryków”) – zwolnijcie, zmieńcie styl życia – dla bezpieczeństwa. Zaplanujcie dodatkowy postój i ładowanie. Albo... (choć nie wiem czy akurat to powiedzą Wam promotorzy elektryfikacji motoryzacji)... kupcie sobie drugie auto – spalinowe w ostateczności, choć e-auta jeszcze kiedyś pokażą zasięgi (zapewne tak) – i niech tylko ono będzie takie ekologiczne, by planeta nie ucierpiała na tym wypełnianiu Twojego parku maszyn różnorakiego przeznaczenia... I to wszystko za te statystyczne dochody, rzecz jasna!

Albo – po co komplikować – najlepiej siedźcie w tym 15-minutowym mieście i już! A jeżdżenie zostawcie... bogatym.

**MA**



### 3. Naukowcy: niedobór metali może zahamować rozwój pojazdów elektrycznych

10 czerwca 2023 / PCh24

**Brak dostępności metali krytycznych jest dla Unii Europejskiej problemem zarówno gospodarczym, jak i środowiskowym; grozi opóźnieniem przejścia na samochody elektryczne i technologie przyjazne dla środowiska – twierdzą naukowcy na podstawie najnowszych badań.**

Elektromobilność została wskazana przez globalistów jako główny kierunek rozwoju transportu na całym świecie. Uwaga mediów skupia się głównie na pozornych korzyściach ekologicznych wynikających z użytkowania tych pojazdów. Mało uwagi poświęca się problemom związanym z ich produkcją. Niektóre z tych problemów mogą w przyszłości skutecznie zahamować rozwój elektromobilności.

Coraz więcej samochodów elektrycznych porusza się po drogach, co prowadzi do wzrostu wykorzystania metali krytycznych potrzebnych do produkcji komponentów, takich jak silniki elektryczne i elektronika. Przy obecnym poziomie produkcji, w przyszłości nie wystarczy tych metali, nawet jeśli wzrośnie recykling. Ujawniają to wyniki szeroko zakrojonego badania przeprowadzonego przez szwedzki Chalmers University of Technology na zlecenie Komisji Europejskiej.

Mimo stałego wzrostu zapotrzebowania na metale krytyczne, tylko niewielka część z nich jest obecnie poddawana recyklingowi z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Metale, które są bardzo poszukiwane, takie jak: dysproz, neodym, mangan i niob, mają ogromne znaczenie gospodarcze. Ich podaż jest jednak ograniczona, a rosnąca zależność od nich staje się problematyczna.

– *Unia Europejska jest w dużym stopniu uzależniona od importu tych metali, ponieważ wydobycie koncentruje się w kilku krajach, takich jak: Chiny, Republika Południowej Afryki i Brazylia. Brak dostępności do tych surowców jest dla UE problemem zarówno gospodarczym, jak i środowiskowym – zauważyła Maria Ljunggren, profesor ds. zrównoważonego rozwoju zarządzania materiałami na Chalmers University of Technology. – Grozi to opóźnieniem przejścia na samochody elektryczne i technologie przyjazne dla środowiska. Ponadto, ponieważ wielu z tych metali jest mało, ryzykujemy również, że utrudnimy dostęp do nich przyszłym pokoleniom, jeśli nie będziemy w stanie wykorzystać tego, co już jest w obiegu – dodała.*

Na zlecenie Wspólnego Centrum Badawczego Komisji Europejskiej (JRC), wspólnie ze Szwajcarskimi Federalnymi Laboratoriami Nauki i Technologii Materiałowej (EMPA), prof. Ljunggren zbadała metale, używane obecnie we flotach pojazdów w Europie. Efektem tych badań było powstanie obszernej bazy danych, która pokazuje obecność metali krytycznych w nowych samochodach elektrycznych i pojazdach poddawanych recyklingowi. Przebadano 60 typów pojazdów o ładowności poniżej 3,5 tony, ze wszystkich krajów członkowskich UE. Badanie dotyczyło jedenastu różnych metali. Objęło okres od 2006 do 2023 roku, przy czym ostatnie trzy lata to prognoza.





– Zużycie neodymu i dysprozu w nowych samochodach wzrosło od 2006 roku odpowiednio o około 400 i 1700 procent, i to nawet przed rozpoczęciem elektryfikacji – wyliczyła prof. Ljunggren.

Ważny problem stanowi niewielki stopień odzyskiwania metali krytycznych z pojazdów wycofanych z użytku. Materiały te, występujące w bardzo małych stężeniach w każdym samochodzie, są ekonomicznie trudne do recyklingu.

– Jeśli recykling ma wzrosnąć, samochody muszą być projektowane tak, aby umożliwić odzysk tych metali. Jednocześnie należy również wprowadzić różnego rodzaju zachęty do większego recyklingu. Nie jest to jednak obecnie czynione – powiedziała Ljunggren. – Jasne jest, że sam wzrost recyklingu nie może zaspokoić zapotrzebowania w dającej się przewidzieć przyszłości, dlatego należy również zwiększyć nacisk na badania, aby poszukiwać sposobów, jak możemy zastąpić te metale innymi materiałami – wskazała.

W Szwecji odkryto duże złoża metali ziem rzadkich. To obecnie największe znane złoża tego typu w Europie. – To niezwykle interesujące, zwłaszcza odkrycie neodymu, który jest używany między innymi w magnesach w silnikach elektrycznych. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie pomoże nam to uniezależnić się od importu – dodała prof. Ljunggren.

**Źródło: PAP (Tomasz Szczerbicki)**



## 4. Jakub Wozinski: Retrofantazja elektromobilności

24 maja 2023 / PCh24.pl

**Forsowany nieustannie projekt upowszechnienia aut z napędem elektrycznym jest najczęściej przedstawiany jako triumf najnowocześniejszych technologii. Mało kto pamięta jednak, że tego rodzaju pojazdy były już kiedyś w użytku, lecz odeszły w cień z tych samych przyczyn, dla których dziś nie poruszamy się już parostatkami.**

Na zachowanych do dziś niemych nagraniach z zachodnich metropolii z początku XX wieku widać najczęściej wzmożony ruch uliczny, na który składają się konne bryczki, powozy, tramwaje i stosunkowo nieliczne jeszcze auta. Gdyby dane nam było usłyszeć dźwięk, to z pewnością zdziwiłoby nas najbardziej to, że nie dałoby się w nim wyodrębnić warkotu silników. Dlaczego? Dlatego, że znaczna część poruszających się wówczas po ulicach automobili była zasilana bateriami elektrycznymi. Na początku XX wieku w Stanach Zjednoczonych niemal 40% wszystkich aut stanowiły „elektryki”, których było równie wiele co pojazdów z silnikiem parowym. Auta spalinowe były w większości zachodnich krajów dopiero trzecim najbardziej popularnym typem pojazdów.

### Porsche buduje elektryka

W Polsce pamięć o złotej erze „elektryków” jest dość nikła, ponieważ jako kraj mniej zamożny załapał się na rewolucję motoryzacyjną dopiero w fazie upowszechnienia aut z silnikiem spalinowym. W 1918 roku po ulicach Warszawy jeździło zaledwie 400 aut, a i w 1939 roku nie było ich jeszcze w całej Polsce więcej niż 65 tysięcy. W Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii czy Niemczech cichutkie i powolne pojazdy były przez wiele lat najbardziej popularnym środkiem transportu używanym masowo m.in. przez taksówkarzy i dostawców.

Mało kto zdaje sobie sprawę choćby z tego, że pierwszy pojazd wyprodukowany przez Ferdinanda Porsche (który później zasłynął m.in. stworzeniem projektu popularnego „garbusa” na zlecenie Adolfa Hitlera) był pojazdem elektrycznym. Pojazd noszący nazwę Egger-Lohner C.2 Phaeton, znany szerzej jako P1, był pojazdem przypominającym bardziej karetkę niż późniejsze wersje aut firmy Porsche. Dzięki napędowi o mocy 5 KM poruszał się nawet 2–3 krotnie szybciej niż powóz zaprzężony w 4 konie. W tamtych czasach było to spore osiągnięcie, które przykuło uwagę tysięcy osób odwiedzających Wystawę Światową w Paryżu w 1900 roku.

Jako zdolny konstruktor Ferdinand Porsche dość szybko pojął jednak ogromne ograniczenia związane z użytkowaniem swojego premierowego modelu. Model P1 ważył ponad 1350 kg co sprawiało, że właściwie nie radził sobie przy pokonywaniu wzniesień. Mimo drewniano-żelaznej konstrukcji za tak dużą wagę auta w znacznej mierze odpowiadała kwasowo-ołowiowa bateria. Nie dziwi więc to, że już drugi model wykonany przez Porsche’a był autem hybrydowym, tj. łączącym napęd elektryczny ze spalinowym. Wówczas okazało się, że tak skonstruowane auto jest zdecydowanie bardziej uniwersalne, szybsze i posiada zdecydowanie większy zasięg.



## Spalinowa rewolucja

Kolejne auta słynnego konstruktora były już niemal wyłącznie autami z silnikiem spalinowym, co miało oczywiście również związek z odkryciem nowych złóż ropy naftowej na świecie. Wyposażone w silnik Daimlera pojazdy zdobywały coraz większą popularność, lecz w zgodnej opinii historyków motoryzacji prawdziwym gwoździem do trumny aut elektrycznych było uruchomienie przez Henry'ego Forda masowej produkcji modelu T w 1908 roku. Zaprojektowane tak, aby dało się łatwo naprawić i jednocześnie służyło przez wiele lat, auto z fabryki w Detroit stało się bestsellerem w całej branży motoryzacyjnej na długie lata. Pomimo upływu lat jego cena nieustannie spadała, dlatego w kilkanaście lat Ford sprzedał aż 15 mln egzemplarzy.

Sukces Henry'ego Forda, a także wielu innych producentów aut spalinowych nie wynikał wcale z tego, że przy pomocy odpowiedniego lobbingu nakłonili państwo do wprowadzenia zakazu sprzedaży aut z napędem parowym czy elektrycznym począwszy od 1935 roku. Władze państwowe nie wprowadzały żadnych specjalnych ulg i dopłat do zakupu nowego typu pojazdów uderzających w „elektryki”; nikt nie wprowadzał nakazu budowy stacji paliw na każdym osiedlu ani nie zmuszał samorządów do zakupu określonej ilości aut spalinowych. Auta elektryczne zostały wyparte, ponieważ były droższe, mniej uniwersalne oraz mniej użyteczne. W złotej erze „elektryków” najczęściej korzystały z nich kobiety poruszające się po mieście. Brak konieczności zmiany biegów czy też użycia siły do uruchomienia pojazdu sprawiał, że to właśnie płeć piękna upodobała sobie najbardziej cichą i powolną formę transportu. Jako że pojazdy na baterię nie kopciły, ich użytkowanie niosło ze sobą dodatkową korzyść w czasach gdy podróżowanie w zamkniętych kabinach nie było jeszcze powszechne. Z tych właśnie powodów auta elektryczne przetrwały przez kolejne lata głównie tam, gdzie zasięg i prędkość nie mają wielkiego znaczenia. Pojazdy elektryczne znalazły zastosowanie m.in. na polach golfowych czy w magazynach, a na szosach królowały już tylko auta spalinowe. Warto zwrócić uwagę na to, że rozwijająca się przez cały XX wiek sieć autostrad i dróg na całym świecie nie była tworzona z myślą tylko o autach spalinowych, lecz potencjalnie dla wszystkich rodzajów pojazdów. Gdyby istniejące technologie oraz dostępność surowców zmieniły sytuację na korzyść elektryków, te same autostrady i szosy mogłyby zarość się od aut elektrycznych lub z jeszcze innym napędem. Tego rodzaju zmiany nie zaszły jednak do dziś – a mimo to próbuje się nas na wszelkie możliwe sposoby zmusić do korzystania niemal wyłącznie z aut z napędem elektrycznym.

Mimo że od czasu „pierwszej epoki elektryków” minęło już ponad 110 lat postęp technologiczny wcale nie zmienił diametralnie osiągnięć aut na baterie. Pomimo tego, że po II wojnie światowej wynaleziono tranzystor umożliwiający zredukowanie rozmiarów baterii, te ostatnie pozostają bardzo ciężkie, materiałochłonne i kosztowne. Powszechne dążenie do zeroemisyjności tłumaczone jest jako powodowane chęcią maksymalizowania oszczędności, lecz rachunek kosztów użytkowania aut elektrycznych wcale nie przemawia na ich korzyść. Światowe zasoby ropy naftowej nie zostały wcale wyczerpane, a wręcz przeciwnie, ich obfitość przemawia raczej teoretycznie na korzyść bujnego rozkwitu motoryzacji opartej na silnikach spalinowych.



## Romantyczna fantazja

W przeciwieństwie do przełomowych innowacji autorstwa Forda, Porsche'a czy Daimlera sprzed ponad stu lat „drugiej epoce elektryków” nie towarzyszy wcale żadna analogiczna seria rewolucyjnych zmian w nowoczesnej motoryzacji. Dofinansowane z publicznych środków przedsięwzięcia z zakresu elektromobilności nie oferują użytkownikom aut fenomenalnych zasięgów, niskich kosztów użytkowania czy też uniwersalności zastosowań. Wąska publika złożona z lobbystów i polityków każe wszystkim bić z entuzjazmem brawo, gdy nowy model e-auta obiecuje „zawrotny” zasięg rzędu 500, a nawet 700 km. Zamiast spontanicznie powstających niezależnych warsztatów, w których przed ponad stu laty Ettore Bugatii czy też Ferdinand Porsche z pasją konstruowali nowoczesne rozwiązania mamy dziś raczej do czynienia z odgórnie zadekretowanymi przedsięwzięciami, których tak jak w przypadku polskiej Izery głównymi pomysłodawcami są politycy.

Jeśli nie ma więc żadnych szczególnych racji natury ekonomicznej czy też technologicznej, które skłaniałyby nas do powrotu do słusznie minionej epoki, to jaki jest więc sens zmuszania nas do korzystania z aut elektrycznych? Cała idea zrównoważonego rozwoju to projekt zniewolenia ludzkości maksymalizujący jednocześnie korzyści finansowe wielkich banków, funduszy i korporacji, lecz na przykładzie elektromobilności można także zauważyć, że jest on podszyty swego rodzaju romantyczną wizją. Dostrzegając poważne skutki uboczne kolejnych odstępów rewolucji przemysłowej, planiści nowego, wspaniałego, zrównoważonego świata chcą nam zgotować retroświat, w którym znowu będziemy poruszali się po ulicach potwornie ciężkimi i niezbyt uniwersalnymi pojazdami elektrycznymi, które nie będą wytwarzały spalin (przynajmniej na miejscu). Na nic zdają się argumenty, że elektryczne zabawki są elementem niepasującym do dzisiejszego świata i o ile ktoś nie jest zdeterminowany, aby ponosić koszty ich użytkowania, nie powinien być do nich zmuszany. Zgodnie z pseudoromantyczną wizją elektromobilności mamy wszyscy poświęcić się i anulować ponad sto lat rozwoju motoryzacji. Z tego samego jednak powodu, dla którego nie latamy dzisiaj masowo dwupłatowcami czy zeppelinami nie powinniśmy godzić się na to, aby czyjeś fantazje uczyniły nasze życie prawdziwym koszmarem.

**Jakub Wozinski**



## **5. Aż 64 pożary aut hybrydowych i elektrycznych w ciągu trzech lat. Najdłuższy pożar trwał ponad 21 godzin**

21 maja 2023 / PCh24.pl

**W ciągu nieco ponad trzech lat polscy strażacy uczestniczyli w gaszeniu aż 64 pożarów aut hybrydowych oraz elektrycznych. Informację podał rzecznik prasowy Państwowej Straży Pożarnej bryg. Karol Kierzkowski. Dane te pokazują błąd ideologów przekonujących o bezpieczeństwie „ekologicznych” samochodów.**

Z danych Państwowej Straży Pożarnej wynika, że w roku 2020 PSP zanotowała 14 pożarów aut hybrydowych i dwa pożary aut elektrycznych, w roku 2021 zapaliło się 13 aut hybrydowych i dwa elektryczne, w 2022 13 aut hybrydowych i siedem elektrycznych. Natomiast w 2023 zapaliło się 12 aut hybrydowych i jedno auto elektryczne.

Biorąc pod uwagę stosunkowo niewielką wciąż liczbę aut elektrycznych i hybrydowych na polskich drogach, liczba pożarów tych aut może budzić zaskoczenie. Jak podaje rzecznik prasowy Państwowej Straży Pożarnej w nieco ponad 3 lata, straż odnotowała 64 pożary tych aut. W przypadku jednego z nich, akcja gaśnicza trwała 21 godzin i 39 minut. Był to samochód marki Mercedes.

Długość gaszenia samochodu może wskazywać na bardzo poważny problem, choć rzecznik Straży Pożarnej uspokaja. Bowiem drugi najdłuższy pożar auta elektrycznego wyniósł cztery godziny i 34 minuty. Bryg. Karol Kierzkowski dodaje jednocześnie, że zazwyczaj gaszenie pojazdów elektrycznych trwa krócej.

Kierzkowski dodał, że od 2020 roku strażacy dysponują standardową procedurą postępowania w przypadku pożarów aut elektrycznych. Podkreślił, że do pożarów takich samochodów dochodzi w związku z wypadkami i uszkodzeniami. „Nie zanotowaliśmy, aby auto elektryczne zapaliło się samo” – podkreślił.

**Źródło: PAP**

**Oprac. WMa**





## 6. Łukasz Warzecha: Trzy metody niszczenia motoryzacji

28 września 2022 / PCh24.pl

**22 września przypada Dzień Bez Samochodu. Zwykle, jeśli w tym dniu mam okazję jechać autem, wrzucam zdjęcie zza kierownicy, żeby pokazać, jaki jest mój stosunek do antysamochodowej ideologii. W tym roku o tym zapomniałem – być może dlatego, że w mediach też o tej okazji było jakoś cicho, chociaż tradycyjnie w wielu miastach można było tego dnia bezpłatnie korzystać z komunikacji miejskiej. Tyle że wobec dość już powszechnego ograniczania komunikacji miejskiej mało kto na jeden dzień chciałby się przesiąść z samochodu do autobusu i tramwaju.**

To zresztą również ciekawy wątek: z powodu braku kierowców i motorniczych oraz z powodu cen paliwa i prądu w wielu miastach komunikacja miejska jeździ coraz rzadziej, a jednocześnie jest coraz droższa. Samochód staje się coraz atrakcyjniejszą alternatywą. I to niekoniecznie samochód elektryczny, tak promowany jako pojazd miejski. Jak niedawno pokazywał na swoim kanale na YT dziennikarz motoryzacyjny Interii Paweł Rygas – jeśli spełnią się prognozy dotyczące wzrostu cen prądu, koszt ładowania elektryka w domu wkrótce może się zrównać z kosztami paliwa do auta spalinowego. Można też dodać, że podwyżki nie ominą przecież i stacji ładowania.

Spójrzmy tymczasem na szerszy obraz. Co właściwie dzieje się z motoryzacją? Branża, która przez sto lat dawała zatrudnienie dziesiątkom milionów osób na całym świecie, która była promotorem innowacji i która – co być może najważniejsze – ogromnej liczbie ludzi na świecie dała wolność, jest w trakcie zwijania się i regresu. Przynajmniej w Europie. I to nie z powodu jakichś obiektywnych przyczyn, a wyłącznie ze względu na ideologię.

Motoryzacja spalinowa bynajmniej nie doszła do ściany i kresu swoich technologicznych możliwości. Gdyby nie ideologicznie motywowana decyzja o odchodzeniu od silnika spalinowego, miałby on przed sobą wciąż duży potencjał rozwoju, by wspomnieć choćby opracowany przez Mazdę benzynowy motor działający na zasadzie samozapłonu, tak jak silnik diesla. W warunkach rynkowych byłoby zapewne również miejsce dla elektromobilności, ale byłaby to wciąż nisza. Samochody elektryczne, szczególnie w technologii bateryjnej (bo będąca na bardziej początkowym etapie technologia wodorowa to inna opowieść), miałyby zastosowanie jako drugi lub trzeci samochód do miasta dla ludzi mających domy, a zatem możliwość wygodnego ładowania w nocy. No i jako zabawka dla hobbystów. Jednak to, co się dzieje, z wolnym rynkiem nie ma nic wspólnego.

Pierwszy front, na którym atakowana jest motoryzacja spalinowa, a tym samym motoryzacja w ogóle, to polityka klimatyczna. Indywidualny transport samochodowy stał się dla klimatystów jednym z największych wrogów, doprowadzając do ustalenia w UE granicznej daty 2035 r. jako końca możliwości rejestrowania nowych aut z napędem spalinowym. Aczkolwiek możliwe, że będą tu jeszcze jakieś wyjątki – producenci samochodów walczą choćby o to, żeby objęły one pojazdy z napędem hybrydowym.



Co istotne, że choć uderzenie w transport spalinowy oznacza w praktyce ograniczenie wolności przemieszczania się obywateli oraz gigantyczne zwolnienia w sektorze motoryzacyjnym, nie dowiedzieliśmy się, co ten krok ma właściwie dać. To znaczy, o ile uda się obniżyć lub jak bardzo przyhamować wzrost temperatury za sprawą tej konkretnej decyzji? A przecież wydawałoby się, że tak brzemienne w skutki kroki muszą być oparte na prognozie osiągnięcia wymiernych i mierzalnych efektów.

Klimatycy i przeciwnicy motoryzacji spalinowej opowiadają bajkę o tym, że za 12 lat wszyscy będą mogli poruszać się ekologicznym i cichym transportem elektrycznym. Ta opowieść jest zwyczajnie kłamliwa i nie uwzględnia mnóstwa czynników. Ich drobiazgowo omówienie znacznie przekraczałoby ramy tego tekstu, więc wymienię je jedynie hasłowo.

Po pierwsze – technologia aut na baterię jest wciąż niedojrzała i z rynkowego oraz czysto technologicznego punktu widzenia nie nadaje się po prostu do masowego wdrożenia, a tym bardziej do zastąpienia pojazdów spalinowych. Można powiedzieć, że przymusowe przejście na elektromobilność taką, jak ona wygląda teraz (a na razie nie widać perspektyw znaczącej zmiany), to faktycznie cywilizacyjny regres. O ile sam silnik elektryczny jest rozwiązaniem lepszym konstrukcyjnie niż spalinowy (ma znacznie mniej ruchomych części, moment obrotowy dostępny od samego dołu oraz znacznie wyższą sprawność, czyli większą część spożytkowanej energii zużywa na wytworzenie ruchu zamiast na wytworzenie ciepła), to piętą achillesową pozostają akumulatory. Choć w niektórych pojazdach da się je dzisiaj naładować z 20 do ok. 80% w mniej więcej pół godziny, to jest to wciąż wielokrotnie dłużej niż trwa tankowanie paliwa, zaś zasięg w realnych warunkach pozostawia wiele do życzenia. Gdy natomiast poruszamy się z prędkością autostradową, spada drastycznie. Komicznie wygląda sytuacja, gdy na autostradzie, jadąc przepisowe 140 km na godz., wyprzedzamy snujące się 90 km na godz. luksusowe porsche czy jaguara na baterię.

Na dodatek korzystanie z infrastruktury do ładowania wymusza planowanie podróży tak drobiazgowo jak w czasach zaprzęgów konnych. Już zresztą pojawiają się sytuacje, gdy operatorzy sieci energetycznych zastrzegają sobie możliwość odcinania od sieci ładowarek – nie tylko tych komercyjnych, lecz również domowych – w celu oszczędzania energii elektrycznej w szczycie zapotrzebowania. Takie rozwiązanie przyjęto między innymi w Wielkiej Brytanii.

Mimo pojawiających się wielokrotnie zapowiedzi i ewidentnej potrzeby rynkowej, nie wypracowano dotychczas rozwiązania, zrównującego pod względem czasu ładowania i zasięgu samochodu ładowane z sieci ze spalinowymi. Można wręcz postawić tezę, że auta na baterię to jedna ze ślepych uliczek technologii.

Po drugie – koszt aut na baterię jest i pozostanie wyższy na wolnym rynku niż koszt samochodów spalinowych. Jeśli pojawiają się wypowiedzi przedstawicieli koncernów samochodowych, przewidujących, że ceny wkrótce się wyrównają, to wygłaszający takie prognozy pomijają fakt, że uwzględnili w nich dodatkowe koszty, jakimi obciążani są kupujący auta spalinowe oraz dopłaty do aut na prąd.

**Ponownie: nie ma to nic wspólnego z warunkami rynkowymi.**



Istotną i największą częścią ceny samochodu na baterię jest jego akumulator. Do wytwarzania tychże niezbędne są metale ziem rzadkich, te zaś występują w politycznie problematycznych regionach: w Chinach, Rosji, w przeważającej części w niestabilnych krajach Afryki, takich jak Kongo. Wydobycie tych metali odbywa się zresztą często w warunkach urągających wszelkim regułom cywilizowanego zatrudniania ludzi, ale to jakoś lewicowych zwolenników elektromobilności nie martwi.

Dostępność litu czy kadmu już dziś bywa problemem. Mało prawdopodobne, żeby ceny tych pierwiastków spadły, trudno sobie zatem wyobrazić, żeby w przyszłości produkcja aut na baterię przebiegała bezproblemowo.

Po trzecie – jeśli faktycznie Europa zacznie masowo przechodzić na samochody elektryczne, będzie to oznaczało spadek przychodów budżetowych z podatków pośrednich zawartych w cenie paliw. Jasne jest, że na czymś trzeba sobie to będzie odbić. Do wysokiej i tak ceny energii elektrycznej dojdą zatem podatki, jakimi państwa niechybnie obłożą prąd wykorzystywany do ładowania aut na baterię.

W efekcie zatem Europejczycy, pozbawieni możliwości kupowania samochodów spalinowych, pozostaną z niepraktycznymi, horrendalnie drogimi w zakupie i użytkowaniu pojazdami na baterię. W rezultacie wielu z nich zostanie po prostu pozbawionych możliwości posiadania samochodu. W to miejsce wejdzie zatem model do wynajmowania.

Na jego temat można by napisać odrębny tekst, bo zastąpienie posiadania wynajmowaniem – nie tylko w dziedzinie motoryzacji – będzie mieć dramatyczne skutki dla mentalności kolejnych pokoleń. Wynajmowanie, a więc nieposiadanie, sprzyja widzeniu rzeczywistości na sposób przypominający komunizm, w którym rzeczy są wspólne, a więc niczyje. Pozbawia ludzi skłonności do dbania o swoje materialne dziedzictwo, a jednocześnie w skrajnym stopniu uzależnia ich od firm wynajmujących.

Tyle wątek klimatystyczny zarysowany z konieczności jedynie w skrócie. Drugi wątek to lewicowa wrogość wobec indywidualnego transportu samochodowego, znajdująca odbicie w sposobie urządzania miast. Mamy tu do czynienia ze sprytną manipulacją intelektualną. Wmawia się nam, że pozbycie się samochodów z miast jest jakąś obiektywną, naukowo udowodnioną koniecznością i że życie wtedy będzie lepsze. To nieprawda – naukowcy nie mają żadnych kompetencji, aby mówić nam, co jest lepsze, a co gorsze. Człowiek określa swoje preferencje, dokonując wyboru, który uwzględnia korzyść i koszt osiągnięcia tej korzyści. W tym konkretnym przypadku ludzie mogą uznać, że są gotowi ponieść koszt w postaci korków i spalin w zamian za możliwość poruszania się po mieście własnym autem i że to jest z ich punktu widzenia lepsze niż miasto zamienione – zgodnie z marzeniami aktywistów miejskich – w wieś.

Niestety, na bazie tej intelektualnej manipulacji wielu włodarzy miast zmieniło je już w koszmary kierowców. Absurdalne przywileje dla rowerzystów, woonerfy, zwężenia ulic, likwidowane bez opamiętania miejsca parkingowe, kolejne zakazy wjazdu – to wszystko jest wprowadzane nawet bez tworzenia pozorów, że chodzi o coś innego niż pozbycie się kierowców z miasta. Podkreślam: kierowców, nie samochodów, bo samochodofobowie często używają bezsensownego hasła „miasto dla



ludzi, nie dla samochodów” – tak jakby samochody były autonomicznymi organizmami, najeźdźcami z obcej planety, a nie narzędziami do poruszania się, wykorzystywanymi przez mieszkańców, którzy również mają swoje prawa.

Ten wątek można by również dalej rozwijać, wskazując na kolejne intelektualne manipulacje. Na przykład dotyczące tego, że kierowcy mają do dyspozycji zbyt dużo przestrzeni, choć przecież z samej swojej natury samochód potrzebuje jej znacznie więcej niż rower czy pieszy.

Jest wreszcie trzeci wątek, znajdujący odbicie w kształcie przepisów drogowych, ale również zakorzeniony w ideologicznych uwarunkowaniach, czyli utopijnym dążeniu do stuprocentowego bezpieczeństwa. Oczywiście stwierdzenie, że ludzka aktywność ze swojej natury łączy się z zagrożeniem i jakiś jego poziom po prostu musimy zaakceptować, jest dzisiaj traktowane jak najgorsza herezja. Do organizacji ruchu drogowego podchodzi się z założeniem, że zredukowanie wypadków czy liczby ofiar o kolejne kilka procent warte jest wdrożenia skrajnie restrykcyjnych przepisów. Konsekwencją takiego podejścia musi być w ostateczności nałożenie na kierowców takich restrykcji i kar, że jazda samochodem będzie się wiązać z ryzykiem sankcji nieproporcjonalnym do korzyści, jakie przynosi.

W Polsce mamy jeszcze naszą własną specyfikę, polegającą na budowaniu domu od komina. Uchwala się zatem bardzo restrykcyjne przepisy, bo to jest najłatwiejsze i przynosi potencjalnie największe korzyści budżetowe, zamiast najpierw stworzyć kierowcom warunki do bezpieczniejszej jazdy i do przestrzegania tychże przepisów. Dla przykładu – najpierw podwyższa się radykalnie kary za nieustąpienie pierwszeństwa pieszym, ale nie przeprowadza się gruntownego audytu i nie wdraża się programu przebudowy przejść dla pieszych, na których teraz kierowcy nierzadko nie mają szans zobaczyć pieszego na czas. Jak pokazał raport Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad sprzed dwóch lat – takich przejść jest w Polsce większość.

Naszkieowałem jedynie główne wątki współczesnej zachodniej samochodofobii. Ma ona jeszcze tę charakterystyczną cechę, że jej skutki nie dotkną decydentów, którzy wszystkie te regulacje wdrażają. We współczesnym świecie nowego znaczenia nabiera słynne zdanie Jerzego Urbana, komentującego sankcje nałożone na Polskę przez USA po wprowadzeniu stanu wojennego: „Rząd się sam wyżywi”.

W tej grze znaczenie mają interesy różnych kręgów, od producentów akumulatorów, poprzez koncerny motoryzacyjne, żerujące na rządowych dopłatach, po polityków głoszących populistyczne klimatystyczne hasła. Ucierpią, jak zwykle, przeciętni obywatele.

Jest w tym wszystkim jednak również niewidoczny na pierwszy rzut oka ideologiczny fundament. Niszczona właśnie motoryzacja indywidualna ukształtowała w dużej mierze współczesną zachodnią cywilizację, dając człowiekowi największą osobistą wolność, jakiej mógł zaznać. To była cicha rewolucja, porównywalna do skutków największych wynalazków w dziejach ludzkości. Ta wolność jest nam właśnie odbierana.



*Czynnikiem palącym się w przypadku samochodu elektrycznego jest lit i jego postać gazowa. Środkiem używanym do jego gaszenia jest woda, niemniej jednak zamknięta konstrukcja takich akumulatorów utrudnia wszelkie akcje gaśnicze.*

*Samo gaszenie ogranicza się tutaj do chłodzenia akumulatora, a woda do tego zużyta – przykładowo 50 tys. litrów wody użytej do ugaszenia pojedynczej tesli na autostradzie w Niemczech – musi następnie wylądować w ściekach. Mało tego, płonące elektryki zagrażają kolejnymi samozapłonami przedmiotów w ich bezpośrednim otoczeniu, toteż do ich gaszenia stosuje się specjalne kontenery, w których takie palące się pojazdy muszą przebywać co najmniej 72 godziny.*

*W związku z powyższym, wprowadzenie zakazów parkowania samochodów elektrycznych na podziemnych parkingach, właśnie z uwagi na zagrożenie pożarowe, jest w najbliższym czasie realne. W Niemczech niektóre miasta już rezygnują z autobusów elektrycznych. Są nam znane wspólnoty mieszkaniowe, które stosowne zakazy dla aut elektrycznych już wprowadziły na swoich drogach wewnętrznych. Jak widać, może to być dla nas duży problem, jeśli zostaniemy zmuszeni do przesiadki na tego typu pojazdy.*

*Zauważyli to też strażacy w Belgii, gdzie pojazdy elektryczne nie są rzadkim widokiem. Według nich – jest to stan na koniec 2022 roku, nie mają oni jako straż pożarna ani sprzętu, ani wyszkolenia do gaszenia takiego pojazdu. Temat ten podniesiono po pożarze samochodu Volkswagen ID3 na parkingu podziemnym w Brukseli. W związku z tym zdarzeniem, szef jednej z central związkowych, reprezentującej strażaków Eric Labourdette zaproponował wprowadzenie zakazu parkowania samochodów elektrycznych w garażach podziemnych. Powiedział również, że oprócz ryzyka poparzenia i kontaktu z prądem, istnieje także wyraźne ryzyko zatrucia się niebezpiecznymi oparami baterii trakcyjnej. Co więcej, sadza wytworzona w takim pożarze powinna być dokładnie zmyta przez służby ratownicze. Zawiera ona bowiem duże ilości tlenu kobaltu, tlenu niklu i manganu. Te metale powodują silne reakcje alergiczne i są niebezpieczne dla skóry.*





## 8. „Warszawianka” wyprasza e-auta z podziemnego parkingu.

### Chodzi o bezpieczeństwo

28 kwietnia 2023 / PCh24.pl

**Wodny Park Warszawianka rozpoczyna majówkę od „niespodzianki” dla właścicieli pojazdów elektrycznych. Po konsultacjach z Państwową Strażą Pożarną uznano, że dla bezpieczeństwa zarówno gości, pracowników, jak i obiektu, podziemny parking nie będzie dostępny dla pojazdów elektrycznych. Podobny zakaz – do którego w Polsce kierowcy się już przyzwyczaili – obejmuje pojazdy zasilane LPG.**

Ograniczenia zaczną obowiązywać od 1 maja 2023 roku. Wodny Park zakaz nazwał „strefą wolną od aut EV i LPG”. Obejmuje ona jedynie parking podziemny. Ograniczenia zostały wprowadzone po konsultacjach ze strażą pożarną. Nie trudno odgadnąć, że chodzi o niełatwe do ugaszenia pożary pojazdów EV, które dodatkowo zagrażają infrastrukturze basenu.

Jak czytamy w komunikacie: „Garaż podziemny znajduje się bezpośrednio pod niecką basenu sportowego i każde potencjalne zaprószenie ognia wywołane samozapłonem baterii trakcyjnej w pojeździe elektrycznym czy zasilanego gazem spowoduje całkowite zniszczenie instalacji dostarczania i uzdatniania wody pływalni wykonanej z PVC podwieszanej pod sufitem garażu. Ponadto wysoka temperatura spalania może trwale uszkodzić słupy podtrzymujące nieckę basenową i w efekcie spowodować zawieszenie działalności pływalni”.

Jak podkreśla Park Wodny Warszawianka, decyzję o „wyznaczeniu strefy dla pojazdów EV i LPG na parkingu naziemnym są efektem konsultacji i sugestii ze strony Państwowej Straży Pożarnej”. Zaś „każdy kierowca zobowiązany jest stosować się do obowiązujących przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz zapisów regulaminu parkingu a w szczególności do pkt. IV. ODPOWIEDZIALNOŚĆ oraz pkt. V. WARUNKI UŻYTKOWANIA PARKINGU w/w regulaminu”.

Požary pojazdów EV z pewnością wywołują duże zainteresowanie. Dotyczą bowiem stosunkowo nowych na rynku technologii, która ma być coraz bardziej powszechna. To jednak nie jedyny powód. Pożar takiego pojazdu jest bardzo gwałtowny i niezwykle trudny do opanowania. Pojazd najskuteczniej „gasi się” w specjalnym kontenerze z wodą – a tych nie dość, że brakuje, to dodatkowo ich zastosowanie w niskich obiektach jest problematyczne.

To nie pierwsze ograniczenia dla pojazdów EV. W Wielkiej Brytanii są już zalecenia dla zarządców parkingów, by ograniczali do nich dostęp dla pojazdów elektrycznych z uwagi na nośność starych budynków. Pojazdy EV są bowiem dużo cięższe i konstrukcje z lat 60-tych XX wieku mogą nie wytrzymać, a to grozi katastrofą budowlaną.

Źródło: [wodnypark.com.pl](http://wodnypark.com.pl), [PCh24.pl](http://PCh24.pl)



## 9. Polska nie potrafi zbudować sieci punktów ładowania samochodów elektrycznych? Zrobią to u nas Estończycy

26 kwietnia 2023 / PCh24.pl

**Enefit Volt – największa w Estonii sieć szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych, rozbudowując swoją infrastrukturę, obejmie poza Estonią Łotwę, Litwę oraz Polskę – poinformowała w kwietniu 2023 agencja BNS.**

Enefit Volt planuje utworzenie łącznie tysiąca nowych punktów ładowania pojazdów elektrycznych, które poprzez „rozwińnięcie nieadekwatnej infrastruktury przyczynią się do upowszechnienia «zielonego transportu»”.

Menedżer ds. rozwoju biznesu w Enefit Volt Kert Paabo przyznał, że badania i opinie klientów pokazują, że brak punktów ładowania jest dla ludzi większym problemem niż cena samochodów elektrycznych. – *Ekologiczny transport będzie możliwy tylko wtedy, gdy dostępne będą opcje ładowania odpowiednie dla wszystkich samochodów elektrycznych, a korzystanie z usługi będzie łatwe i wygodne – dodał.*

Sieć Enefit Volt obejmuje obecnie blisko 200 stacji ładowania w Estonii, a liczba ta – jak zapewnia firma – ma szybko wzrosnąć w ciągu najbliższych kilku lat.

**Źródło: PAP / Jakub Bawolek, Tallin**



## 10. Złodzieje cieszą się z motoryzacyjnej rewolucji. Ładowarki elektryczne dają im nowe źródło dochodów

18 kwietnia 2023 / PCh24.pl

**Przydomowe ładowarki do samochodów elektrycznych stają się coraz bardziej łakomym kąskiem dla złodziei. Ze Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii dochodzą sygnały o falach kradzieży dokonywanych ze względu na cenę pod względem materialnym miedziane kable.**

Jak podaje motoryzacyjny dział serwisu Interia, obecnie plagi kradzieży ładowarek doświadczają Brytyjczycy. Wcześniej podobne informacje płynęły ze Stanów Zjednoczonych. Ze względu na politykę zwalczania samochodów spalinowych na rzecz elektrycznych, problem może bardzo się rozpowszechnić.

Sprawa stała się głośna dzięki niedawnemu posiedzeniu Komisji Transportu Parlamentu Brytyjskiego. Radny miasta Hungerford poinformował, że tylko na jednym osiedlu mieszkańcy stracili na rzecz złodziei 15 przydomowych ładowarek do „elektryków”. Ginęły zarówno urządzenia zamontowane na miejscach parkingowych, jak i znajdujące się w garażach.

Reporterzy branżowego serwisu Autocar postanowili zweryfikować problem i potwierdzili podejrzenia, że tego typu kradzieże stają się już nagminnym procederem.

Na rynku brytyjskim nowa ładowarka może kosztować nawet 550 funtów, czyli blisko trzy tysiące złotych. To wystarczający poziom opłacalności dla amatorów nieuczciwego zysku. Złodzieje bez problemu znajdują na internetowych aukcjach chętnych, którzy nie pytają o pochodzenie podejrzanego taniego towaru.

**Źródło: [motoryzacja.interia.pl](https://motoryzacja.interia.pl)**

**RoM**



## 11. Japończycy uratują nas od reżimu aut elektrycznych? Trwają prace nad paliwem „biodiesel”

2 grudnia 2021 / PCh24.pl

**Zakaz produkcji i użytkowania samochodów spalinowych w perspektywie kilkunastu lat budzi uzasadnione obawy. Samochody elektryczne do najtańszych nie należą, a używane wykazują poważne problemy z akumulatorami, których wymiana często przekracza wartość pojazdu. Technologiczne wieści z Japonii pokazują jednak pewne światło w tunelu. Czy powstanie alternatywa dla samochodów elektrycznych?**

Koncerny samochodowe – Subaru, Mazda i Toyota – połączyły siły z producentami motocykli – Yamahą i Kawasaki – aby podjąć próbę przedłużenia życia silników spalinowych. Trudno podejrzewać wielkie firmy motoryzacyjne o ideowe nastawienie do pójścia na przekór tzw. Zielonemu Ładowi (zwłaszcza Toyotę, która oficjalnie przyłączyła się do kampanii ruchu LGBT i przemysłu aborcyjnego, wspierając tzw. Ustawę o równości w USA), niemniej względy biznesowe – na szczęście – górują często nad ideologicznymi.

Niezależnie od motywacji, wymienione firmy podjęły pracę nad kontynuowaniem produkcji silników spalinowych, ale z użyciem paliw nieemitujących dwutlenku węgla. Sformowana przez nie grupa nosi nazwę Team Japan. Jaki mają pomysł na połączenie postulatów ekologizmu z zachowaniem dotychczasowej technologii? Koncerny samochodowe rozwijają projekt oparty o dwa źródła – biopaliwo, zwane też biodieselem (paliwo z przetworzonych chemicznie olejów roślinnych), oraz paliwa z biomasy. Z kolei producenci motocykli sięgają po pomysł napędzania silników wodorem.

W obu przypadkach będziemy mieli do czynienia z silnikami spalinowymi, z tym że korzystającymi z paliw pochodzenia organicznego i redukującymi zużycie dwutlenku węgla. Wejście w życie takiego rozwiązania mogłoby stanowić alternatywę dla szaleńczych pomysłów zakazu samochodów spalinowych już w roku 2035, do których dołączył również polski rząd.

Źródło: [motovoyager.net](http://motovoyager.net)

FO



## 12. Elektryczne hulajnogi, skutery i samochody na wynajem w jednym miejscu. „Huby mobilności” zdominują polskie miasta?

7 grudnia 2022 / PCh24.pl

**„Huby mobilności”, innowacyjne rozwiązanie w infrastrukturze transportowej, mają podbijać metropolie nad Wisłą. W Warszawie mogłyby powstać 750 takich miejsc – pisze środowisko „Rzeczpospolita”.**

Według gazety wydzielone i specjalnie oznakowane węzły parkingowe łączące wynajmowane przez aplikacje pojazdy na minuty – rowery, hulajnogi, skutery i auta wyposażone w stacje ich ładowania – mają być wpięte w miejską tkankę. Plan zakłada, by łączyć takie obiekty z infrastrukturą logistyczną (automaty paczkowe) i komunikacyjną (punkty przesiadkowe m.in. autobusów) – dodaje.

„Współdzielona mobilność dostępna jest już w 200 miastach w Polsce. Na koniec września br. składało się na nią ok. 125 tys. pojazdów, a potencjał tych usług jest jeszcze dużo większy. Nie ma wątpliwości, że zasługują one na specjalną infrastrukturę” – wskazuje, cytowany przez dziennik, Adam Jędrzejewski, prezes stowarzyszenia Mobilne Miasto.

Choć na razie stolica nie ma sprecyzowanych planów, to możliwości wprowadzenia koncepcji hubów mobilności w Warszawie została przeanalizowana w ramach projektu SmartHubs, kierowanego przez Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions – zwraca uwagę gazeta.

Wyjaśnia, że projekt, współfinansowany przez unijną inicjatywę EIT Urban Mobility, wykazał, że mogłyby powstać huby o średniej powierzchni 50 mkw. w sumie w 750 lokalizacjach w mieście (rozmieszczone mogłyby być w odległości niecałego kilometra od siebie).

„Ekspert twierdzi, że naturalną lokalizacją hubów są zagłębienia biurowe, centra handlowe, węzły przesiadkowe, a także osiedla i obiekty użyteczności publicznej” – zwraca uwagę dziennik.

Zdaniem cytowanego przez gazetę Artura Szklarczyka z Wydziału Prasowego Urzędu m.st. Warszawy wyzwaniem będzie integracja coraz liczniejszych systemów współdzielenia urządzeń transportu osobistego z innymi środkami przemieszczania się.

„Wspierana będzie organizacja miejsc i przestrzeni, w których w sposób uporządkowany i efektywny oferowane mogą być różne usługi związane z mobilnością” – wyjaśnił.

PAP





### **13. Miały być darmowe w utrzymaniu, a są droższe niż spalinowe. Ujawniono porażającą prawdę o samochodach elektrycznych**

27 stycznia 2023 / PCh24.pl

**„Nowy raport opublikowany przez amerykańską firmę analityczną jasno wskazuje na gwałtownie rosnące koszty użytkowania samochodów elektrycznych. Zdaniem ekspertów koszt przejechania 100 mil elektrykiem stał się porównywalny z tym, ponoszonym przez posiadaczy aut spalinowych”, informuje serwis Interia.pl.**

Z opublikowanego przez amerykańskich analityków raportu wynika, że koszt przejechania 100 mil, czyli około 160 km, samochodem elektrycznym zrównał się z ceną ponoszoną przez posiadaczy aut spalinowych. „W przypadku korzystania z domowych rozwiązań uzupełniania energii (...) średni koszt ładowania samochodu elektrycznego kosztuje w takim wypadku 11,60 USD. Kierowcy korzystający z samochodów napędzanych benzyną zapłacą w takim wypadku od 11 do 11,30 USD”, czytamy.

Co ciekawe: właściciele „elektryków”, którzy „tankują” swoje samochody za pomocą publicznych ładowarek zapłacą... jeszcze więcej. „W ich przypadku koszt przejechania 100 mil może wynieść nawet 14,40 USD”, podkreślono w raporcie.

„Patrick Anderson – założyciel AEG – zwraca uwagę, że sytuacja ta wynika m.in. z rosnących cen prądu w Stanach Zjednoczonych”, pisze Interia.

Serwis zwraca również uwagę, że ceny energii to nie jedyny problem amerykańskich właścicieli samochodów elektrycznych. „Od pewnego czasu niektóre stany zaczęły wprowadzać dodatkową opłatę rejestracyjną za posiadanie takiego pojazdu. Ma to uzupełnić lukę wynikającą z pominięcia opłacania podatku drogowego, naliczanego podczas tankowania paliwa. To, wraz ze stale rosnącymi cenami samych samochodów elektrycznych, powoduje, że przesiadka na bezemisyjną motoryzację staje się dla mieszkańców Stanów Zjednoczonych coraz mniej opłacalna”, podkreślono.

W Polsce sytuacja jest niemal identyczna jak w USA. „Nawet zaniżając stawki do 3 zł za kWh i porównując z cenami paliwa wynoszącymi obecnie ok. 6,50 zł za litr – przejechanie 100 kilometrów samochodem spalinowym o spalaniu 7l/100 km, wyjdzie tańiej (45,5 zł) niż pojazdem elektrycznym o standardowym zużyciu 20 kWh/100 km (60 zł). Problem związany z podwyżkami może dotknąć także osoby ładujące samochody elektryczne w domu – nawet pomimo zapowiadanego przez rząd programu zamrożenia stawek energii elektrycznej do 2000 kWh rocznie”, wyjaśnia Interia.

Aż strach pomyśleć, ile będzie kosztować przejechanie 100 km elektrykiem, gdy kryzys energetyczny jeszcze bardziej się pogłębi. Nic bowiem nie wskazuje na to, żeby klimatyczne szaleństwo światowych polityków miało się zakończyć. Samochody elektryczne dotychczas przedstawiano i reklamowano jako pojazdy, których koszt utrzymania jest niemal zerowy i właśnie dlatego MUSZĄ być one drogie. Nic nie wskazuje na to, żeby ich cena miała spaść, ale za to koszt utrzymania będzie rósł. A wszystko dla dobra klimatu...

**Źródło: Interia**

**TK**



## 14. USA: Cztery ofiary śmiertelne pożaru w nowojorskim sklepie z rowerami elektrycznymi

30 czerwca 2023 / PCh24.pl

**We wtorek w Nowym Jorku zginęły cztery osoby, a kilka doznało obrażeń w wyniku pożaru w sklepie z rowerami elektrycznymi. Ogień rozprzestrzenił się na mieszkania na wyższych piętrach. Władze łączą to z eksplozją akumulatorów litowo-jonowych. To nie pojedynczy incydent, lecz ciąg dalszy tragicznej serii.**

Agencja AP wyszczególniła, że zginęło dwóch mężczyzn i dwie kobiety. Dwie inne hospitalizowano w stanie krytycznym. Niewielkie obrażenia odniósł strażak.

Pożar rozgorzał po północy na parterze 5-piętrowego domu w dzielnicy Chinatown, w sklepie HQ E-Bike Repair. W minionym roku wykryto tam przypadki naruszenia bezpieczeństwa. Dotyczyły przechowywania i ładowania akumulatorów.

Komisarz straży pożarnej Laura Kavanagh oznajmiła, że w mieście doszło dotąd w tym roku do ponad 100 pożarów i 13 zgonów związanych z eksplozjami baterii. Jej zdaniem wtorkowy pożar spowodowały baterie litowo-jonowe, mogące się przegrzać podczas ładowania i eksplodować. Dokładna przyczyna jest badana. Szef straży pożarnej Daniel Flynn zwrócił uwagę, że sklep, skontrolowany w sierpniu ubiegłego roku, ukarano grzywną w wysokości 1600 dolarów za naruszenia bezpieczeństwa związanego z ładowaniem akumulatorów. Właściciel mówił AP, że przed wyjściem w poniedziałek dokonał rutynowej kontroli sklepu. Zaprzeczył jakoby jakiegokolwiek baterie do rowerów elektrycznych były ładowane.

W kwietniu w dzielnicy Queens dwoje dzieci zginęło w pożarze wywołanym wybuchem baterii roweru elektrycznego. W listopadzie wadliwy akumulator roweru spowodował ogień na Manhattanie. Rany odniosło blisko 40 osób. W ubiegłym roku na tym tle w mieście było prawie 200 pożarów i sześć zgonów, w tym 8-letniej dziewczynki.

**Źródło: [tvp.info](https://www.tvp.info)**



## **15. Pożary samochodów elektrycznych – nowe wyzwania dla ochrony przeciwpożarowej**

Cupt.gov.pl

Ten i wiele innych artykułów naszych ekspertów wewnętrznych i zewnętrznych można znaleźć w dziale publikacji na naszej stronie internetowej. Z kolei o samym wydarzeniu, poświęconym gaszeniu pożarów w elektromobilności można przeczytać więcej w tym miejscu [Cała publikacja, standardowo, jest dostępna do pobrania pod artykułem.](#)

Rozwój elektromobilności związany jest ze świadomością wyczerpywania się zasobów ropy naftowej na świecie, której ok. 87% globalnego wydobycia zużywa przemysł motoryzacyjny. Nie bez znaczenia są też kwestie globalnego ocieplenia klimatu. Poszukiwania innych źródeł energii sprzyjają szybkiemu rozwojowi technologii jej magazynowania w akumulatorach litowo-jonowych.

### **Historia samochodów elektrycznych**

Należy pamiętać, że pierwszy samochód elektryczny pojawił się na drogach już w 1888 roku – był to czterokołowy pojazd niemieckiego przedsiębiorcy Andresa Flockena. Jednak ze względu na ograniczenia w pojemności oraz kosztach baterii, konstrukcje te nie przyjęły się, a świat czterech kółek zdominowały samochody o napędzie spalinowym.

Mimo 130 lat historii i rozwoju motoryzacji nie udało się wyeliminować kwestii ryzyka związanego z pożarami samochodów na parkingach. W ostatnich latach głośno było między innymi o pożarze z 31 grudnia 2017 roku w Liverpoolu, gdzie ogień strawił wszystkie 1200 aut znajdujących się na parkingu wielopoziomowym, czy też o wydarzeniach z 7 stycznia 2020 roku na lotnisku Stavanger w Norwegii – w wyniku pożaru zniszczeniu uległo ponad 300 aut, a konstrukcja budynku została poważnie uszkodzona.

Niedawno również w Polsce mieliśmy do czynienia z poważnym pożarem w garażu podziemnym w Warszawie na osiedlu mieszkaniowym przy ul. Górczewskiej, prawdopodobnie w wyniku zapalenia się samochodu wybuchł pożar, który opłamał w krótkim czasie wiele samochodów osobowych. Efektem tego pożaru było zniszczenie 47 pojazdów oraz uszkodzenie konstrukcji budynku, co spowodowało częściowe zawalenie się stropu nad garażem.

Powyższe wydarzenia, w których przyczyną pożaru były samochody, stanowią bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi oraz bezpieczeństwa konstrukcji budynków, a ich następstwem są ogromne straty materialne.

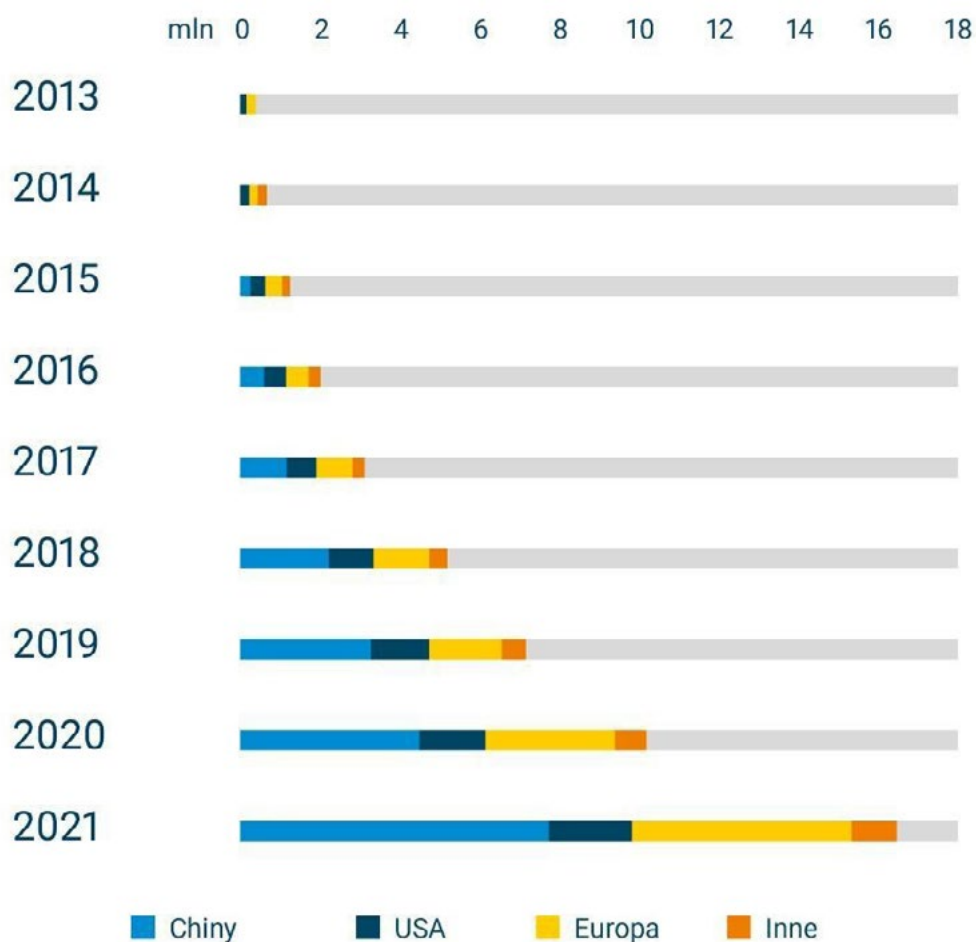
### **Rosnąca liczba „elektryków” a pożary**

Istnieje obawa, że w najbliższym czasie na parkingach może pojawić się nowe ryzyko związane z rosnącą liczbą samochodów elektrycznych. Szczególnie niebezpieczny wydaje się być czas ładowania baterii, kiedy może wystąpić zwarcie instalacji elektrycznej, prowadzące do pożarów w akumulatorach litowo-jonowych.



Sytuacje te będą stanowiły nowe wyzwanie dla strażaków i osób odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa na parkingach.

W ciągu ostatniej dekady obserwujemy szybki wzrost liczby pojazdów elektrycznych. W 2021 roku światowe zasoby elektrycznych samochodów osobowych przekroczyły 16 milionów, co stanowi wzrost o 62% w stosunku do roku poprzedniego. Około 47%, tj. 7,8 mln samochodów elektrycznych na drogach w 2020 roku znajdowało się w Chinach. Dla porównania pojazdy elektryczne w Europie stanowiły 33% światowej floty, a w Stanach Zjednoczonych 12%. Należy jednak zwrócić uwagę, że zgodnie z szacunkowymi danymi samochody elektryczne stanowią obecnie około 1% wszystkich samochodów osobowych na świecie.



Według najbardziej ostrożnych przewidywań opartych o bieżące plany w zakresie rozwoju elektromobilności na świecie, w 2030 roku ma być ponad 137 mln pojazdów elektrycznych, co będzie stanowiło około 13 % wszystkich samochodów.

Jak na razie w Polsce rozwój elektromobilności przebiega znacznie wolniej. Według Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, na koniec lipca 2022 roku po polskich drogach jeździło 51 000 samochodów elektrycznych, co stanowi tylko 0,2% pojazdów ogółem. Przy obecnym wzroście sprzedaży na rynku krajowym nowych samochodów o napędzie elektrycznym, aktualne przewidywania co do ich ilości na poziomie 600 tys. sztuk w 2030 roku wydają się być realne.



## Statystyki pożarów samochodów elektrycznych

Ze względu na nieduży odsetek liczby samochodów elektrycznych na drogach, dostępne są bardzo ograniczone i ogólne statystyki dotyczące występowania pożarów pojazdów z udziałem tych pojazdów.



Największy udział nowo rejestrowanych samochodów elektrycznych na świecie (46% w 2019 roku) posiada Norwegia i stąd pochodzą dane z zakładów ubezpieczeń, które obejmują zdarzenia pożarowe z roku 2016 i lat wcześniejszych.

Na podstawie danych z trzech różnych towarzystw ubezpieczeniowych wynika, że tylko od 2,3% do 4,8% pożarów samochodów dotyczyło pożarów pojazdów o napędzie elektrycznym.

Dane te jednak dotyczyły w większości samochodów zarejestrowanych przed 2010 rokiem, a więc obejmują tylko bardzo wczesne modele samochodów elektrycznych.

Podobne dane podaje Tesla, twierdząc, że w latach 2012–2018 na każde przejechane przez samochód ich produkcji 170 mln mil wydarzył się tylko jeden pożar. Samochody z silnikami spalinowymi według National Fire Protection Association (Narodowy Związek Ochrony Przeciwożarowej) i Departamentu Transportu USA odnotowują jeden pożar na każde 19 mln przejechanych mil. Zatem według producenta samochodów elektrycznych Tesla, jego pojazdy osiem razy rzadziej ulegają pożarom.

Bardziej aktualne dane sugerujące jednak sytuację odwrotną znajdziemy w statystykach pożarów Londyńskiej Straży Pożarnej. Wynika z nich, że w 2019 roku straż pożarna brała udział w 1898 pożarach samochodów zasilanych silnikami spalinowymi i 54 samochodów elektrycznych. W odniesieniu do ilości poruszających się samochodów po londyńskiej aglomeracji (50000 elektryków i 4,63 mln z silni-





kiem spalinowym) daje to wskaźnik wypadków samochodów tradycyjnych 0,04 % i dwa i półkrotnie wyższy dla samochodów elektrycznych 0,1 %.

Należy jednak pamiętać, że statystyki pożarów są bezpośrednio powiązane z ilością samochodów na drogach, a dostępne dane są jeszcze bardzo ograniczone. Uważa się, że prawdopodobnie potrzeba jeszcze 5–10 lat, aby uzyskać wiarygodne dane statystyczne dotyczące pożarów samochodów elektrycznych.

## Przyczyny pożarów samochodów

Statystyki pokazują, że popyt na pojazdy elektryczne silnie wzrósł w ostatnich latach i że ta tendencja się utrzymuje. Wspólna dla większości pojazdów elektrycznych jest ich metoda magazynowania energii – w bateriach litowo-jonowych. Istnieją różne baterie litowo-jonowe o odmiennej budowie i składzie chemicznym, które charakteryzuje też inny sposób wbudowywania w pojazdy.

Liczba poszczególnych ogniów i ich typy zależą od wymaganej wydajności baterii. Bezpieczne korzystanie z baterii litowo-jonowej oznacza utrzymanie ogniów w określonym przedziale napięcia i temperatury. Granice te mogą zostać przekroczone w wyniku zderzenia lub awarii. Powstałe uszkodzenie baterii może doprowadzić do jej odpowietrzenia i spalenia.

Każde ogniwo w akumulatorze litowo-jonowym zawiera łatwopalny ciekły elektrolit. W przypadku zwarcia ogniwa, elektrolit może się zapalić; ciśnienie w ogniwie gwałtownie wzrasta, aż do momentu pęknięcia ogniwa i odpowietrzenia palnego elektrolitu. Efektem tego jest uwolnienie łatwopalnych gazów, takich jak metan, etan, etylen, wodór, tlen. Temperatury w pękniętym ogniwie mogą wzrosnąć do 1000°C. Gwałtowny wzrost temperatury, tzw. ucieczka termiczna, może łatwo rozprzestrzenić się na pobliskie ogniwa w efekcie domina, który został nazwany rozprzestrzenianiem się ucieczki termicznej. Rozprzestrzenienie to może następować gwałtownie, jeśli ogniwa nie są dostatecznie chłodzone.

Na poniższym diagramie przedstawiony jest mechanizm powstania zapłonu baterii litowo-jonowej.





Szczególnym problemem są dym i toksyczne gazy. Jak pokazały analizy składu gazów pożarowych samochodów elektrycznych, w czasie pożaru produkują one ponad dwukrotnie więcej niż samochody spalinowe szkodliwych fluorowodorów, które są toksycznym i niebezpiecznym dla zdrowia związkami chemicznymi.

Najczęstszymi powodami pożarów samochodów elektrycznych na podstawie danych udostępnionych przez australijską Agencję EV Fire Safe są pożary w wyniku kolizji pojazdów. Równie częstą, szczególnie w ostatnich latach, była przyczyna związana z wadami produkcyjnymi baterii. Innymi przyczynami są uszkodzenia baterii w czasie serwisu, ładowania, przegrzania pojazdu czy zanurzenia w wodzie.

Przykłady pożarów z udziałem samochodów elektrycznych

### **Pożar samochodu Tesla model S podczas ładowania na stacji szybkiego ładowania w Norwegii, 1 stycznia 2016 roku.**

Według informacji przyczyną pożaru był błąd w module ładującym baterię samochodu. Pożar rozpoczął się w urządzeniu ładującym i rozprzestrzenił się na resztę samochodu, włącznie z akumulatorem. Kiedy ogień dotarł do baterii, pojawiły się iskry i płomienie strumieniowe. Ostatecznie wszelka kontrola nad pożarem została utracona po przedostaniu się płomieni do przedziału pasażerskiego.

### **Samozapłon samochodu Lifan 650, Chiny, 31 sierpnia 2018 roku.**

Samochód elektryczny w wyniku samozapłonu zapalił się, ogień rozprzestrzenił się bardzo szybko i nie został opanowany. Pożar wybuchł w okolicy podwozia samochodu, gdzie znajdował się akumulator. Podczas procesu spalania pożarowi towarzyszył trzaskający dźwięk, który mógł być wynikiem pękających tarcz ochronnych. Ponadto doszło do kilku małych wybuchów i uwolnienia toksycznego czarnego dymu. Postępowanie wyjaśniające wykazało, że samochód wcześniej uległ zalaniu podczas intensywnej burzy. Woda, która dostała się do nieszczelnego akumulatora, mogła spowodować zwarcie i nastąpił szybki rozwój pożaru.

Porsche Panamera z napędem hybrydowym zapaliło się w czasie ładowania akumulatora.

Ten wypadek miał miejsce 16 marca 2018 roku w Bangkoku. Właściciel podłączył wieczorem samochód do domowej stacji ładowania, a nad ranem samochodem wstrząsnęła eksplozja. Pożar rozwinął się bardzo szybko i zniszczył częściowo również luksusowy dom właściciela. Powodem pożaru była niewłaściwa instalacja elektryczna i wadliwie działanie systemu ładowania.

### **Samochód Tesla model S rozbił się 18 października 2017 roku na autostradzie w Austrii.**

Pożar rozpoczął się w przedniej części samochodu, którą pojazd uderzył o barierę ochronną. Kilku dziesięciu strażaków próbowało ugasić ogień, który po kilkukrotnym zagaszaniu ponownie ulegał zapłonowi. Po ostatecznym ugaszeniu samochód poddano jeszcze 48 h kwarantannie w celu uniknięcia ponownego zapłonu.



Pożar samochodu Tesla na parkingu podziemnym, Szanghaj, 21 kwietnia 2019 roku.

Pożar wystąpił pół godziny po zaparkowaniu samochodu na parkingu podziemnym. Na zdjęciach z kamer przemysłowych widać odpowietrzenie baterii, a następnie eksplozję i bardzo szybki rozwój pożaru.

**Pożar samochodu elektrycznego na parkingu zewnętrznym, Chiny, Dongguan 8 maja 2020 roku.**

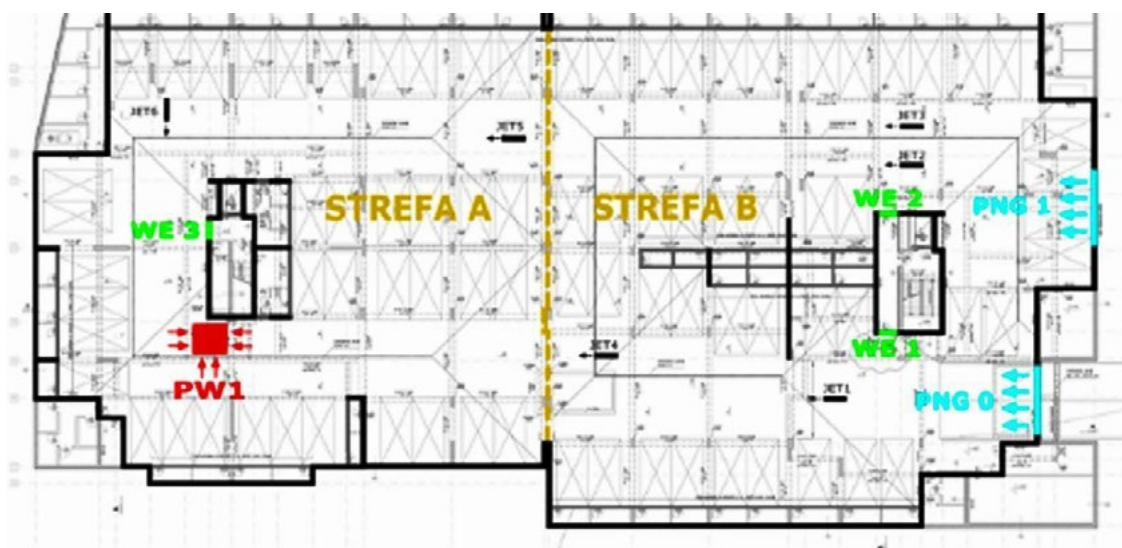
Pożar wystąpił w czasie ładowania samochodu i bardzo szybko objął swym zasięgiem stojące obok pojazdy. Na zdjęciach z kamer przemysłowych widać bardzo szybki rozwój pożaru, który w czasie krótszym niż dwie minuty objął sąsiedni samochód.

### Analiza porównawcza przykładowych pożarów i ich skutków

Aby ocenić ryzyko związane z pożarami samochodów elektrycznych, potrzebne są badania laboratoryjne mające na celu określenie krzywej rozwoju pożaru HRR, tj. strumienia uwalniania ciepła w funkcji czasu. Wyniki takich badań mogłyby być wykorzystane przy prowadzeniu dalszych analiz w zakresie bezpieczeństwa pożarowego. Niestety jak na razie liczba pełnych testów ogniowych pojazdów elektrycznych jest niewielka, głównie ze względu na wysokie koszty, a także ograniczenia związane z tajemnicą handlową.

Pomimo niewielu jak na razie publikacji, dane pochodzące z dotychczas przeprowadzonych badań pozwoliły na analizy własne, których celem było porównanie rozwoju pożaru w zależności od typu układu napędowego samochodu.

Wykonano analizy CFD dla oceny skutków rozwoju pożaru samochodów w garażu podziemnym pod budynkiem mieszkalnym. W garażu o powierzchni całkowitej 1800 m<sup>2</sup> zastosowano strumieniową instalację wentylacji pożarowej. Założenia do przeprowadzania porównawczej analizy CFD oparto o założenia krzywych HRR opublikowany w wytycznych ITB oraz na podstawie badań wyników w pełnej skali.





Porównując skutki rozwoju pożaru przedstawione na rysunku powyżej, widzimy, że rozwój pożaru, a co za tym idzie emisja dymu, następują znacznie szybciej w przypadku pożarów samochodów wyposażonych w baterie litowo-jonowe.

Zdecydowanie największa dynamika w pierwszych minutach po wybuchu pożaru osiągnięta została w przypadku samochodów elektrycznych, gdzie pożar rozpoczął się w module baterii. Skutki tego pożaru doprowadziły do braku możliwości ewakuacji już w 240 sek. od wybuchu pożaru, a minutę później garaż był w pełni wypełniony dymem (kolor niebieski na rysunku).

Wyniki badań wskazują, że w przypadku samochodów tradycyjnych i elektrycznych osiągane są podobne wartości średniej mocy pożaru 5–6 MW. To, co odróżnia te pożary, to ich dynamika rozwoju.

Požary, które powstają bezpośrednio w baterii, ze względu na uwalnianie duże ilości gazów palnych, może charakteryzować bardzo szybki rozwój, a nawet wystąpienie eksplozji. Taki rozwój sytuacji został odnotowany podczas pożaru samochodu firmy Tesla w Szanghaju.

Dodatkowym zagrożeniem jest fakt, że pożary w bateriach mogą rozwijać się z dużym opóźnieniem. Przykładem może być pożar samochodu Chevrolet Volt w USA, który uległ zapłonowi dopiero trzy tygodnie po przeprowadzonych testach zderzeniowych. Taki scenariusz wydaje się najbardziej niebezpieczny, gdyż początkowy powolny rozwój pożaru może być niewykryty przez czujki dymu aż do momentu, w którym dojdzie do tzw. efektu „ucieczki ciepła”. Jest on na tyle gwałtowny, że powoduje szybkie wypełnienie dymem całej kubatury garażu oraz bardzo duże za-





groźenie dla osób mogących znajdować się w pobliżu. Jak pokazały rzeczywiste pożary samochodów elektrycznych taki scenariusz może się przyczynić do bardzo szybkiego przeniesienia pożaru na kolejne pojazdy, co dodatkowo uniemożliwia jego sprawne ugaszenie.

### **Pożary samochodów elektrycznych a bezpieczeństwo ekip ratowniczych**

Pożary pojazdów elektrycznych stanowią znaczny problem przy gaszeniu zarówno ze względu na specyfikę aut, jak i odmienny rozwój wydarzeń.

W pojazdach elektrycznych bateria zlokalizowana jest przeważnie w dolnej części podwozia, dodatkowo w hermetycznie zamkniętej obudowie, co sprawia, że utrudnione jest skierowanie środka gaśniczego bezpośrednio do źródła pożaru. Ugaszenie pożaru elektrycznego samochodu osobowego może wymagać zastosowania nawet 10 m<sup>3</sup> wody, a proces chłodzenia baterii może trwać kilka godzin (średnio jest to ok. 7 godzin, choć znane są przypadki nawrotu pożaru po 20 godzinach). Nawet po ugaszeniu pożaru akumulator musi być schładzany dużymi ilościami wody, ze względu na możliwość ponownego zapalenia się w wyniku samozapłonu rozgrzanych ogniw.

Ciekawe rozwiązanie stosuje obecnie straż pożarna w Holandii, która w celu szybkiego ugaszenia pożaru i niedopuszczenia do jego dalszego rozwoju, wykorzystuje kontenery napełnione wodą, gdzie zanurza cały samochód.

Należy zwrócić uwagę, że duże zagrożenie dla członków ekip ratowniczych stanowi możliwość porażenia prądem. Obecnie produkowane samochody posiadają instalacje elektryczne zasilane prądem o napięciu do DC do 650 V i AC do 400 V. DO AUTORA, BO TEŻ NIE JESTEM TU SPECJALISTĄ

Dodatkowe niebezpieczeństwo stanowią gazy uwalniane w procesie pożaru, które stają się szczególnie groźne, gdy dopuści się do ich gromadzenia. Zawarty w elektrolitach heksafluorofosforan litu jest bardzo wrażliwy na wodę i reaguje z wilgocią z powietrza, tworząc fluorowodór (HF, kwas fluorowodorowy) i kwas fosforowy (H<sub>3</sub>PO<sub>4</sub>). Powstała biała mgła jest toksyczna i żrąca. Może rozpuszczać się na wilgotnej powierzchni skóry i powodować oparzenia chemiczne.

Osoby udzielające pierwszej pomocy i te zajmujące się obsługą po zderzeniu pojazdów muszą być świadome możliwych zagrożeń stwarzanych przez samochody elektryczne oraz sposobu postępowania z nimi. Dlatego też ważne jest, aby osoby udzielające pierwszej pomocy były w stanie łatwo zidentyfikować pojazdy elektryczne. Dzięki szybkiej identyfikacji możliwa jest sprawna ocena występującego ryzyka oraz zastosowanie odpowiednich do sytuacji wytycznych i procedur działania.

### **Rekomendowane zabezpieczenia**

Jak wykazano powyżej pożary samochodów elektrycznych mogą mieć innych przebieg niż samochodów tradycyjnych. Niezbędne wydaje się więc dostosowanie zabezpieczenia przeciwpożarowego w garażach dla samochodów osobowych.





Chcąc ograniczyć szybkie rozprzestrzenianie się pożaru, należy rozważyć fizyczne oddzielenie przegrodami o odporności ogniowej stanowisk do parkowania samochodów elektrycznych, szczególnie w tych miejscach, gdzie będą dostępne punkty ładowania. Konieczne jest również zastosowanie skutecznej instalacji wentylacji pożarowej z dostosowaną wydajnością do potencjalnego pożaru samochodu elektrycznego.

Mając na uwadze szybki rozwój pożaru, instalacja wentylacji powinna być uruchamiana w jak najwcześniejszej fazie pożaru, tak aby rozcieńczyć i usunąć niebezpieczne gazy wydostające się z baterii litowo-jonowej. Wentylacja musi zapewnić warunki bezpiecznej ewakuacji dla ludzi oraz wspomóc działania ekip ratowniczych. Chcąc zapewnić odpowiednie warunki do przeprowadzania akcji gaśniczej i biorąc pod uwagę bardzo długi czas konieczny do ugaszenia pożaru, wskazane staje się zapewnienie dłuższego czasu działa instalacji pożarowych.

## Podsumowanie

Potencjalne zagrożenia dla użytkowników samochodów elektrycznych związane są z krótkim czasem na ewakuację z samochodu, w którym pożar może się rozwinąć bardzo szybko bez wcześniejszego ostrzeżenia. Szybko rozwijający się pożar i duże ilości emitowanego dymu mogą utrudnić bądź wręcz uniemożliwić ewakuację z garażu. Prędkość rozwoju pożaru może również wpłynąć na szybsze przeniesienie się ognia na sąsiednie samochody, co sprawi, że w krótkim czasie pożar zwiększy swoją powierzchnię i opanuje wiele pojazdów. Taki pożar może uniemożliwić bezpośredni dostęp ekip ratowniczych do palących się pojazdów i nie pozwolić na ich ugaszenie. Brak możliwości szybkiego ugaszenia pożaru może skutkować jego niekontrolowanym rozprzestrzenieniem oraz nadmiernym wzrostem temperatury, co może spowodować uszkodzenie konstrukcji budynku. Personel strażacki jest dodatkowo narażony na skażenie skóry lub zatrucie niebezpiecznymi dla zdrowia gazami z elektrolitu baterii. Zachodzi również ryzyko porażenia prądem o dużym napięciu i natężeniu.

Biorąc pod uwagę trendy na rynku samochodowym i nieuchronny rozwój elektromobilności, należy założyć, że w stosunkowo niedługim czasie pojazdy elektryczne będą stanowiły znaczący udział samochodów na parkingach zamkniętych. W związku z powyższym niezbędne jest jak najszybsze wypracowanie rozwiązań technicznych, które przygotują budynki do zwiększonego zagrożenia w tym zakresie.

Odwołania do źródeł wykorzystanych w tym artykule można znaleźć w pełnej wersji publikacji poniżej. [ [link dostępny na dole strony https://www.cupt.gov.pl/aktualnosc/transportowe-observatorium-badawcze/pozary-samochodow-elektrycznych-nowe-wyzwania-dla-ochrony-przeciwpozarowej/](https://www.cupt.gov.pl/aktualnosc/transportowe-observatorium-badawcze/pozary-samochodow-elektrycznych-nowe-wyzwania-dla-ochrony-przeciwpozarowej/) ]

**Autor: Włodzimierz Łącki, Product Manager systemów**

**EXIT/AXIS w AERECO WENTYLACJA sp. z o.o.**



## **Aneks: raporty, ekspertyzy, analizy prawne**



## 1. Wniosek Stowarzyszenia Kultury Chrześcijańskiej im. Ks. Piotra Skargi do Wojewody Małopolskiego

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 prawnych 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 kon-



sultacje 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](http://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 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 do 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](https://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 jej 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 nie może być usprawiedliwiany arbitralnym wyborem organu uchwałodawczego, 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 kon-





cepcji 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 rzeczonyj 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 rażąco 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 rażąco 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, indywidualizowany, 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 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 (N<sub>2</sub>O, NO, NO<sub>2</sub>), 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 przebadana 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 PM<sub>10</sub> oraz PM<sub>2.5</sub>, 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<sub>10</sub> 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 PM<sub>2.5</sub> na stacji przy Alei Krasińskiego wyniosły 31,9 µg/m<sup>3</sup>, podczas gdy w analogicznym okresie roku 2019 było to 31,0 µg/m<sup>3</sup>. Z kolei na stacji przy ul. Bulwarowej stężenia PM<sub>2.5</sub> w okresie 1–11 kwietnia 2020 r. wyniosły 27,8 µg/m<sup>3</sup>, wobec 23,9 µg/m<sup>3</sup> 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 zawieszane 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.



Kraków, 24 kwietnia 2023 r.

Szanowny Pan  
Jacek Majchrowski  
Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Pan  
Łukasz Franek  
Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie

### LIST OTWARTY

Szanowni Panowie,

w związku z przyjęciem przez Radę Miasta Krakowa przygotowanej przez Prezydenta Miasta Krakowa uchwały o ustanowieniu tzw. strefy czystego transportu na terenie całego obszaru Gminy Miejskiej Kraków, Ruch Społeczny „Nie Oddamy Miasta” zwraca się ze stanowczym żądaniem, aby Autor projektu uchwały, bazujący m.in. na informacjach pochodzących z Zarządu Transportu Publicznego **wystał do Rady Miasta Krakowa z inicjatywą całkowitego zniesienia „Strefy Czystego Transportu” na terenie Krakowa.**

Przyjęcie przez Radę Miasta Krakowa uchwały o „Strefie Czystego Transportu” (dalej jako SCT), budzi szereg bardzo poważnych zastrzeżeń, wśród których wymienić należy podawanie Radnym RMK informacji wprowadzających ich w błąd, np. w zakresie liczby samochodów, które nie będą spełniały norm wymaganych w SCT w kolejnych latach obowiązywania tej strefy i tym samym zostaną wykluczone z poruszania się po mieście.

Jako wprowadzanie w błąd Mieszkańców Krakowa oraz osób spoza miasta, których dotkną poważne dolegliwości funkcjonowania SCT, należy traktować również podawanie celów uchwalenia SCT **bez odniesienia się do wyników badań, chociażby w obszarze wymiaru społeczno-ekonomicznego, poprawy jakości powietrza czy związku między stanem zdrowia i oczekiwaną długością życia mieszkańców a stanem powietrza w Krakowie.**

Jedno z tych zastrzeżeń ma charakter **naruszenia Konstytucji Rzeczypospolitej** Polskiej. Własność oraz prawo do korzystania z niej są bowiem chronione przez art. 64 Konstytucji. Wprowadzenia „Strefy Czystego Transportu” nie da się pogodzić z konstytucyjnym charakterem prawa własności oraz uprawnionego korzystania z niego.

Ponadto poprzez wprowadzenie Strefy Czystego Transportu obywatele, którzy w sposób legalny nabyli swoje pojazdy oraz poruszają się nimi zgodnie z prawem, zostaną pozbawieni możliwości wjazdu na teren Krakowa. Dochodzi więc do sytuacji nierównego traktowania z uwagi na stan posiadania. Stanowi to jawne pogwałcenie art. 32 Konstytucji, zgodnie z którym:



1. *Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne.*
2. *Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny.*

Pojazdy mieszkańców, które do tej pory zostały zarejestrowane w aglomeracji Miasta Krakowa i w związku z tym uzyskały zgodę na ich eksploatację, powinny mieć możliwość eksploatacji do zakończenia ich trwałości (do śmierci technicznej). Rozwiązania takie są stosowane z powodzeniem w innych krajach Europy i świata.

Szanowny Panie Prezydencie,  
Szanowny Panie Dyrektorze,

jak wspomnieliśmy wcześniej, zachodzi również niezwykle poważne podejrzenie, że zarówno mieszkańcy Krakowa, jak i radni miejscy zostali **w sposób świadomy wprowadzeni w błąd przez ZTP w Krakowie, a więc także przez Pana Prezydenta, jako Autora projektu uchwały o SCT.**

Radnym przedstawiono nierzetelne dane odnośnie do pojazdów, które miałyby zostać objęte zakazem poruszania się w „Strefie Czystego Transportu”. W celu uzyskania poparcia Rady Miasta Krakowa dla uchwały wprowadzającej SCT przedstawiono im, że tylko około 3% pojazdów nie będzie się mogło poruszać w obrębie miasta w pierwszym okresie obowiązywania nowych regulacji. Docelowo jednak zakaz poruszania się miałby objąć aż 22% samochodów zasilanych olejem napędowym oraz 5% pojazdów napędzanych benzyną.

W kontekście wprowadzania w błąd radnych na uwagę zasługuje wypowiedź radnego Łukasza Maślony: *Radni byli zapewniani przez ekspertów, że nowe regulacje mogą dotknąć maksymalnie do 10 proc. mieszkańców miasta, ale konkretnych danych z wydziału ewidencji pojazdów nam nie przedstawiono.*

Niestety, dane z Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa są zupełnie inne niż te przedstawione radnym. Suma pojazdów niespełniających wymagań dla SCT w drugim, docelowym etapie jej obowiązywania to 284 586 (dane z CEPIK, stan na 26.01.2022). Warto podkreślić, że dane z poprzedniego zdania dotyczą jedynie samochodów będących własnością mieszkańców Krakowa. Liczba ta nie obejmuje prywatnych samochodów mieszkańców gmin ościennych, pracujących w Krakowie, jak również tysięcy drobnych przedsiębiorców, dla których samochód jest niezbędnym środkiem umożliwiającym dojazd do pracy.

Z tą grupą osób i właścicieli pojazdów władze Krakowa, **aspirującego do roli centrum aglomeracji**, także powinny się liczyć – są oni bowiem nie tylko korzystającymi z zasobów Miasta Krakowa, ale także budującymi potencjał społeczny i ekonomiczny Krakowa.

W europejskich miastach osoby posiadające pojazdy, które nie mogą się poruszać po mieście, mogą pozostawić go na parkingach typu „Parkuj i Jedź”, aby dalej skorzystać z komunikacji publicznej.



Niestety, Władze Krakowa od lat nie zapewniają wystarczającej liczby i odpowiedniej lokalizacji takich parkingów. Istniejąca sieć parkingów jest wątła, źle skomunikowana z głównymi drogami wjazdowymi do miasta oraz – co zakrawa na największy paradoks – wszystkie istniejące parkingi P&R znajdują się w obszarze „strefy czystego transportu”. Nie ma również planów przygotowania parkingów poza „strefą”, o czym ZTP informuje wprost, przerzucając ciężar na gminy ościenne.

Dowodem jest cytata ze strony Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie:

*Uchwała o Strefie Czystego Transportu wyznacza ją w granicach administracyjnych Krakowa. To oznacza, że ewentualne nowe parkingi P+R, funkcjonujące poza strefą, mogą powstać tylko na terenach innych gmin. Ich budowa nie leży więc w kompetencji Gminy Miejskiej Kraków. Należy dodać, że na swoich terenach niektóre gminy ościenne już wybudowały parkingi dla mieszkańców, aby ci mogli wygodnie przesiąść się z prywatnych samochodów do autobusów aglomeracyjnych, a przede wszystkim pociągów. Takie parkingi funkcjonują np. Wieliczce czy Podłężu. Tego typu parking buduje też Kłaj. Liczymy, że do czasu wprowadzenia SCT w 2024 roku, powstaną kolejne tego typu inwestycje.*

Należy również zauważyć, że informacja na stronie ZTP odnosi się do innej rzeczywistości, ponieważ nikt wymienionych parkingów nie projektował z myślą o obłożeniu sięgającym wielu tysięcy samochodów.

**Rodzi się więc pytanie o to, co mają zrobić osoby, które nie mając pieniędzy na wymianę samochodu, nie będą mogły nim wjechać do miasta i nie będą miały go gdzie zostawić?**

Władze Krakowa szczytą się z roli prekursora w tworzeniu SCT oraz dumnie powołują się na przykłady innych europejskich miast, które wprowadziły podobne rozwiązania. **O ile nam wiadomo, w żadnym z tamtych miast nie wprowadzano jednak świadomie obywateli w błąd, a obejmowanie tzw. strefą czystego transportu całego miasta w granicach administracyjnych dowodzi prowadzenia przez władze miasta działań służących spełnieniu doktryny pseudoekologicznej a nie racjonalnej polityce.**

Takie działania są w oczywisty sposób antyrozwojowe i tylko pogłębią skutki ekonomicznej zapaści kolejnych obszarów Krakowa. **Jest to kontynuacja błędnej polityki antyrozwojowej**, której elementem było i jest rozszerzanie strefy płatnego parkowania przy jednoczesnym zniechęcaniu Mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej przez ciągłe poodnoszenie cen usług komunikacji miejskiej.

Ogromnym naruszeniem europejskich standardów jest przerzucenie ciężaru pomysłu dyktowanego ideologią na samych – niestety tych uboższych – mieszkańców. Ponadto wszystko to dzieje się w czasach poważnego kryzysu ekonomicznego, który tak mocno dotyka Polaków. W dobie kryzysu energetycznego i ograniczonego dostępu do nowych pojazdów wymiana aut na nowe jest wielkim wyzwaniem nawet dla osób bardziej zamożnych.

W kontekście rzekomej walki o czyste powietrze w mieście, za szczególnie niepokojącą należy uznać Państwa odpowiedź, na pytanie zamieszczone na stronie



ZTP. Na pytanie: **Czy SCT może być skuteczna, jeśli wciąż działają i kopcą piece w gminach ościennych a w Balicach działa lotnisko?** udzielono odpowiedzi dłużej, lecz wymijającej:

*Władze Krakowa od lat prowadzą spójną politykę na rzecz ograniczenia niskiej emisji i poprawy jakości powietrza w mieście. Od września 2019 roku zabronione jest na terenie gminy używanie kotłów grzewczych na paliwa stałe. Kolejnym krokiem jest właśnie walka ze szkodliwymi dla zdrowia zanieczyszczeniami emitowanymi przez samochody (wszelkiego rodzaju), czyli ograniczanie emisji tlenków azotu oraz pyłów PM10 i PM2.5.*

*W przypadku transportu drogowego mówimy cały czas o zanieczyszczeniach powietrza do 40 metrów nad powierzchnią gruntu – tak definiowana jest niska emisja. Samoloty oczywiście stanowią olbrzymie źródło zanieczyszczeń powietrza, z powodu spalania przez nie ogromnych ilości paliwa. Poruszają się one jednak głównie (z wyjątkiem startu i lądowania) w wyższych warstwach atmosfery, gdzie głównym zagrożeniem z tym związanym jest emisja pary wodnej (głównego gazu cieplarnianego) oraz dwutlenku węgla (jako produktu spalania).*

*Z powodu oddalenia lotnisk czy korytarzy powietrznych bezpośrednio od ludzi emisje związane z ich funkcjonowaniem nie są więc aż tak groźne dla mieszkańców, jak emisje pochodzące z rur wydechowych pojazdów jeżdżących po naszych ulicach. Spójrzmy na wyniki badań zespołu naukowców z Collegium Medicum UJ (2014 r.) – pokazano w nich, że objawy astmy u dzieci i młodzieży mieszkającej przy ruchliwych ulicach są znacznie częstsze niż u młodych osób mieszkających dalej od miejskich arterii. Szacujemy, że po wejściu w życie drugiego etapu strefy (tj. po 1 lipca 2026 r.), tlenków azotu może być w krakowskim powietrzu niemal o połowę mniej w porównaniu z rokiem 2019. Spadek ilości szkodliwych pyłów ma być jeszcze większy, powinien wynieść ok. 82%. Wyraźnie wpłynie to na poprawę zdrowia mieszkańców i podniesie komfort ich życia w mieście.*

Takie przedstawienie argumentów rodzi podejrzenia, że Władze Krakowa i ZTP **bagatelizują problem lotniska**, mającego istotny wpływ na jakość powietrza nad Krakowem. Wszystkie zanieczyszczenia wymienione w odpowiedzi są również produkowane przez samoloty. W tej odpowiedzi szczególnie razi fakt nieznamomości problematyki lotniczej. Samolot generuje najwięcej zanieczyszczeń we wspomnianej fazie startu i lądowania. Wymienione dwie fazy – startu i lądowania – są najbardziej obciążającymi silniki cyklami podczas lotu, a co za tym idzie w wymienionych dwóch fazach produkcja zanieczyszczeń jest największa.

**Należy również zauważyć, że silniki lotnicze generują najwięcej tlenków azotu spośród wszystkich konstrukcji silników spalinowych.** Dzieje się tak, ponieważ tlenki azotu powstają wraz ze wzrostem temperatury spalania.

Przedstawiona przez ZTP odpowiedź: Samoloty oczywiście stanowią olbrzymie źródło zanieczyszczeń powietrza, z powodu spalania przez nie ogromnych ilości paliwa jest zgodna z prawdą, lecz jej interpretacja nie pokrywa się z rzeczywistością, ponieważ największa propagacja zanieczyszczeń jest w fazach startu i lądowania.





Nasuwa się więc pytanie, dlaczego obywatele, których samochody nie generują tak wiele zanieczyszczeń, są zmuszani do rezygnacji z posiadania pojazdów lub do ich wymiany, a lotnisko może poważnie zatruwać powietrze bez najmniejszych konsekwencji?

Taka manipulacyjna odpowiedź ZTP rodzi poważne podejrzenie, że ZTP próbuje uniknąć udzielenia niewygodnej odpowiedzi, płynnie przechodząc w pytaniu do wyników badań naukowców z Collegium Medicum UJ, o które nikt w sformułowanym pytaniu nie pytał.

**Czy taki sposób udzielenia odpowiedzi wynika z faktu, że udziałowcami spółki obsługującej port lotniczy w Balicach, położony tuż za granicą Miasta Krakowa, są trzy samorządy – w tym Miasto Kraków?**

Wiadomo bowiem, że pozycja ekonomiczna podkrakowskiego portu lotniczego jest bardzo korzystna i być może dlatego Władze Krakowa nie chcą mówić o samobójczym gołu, jakim byłoby objęcie restrykcyjnymi przepisami SCT także ruchu lotniczego...

Na uwagę zasługuje również kolejny fragment odpowiedzi udzielonej przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie:

*Z powodu oddalenia lotnisk czy korytarzy powietrznych bezpośrednio od ludzi emisje związane z ich funkcjonowaniem nie są więc aż tak groźne dla mieszkańców, jak emisje pochodzące z rur wydechowych pojazdów jeżdżących po naszych ulicach.*

Należy zwrócić uwagę, że lotnisko Balice nie jest oddalone na bezpieczną odległość od centrum Krakowa, w świetle standardów projektowania lotnisk. Jest oddalone od centrum zaledwie o 11 kilometrów od punktu pomiaru ulokowanego pod Wzgórzem Wawelskim, czyli na odległość, która jest strefą oddziaływania na zdrowie człowieka. Biorąc pod uwagę niekorzystne ukształtowanie topograficzne Krakowa i charakter zabudowy mieszkaniowej w dzielnicach granicznych, większość zanieczyszczeń generowanych przez samoloty i tak opada na centrum miasta. Drogi lądowania i startu samolotów biegną nad obszarami o dużej gęstości zaludnienia, nie tylko w granicach Krakowa, ale także w gminach pod Krakowem. **Dlaczego o tych Mieszkańców Prezydent Krakowa i Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie nie chcą się troszczyć?**

Takich błędów rozumowania, mylnych interpretacji czy sprzeczności możemy znaleźć w polityce Pana Prezydenta Jacka Majchrowskiego oraz ZTP o wiele więcej.

W Krakowie bardzo duży nacisk kładzie się na szeroko pojętą elektryfikację transportu, nie zwracając uwagi na wiele uwarunkowań z tym pojęciem związanych. Przede wszystkim mówi się o „zielonej” energii, zasilającej samochody elektryczne, nie patrząc na to, **jak ta energia zostaje wytworzona.** Sam założyciel firmy SUN Microsystems przyznał, że **samochody elektryczne są w gruncie rzeczy samochodami na węgiel.** Jeżeli w niektórych krajach Unii Europejskiej można z tym stwierdzeniem dyskutować, to w Polsce spełnia się to stwierdzenie prawie w stu procentach. Energetyka w Polsce bazuje na węglu, a perspektywy produkcji prądu z reaktorów jądrowych są odległe.



Kolejną wadą przymusowej elektryfikacji jest brak rozwiniętej infrastruktury umożliwiającej eksploatację samochodu elektrycznego. Ignorowany jest również problem pożarów samochodów elektrycznych, które są niezwykle trudne do ugaszenia i wymagają specjalnych kontenerów gaśniczych. Doświadczenia z krajów Unii Europejskiej ukazują ten problem w niezwykle poważnym świetle. Przykładowo – olbrzymim niebezpieczeństwem jest pożar samochodu elektrycznego na parkingu podziemnym, a parkingi przy galeriach handlowych, przejmujących klientów sklepów w centrum objętym strefą płatnego parkowania, to w dużej części parkingi podziemne.

Przykład z Belgii, gdzie wskutek takiego pożaru spłonęły wszystkie pojazdy parkujące na kondygnacji oraz została uszkodzona konstrukcja nośna budynku powinien być dla nas ostrzeżeniem.

Pokazuje to, z jak wielkim niebezpieczeństwem możemy mieć do czynienia. Na uwagę zasługuje również wymóg, aby w nowo budowanych budynkach były szybkie ładowarki, które niejednokrotnie umieszczane są w garażach podziemnych. Już samo podpięcie samochodu do ładowania w pomieszczeniu zamkniętym stwarza duże zagrożenie, nie mówiąc o kondygnacji podziemnej, do której nie wjedzie żaden pojazd gaśniczy wyposażony w kontener do gaszenia pojazdu elektrycznego.

Baterie samochodów elektrycznych w trakcie pożaru w wyniku reakcji chemicznych same produkują tlen i dlatego pożar jest bardzo trudny, a czasami wręcz niemożliwy w normalnych warunkach, do ugaszenia. Z pomocą przychodzą wspomniane kontenery gaśnicze, w których zanurza się płonący wrak na 72 godziny. Dobrze sobie uzmysłwić, że samochód o zasięgu ok. 450 kilometrów ma na pokładzie baterie ważące około tony.

W chwili obecnej w Polsce znajdują się jedynie dwa (sic!) takie kontenery. Czy którykolwiek z nich znajduje się w Krakowie?

**Szanowny Panie Prezydencie,  
Szanowny Panie Dyrektorze,**

***Jako ruch społeczny reprezentujący dużą grupę mieszkańców prosimy także o udzielenie publicznej odpowiedzi na pytanie: czy Panów zdaniem gaz LPG nie jest paliwem ekologicznym?***

W uchwale o ustanowieniu tzw. strefy czystego transportu popełniono bowiem zasadniczy błąd również co do zrównania samochodów zasilanych LPG z samochodami zasilanymi benzyną. Nawet w Paryżu, który słynie ze skrajnie restrykcyjnych norm dla pojazdów, samochody zasilane LPG są zwolnione z obostrzeń. Napęd na LPG jest promowany również w Hiszpanii. Na stronie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie można jednak przeczytać: *Między silnikami zasilanymi benzyną a silnikami pracującymi na gazie LPG nie ma istotnej różnicy w zakresie emisji spalin. LPG jest tańszym paliwem, ale nie sprawia, że silnik emituje mniej zanieczyszczeń. Auto z instalacją gazową w silniku spełniającym np. normę Euro 3 zawsze będzie emitowało więcej zanieczyszczeń niż auto z silnikiem Euro 4 pracującym na benzynie.*



Zupełnie pominięto kwestię, że samochody zasilane LPG emitują dużo mniej dwutlenku węgla oraz – co szczególnie ważne – znacznie mniej cząstek stałych. Tak zasadnicze błędy sprawiają, że w Krakowie nie rozwija się sprawdzonych i przyjaznych środowisku rozwiązań, tylko skupia się na wdrażaniu ideologii oraz rozwiązań podsuwanych przez lobbystów, bez poważnego spojrzenia w przyszłość.

Rola Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, aspirującego do pełnienia funkcji kreatora miejskiej polityki transportowej, nie powinna jednak polegać na powielaniu ideologicznych haseł, lecz na wspieraniu Mieszkańców w korzystaniu z jak najefektywniejszych form komunikacji.

Jako przykład można podać działania największego spośród przeciwników silników wysokoprężnych lobbysty w Niemczech, organizację ekologiczną Deutsche Umwelthilfe. Organizacja ta lobbuje i wywiera presję na wprowadzanie zakazów wjazdów dla pojazdów napędzanych olejem napędowym do centrów miast. Nie jest jednak tajemnicą, że od lat Deutsche Umwelthilfe jest wspierana finansowo przez koncern Toyota, który już od dłuższego czasu nie wyprodukował nowego, a zarazem trwałego i ekologicznego silnika diesla.

**Szanowny Panie Prezydencie,  
Szanowny Panie Dyrektorze,**

prosimy również o odniesienie się do kwestii „zdrowotnej”, przedstawianej jako argument za wprowadzeniem tzw. strefy czystego transportu, a niemającej pokrycia w faktach.

W skali globalnej silniki spalinowe są jednymi z najmniejszych emitentów zanieczyszczeń. Samochody i ich właściciele stają się jednak ofiarami łatwej propagandy. Pojazdy widzimy każdego dnia na ulicach, łatwo więc fałszywie przypiąć im łatkę trucicieli. Nie ulega jednak wątpliwości, że nowe (czyli nawet kilkunastoletnie) samochody, a nawet starsze, gdy są odpowiednio serwisowane, mają niewielki wpływ na pogorszenie jakości powietrza w mieście. W międzyczasie producenci tacy jak Nissan i Ford już wprowadzili do sprzedaży pojazdy z silnikami benzynowymi osiągającymi emisję znacznie poniżej 100g CO<sub>2</sub>/km. Kolejne prototypowe silniki, jak np. nowoczesna hybryda benzynowo-elektryczna opracowana przez Koenigsegg Automotive AB, dają perspektywę redukcji emisji tego typu substancji niemalże do zera. Fakty te zadają kłam propagandzie próbującej nam wmówić, że od pojazdów z silnikami spalinowymi trzeba całkowicie odejść, a transport prywatny wyeliminować i zastąpić transportem publicznym, rowerami, hulajnogami itp.

**Najlepszym przykładem stereotypowej oceny niech będzie samo miasto Kraków, które od lat jest przedstawiane jako jedno z najgorszych pod względem smogu w Europie. Jak pokazują uśrednione odczyty pomiarów jakości powietrza z lat 2021-2022, jest to już stereotyp, a nie opis stanu faktycznego. I właśnie w tym kontekście warto postawić pytanie, dlaczego według badań oczekiwanej długości życia, wśród wszystkich miast w Polsce, najdłużej żyją Polacy właśnie w Krakowie?**

Jak bowiem pokazał Główny Urząd Statystyczny w raporcie za rok 2021, nie tylko Małopolska pośród województw, ale także Kraków pośród polskich miast znaj-



duje się na pierwszym miejscu w klasyfikacji długości trwania życia kobiet i mężczyzn. Dane te dotyczą lat 1960–2020, a więc okresu sprzed oczywistej i dostrzegalnej już dzisiaj poprawy jakości powietrza w mieście.

Na koniec można przytoczyć wypowiedź obecnego Dyrektora ZTP w Krakowie, którą wygłosił dla mediów zaraz po objęciu funkcji: *Liczy się mobilność – to nasze zachowanie. Setki tysięcy ludzi muszą dojechać do miejsca pracy czy nauki. Musimy im zapewnić dobrą jakość w kontekście całego systemu transportowego – mówi w pierwszych wypowiedziach Łukasz Franek. Zapowiada koniec podziałów między użytkownikami dróg. – Nie ma podziału na rowerzystów, pasażerów czy kierowców – to sztuczny wytwór, który kłóci mieszkańców ze sobą. Zupełnie niepotrzebnie – przecież mogą dojechać rowerem do przystanku i dalej poruszać się tramwajem albo dojechać samochodem do parkingu P&R i dalej kontynuować podróż pociągiem – mówi Franek. (cyt. za artykułem „Łukasz Franek z ZIKIT-u: Koniec z podziałami. Warto promować pieszych”, transport-publiczny.pl).*

### **W jak wielkiej sprzeczności stoi ten pojednawczy ton z wprowadzeniem „Strefy Czystego Transportu” oraz sposobem jej wprowadzenia?!**

W historii polityki miejskiej w Polsce trudno znaleźć przykład bardziej szkodliwego, dzielącego ludzi i nieuzasadnionego działania niż wprowadzenie tej strefy.

W tym miejscu warto przywołać fragment oświadczenia Stowarzyszenia Ks. Piotra Skargi z dnia 26 października 2022 r., w którym wskazano między innymi, że: *Nieracjonalny pomysł zamykania miasta dla samochodów, ukrywany pod zwodniczą nazwą „strefy czystego transportu”, to uderzenie w ludzi biednych, starszych i chorych, często poruszających się starszymi modelami pojazdów lub w ogóle nieposiadających własnych samochodów i korzystających z pomocy bliskich w dowozie do placówek służby zdrowia, miejsc kultu religijnego czy instytucji administracji publicznej.*

**Z uwagi na powyżej przedstawione fakty oczekujemy, że Władze Krakowa nie będą chowały głowy w piasek i ustosunkują się do zastrzeżeń przedstawionych w tym liście otwartym.** Uważamy bowiem, że należy zacząć patrzeć w przyszłość naszego miasta w sposób odpowiedzialny!

*Miasto musi stać się ponownie miejscem przyjaznym dla Mieszkańców, a polityka miejska powinna mieć u swoich fundamentów zdrowy rozsądek i rzetelne badania, w miejsce groźnych i nierozsądnych ideologii.*

Niniejszy list otwarty będzie udostępniony mediom oraz Mieszkańcom, którzy powinni mieć dostęp do pełnego zakresu informacji oraz do rzetelnej dyskusji o sprawach mających wpływ na ich życie.

*Z wyrazami szacunku  
Ruch Społeczny „Nie Oddamy Miasta”*



Kraków, 17 kwietnia 2023 r.

Rzecznik Praw Obywatelskich  
Dr hab. Marcin Więcek  
Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich  
al. Solidarności 77  
00-090 Warszawa

Wnioskodawca:  
RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”  
ul. Skawińska 13/13  
31-066 Kraków

**Wniosek o zbadanie naruszeń konstytucyjnych praw  
i wolności obywateli Rzeczypospolitej Polskiej w związku  
z *Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych*  
oraz uchwałami rad gmin ustanawiającymi  
tzw. Strefy Czystego Transportu**

Działając w imieniu członków naszego ruchu społecznego oraz reprezentowanych przez nas obywateli, tj. grupy społecznej, złożonej z podzielających wspólne wartości osób, które zdecydowały się zostać sygnatariuszami petycji współorganizowanych przez Ruch Społeczny „Nie Oddamy Miasta” (treści petycji w załącznikach), na podstawie art. 208 ust.

1 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r.*, w związku z art. 208 ust. 2 ustawy zasadniczej, niniejszym wnosimy o zastosowanie art. 1 ust. 3 oraz art. 9 pkt. 1 *Ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich* (Dz. U. RP 1987, nr 21, poz. 123) poprzez zbadanie wystąpienia naruszeń konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich w wyniku:

obowiązania art. 39–40 *Ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. RP 2018, poz. 317 z późn. zm.), zwanej dalej *Ustawą o elektromobilności*;

przyjęcia przez Radę Miasta Krakowa *Uchwały z 23 listopada 2022 r. nr C/2707/22 ustanawiającej na obszarze całego Krakowa tzw. Strefę Czystego Transportu*, zwanej dalej *uchwałą C/2707/22*.

Po zbadaniu sprawy, w przypadku przyjęcia stwierdzenia, iż takie naruszenia praw i wolności wystąpiły lub zachodzi wysokie prawdopodobieństwo występowania takich naruszeń obecnie bądź w przyszłości, wnoskujemy o:

1. skierowanie wystąpienia do organu uchwałodawczego – Rady Miasta Krakowa – jeśli Rzecznik stwierdził naruszenie wolności bądź praw człowieka i obywatela w treści uchwały C/2707/22,





2. zwrócenie się do organu nadrzędnego nad organem uchwałodawczym gminy z wnioskiem o zastosowanie środków przewidzianych w przepisach prawa;
3. zwrócenie się o wszczęcie postępowania sądowego do wojewódzkiego organu nadzoru, wniesienie skargi do sądu administracyjnego lub uczestniczenie w tych postępowaniach – na prawach przysługujących prokuratorowi;
4. wystąpienie do właściwego organu państwa z wnioskiem o podjęcie inicjatywy ustawodawczej bądź o wydanie lub zmianę innych aktów prawnych w sprawach dotyczących wolności i praw człowieka i obywatela – jeśli Rzecznik stwierdził naruszenie podstawowych praw i wolności w Ustawie o elektromobilności;
5. wystąpienie do właściwych organów państwa z wnioskami o zbadanie zgodności z Konstytucją RP przepisów art. 12-14 oraz art. 39-40 Ustawy o elektromobilności oraz zgodności z Konstytucją RP uchwały C/2707/22.

### UZASADNIENIE

#### **Okoliczności związane z wdrażaniem tzw. stref czystego transportu w polskich miastach**

W dniu 23 listopada 2022 r. Rada Miejska w Krakowie uchwaliła uchwałę nr C/2707/22, uznając iż działa w ramach przepisów określonych w *Ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* oraz wypełnia wolę polityczną wyrażoną w uchwale nr XXV/373/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego.

W grudniu 2022 r. uchwałę C/2707/22 w całości zaskarżono do Wojewody Małopolskiego z wnioskiem o jej unieważnienie. Wśród podmiotów skarżących znalazły się liczne organizacje społeczne, reprezentujące różne grupy obywateli. Na początku stycznia 2023 r. Wojewoda Małopolski ogłosił, iż nie unieważni w/w uchwały, a jedynie rozważy wystąpienie na drogę sądową w kwestii zbadania jej przepisów.

Warto przy tym zaznaczyć, iż we wniosku do Wojewody Małopolskiego o unieważnienie uchwały C/2707/22 jeden z podmiotów wnioskujących – Stowarzyszenie Kultury Chrześcijańskiej im. Ks. Piotra Skargi – wskazało na szereg naruszeń w zakresie: niezgodności w/w uchwały z przepisami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, niezgodności w/w uchwały z przepisami ustawy o elektromobilności (m.in. poprzez wykroczenie w szeregu postanowień uchwały poza ustawową delegację do kształtowania prawa miejscowego w zakresie ustanawiania strefy czystego transportu); naruszenia przepisami w/w uchwały osobistego interesu prawnego wnioskodawców. Członkowie tego Stowarzyszenia, jak również członkowie Stowarzyszenia „Polonia Christiana”, Ruchu 16 Postulatów, Stowarzyszenia „Małopolski Bunt Droga Do Wolności”, organizacji Pobudka, organizacji Watahy Głosu Obywatelskiego, a także członkowie ruchu „Polska Jest Jedna”, współtworzą Ruch Społeczny „Nie Oddamy Miasta”.

W grudniu 2022 r. oraz w styczniu 2023 r. ekspercki think-tank prawniczy Instytut Ordo Iuris wydał dwie krytyczne opinie prawne w odniesieniu do Ustawy o elektromobilności oraz do uchwały C/2707/22. Zawarto w nich m.in. konkretną sugere-



stię pod adresem organów państwa: „Podjęcie działań nadzorczych jest więc konieczne nie tylko z uwagi na potrzebę zapewnienia praworządności, ale również ze względu na precedensowy charakter uchwały o ustanowieniu strefy czystego powietrza. Brak stosownej reakcji może bowiem doprowadzić do przyjęcia podobnie wadliwych rozwiązań prawnych także w innych regionach Polski”.

W dniu 25 stycznia 2023 r. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy zapowiedział oficjalnie wprowadzenie w tym mieście tzw. Strefy Czystego Transportu. W komunikacie prasowym wzmiankowano projekt uchwały zawierający 8 artykułów, 3 załączniki i uzasadnienie. Projekt został poddany konsultacjom społecznym, które mają zostać przeprowadzone w okresie od 25 stycznia do 25 kwietnia 2023 r. Całość przekazu medialnego wskazuje na to, iż warszawski magistrat już przesądził o wprowadzeniu takiej strefy (użycie licznych sformułowań takich jak „powstanie”, „mamy obowiązek to zrobić”), uzasadniając to różnego rodzaju przesłankami.

We Wrocławiu tamtejszy urząd miasta zlecił Polskiemu Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych (PSPA) przygotowanie raportu, który miał sprawdzić poziom emisji spalin we Wrocławiu oraz przedstawić rekomendacje w zakresie utworzenia Strefy Czystego Transportu w tym mieście. Wyniki i wnioski z raportu zaprezentowano pod koniec grudnia 2022 r. Warto przy tym zauważyć, iż rzeczona PSPA określa się jako „największa organizacja branżowa, kreująca rynek elektromobilności i technologii wodorowych w Polsce i w regionie CEE” (cyt. za stroną oficjalną pspa.com.pl). Pozwala to jednoznacznie na określenie tego podmiotu jako organizacji o charakterze lobbingowym a nie eksperckim, której uwarunkowane ideologicznie interesy mogą pozostawać w sprzeczności z interesami większości mieszkańców Wrocławia. Jak zapowiedział Tomasz Stefanicki z Biura Zrównoważonego Rozwoju Miasta Wrocławia, miasto w 2023 r. planuje przeprowadzenie konsultacji społecznych z mieszkańcami w zakresie ocen trzech wariantów, zaproponowanych przez PSPA we wspomnianym raporcie. Rok 2025 miałby być – wedle planów władz Wrocławia – pierwszym rokiem obowiązywania strefy w tym mieście.

Powyższe przykłady dowodzą tezy, iż problemy wynikające z przyjęcia przez władze miasta Krakowa uchwały **C/2707/22 nie są zjawiskiem lokalnym, lecz stają się zagadnieniem ogólnopolskim. Działania legislacyjne, prowadzone przez szereg polskich miast, w zakresie przyjęcia uchwał o ustanowieniu tzw. Stref Czystego Transportu, na podstawie przepisów Ustawy o elektromobilności, stawiają na porządku dziennym kwestię rozstrzygnięcia zgodności przepisów tejże ustawy z Konstytucją RP, a wraz z tym – kwestię zbadania zgodności z ustawą zasadniczą przyjętych już aktów prawa miejscowego, dotyczących tej problematyki.** Na ten moment jedynym polskim miastem, w którym taka decyzja rady gminy już zapadła, jest Kraków.

### **Niezgodność art. 39–40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z Konstytucją RP**

Jak wiemy, istotą prawa własności jest zdolność dysponowania ruchomościami bądź nieruchomościami, do których posiada się tytuł własności. W literaturze przedmiotu najczęściej konstrukcję prawa własności ujmuje się triadą podstawowych uprawnień właściciela: korzystanie z rzeczy, posiadanie jej oraz rozporządzanie nią (Dadańska Warszawa 2020). Jak zauważa Bronisław Ziemiński



na kartach „Prawa cywilnego” (wyd. 3, Poznań 2003), nie można rozpatrywać kwestii posiadania w oderwaniu od korzystania z danego przedmiotu. Tak więc prawo własności pojazdu samochodowego nierozłącznie wiąże się ze zdolnością prawną do korzystania z niego, określoną przepisami homologacyjnymi i rejestracyjnymi względem pojazdu oraz wymogiem posiadania prawa jazdy względem jego posiadacza.

Na terenie Unii Europejskiej występuje ujednolicony system homologacji pojazdów samochodowych, który z poziomu rozporządzeń ceduje określone kompetencje w tym zakresie na organy krajowe. W Polsce takim organem dopuszczającym pojazdy do korzystania z dróg publicznych jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Organ ten orzeka o dopuszczeniu do ruchu określonych modeli samochodów, jak również wydaje świadectwa homologacji w zakresie instalacji gazowych w samochodach oraz uznania homologacji pojazdów z innych krajów członkowskich. Uzyskanie homologacji oznacza, iż określony pojazd, w zgodzie z przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. RP 1997, nr 98, poz. 602) może być użytkowany na drogach publicznych, po zarejestrowaniu go w odpowiednim starostwie.

Wprowadzona do polskiego porządku prawnego w 2018 roku Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, niejako obok całego systemu procedur związanych z transportem drogowym, wprowadza nowe rozwiązania, które w niejaki sposób dopuszczają możliwość zastosowania ograniczeń prawa własności zawartego w art. 64 Konstytucji RP. Rozwiązania te, zgrupowane w przepisach artykułów 39–40, przewidują możliwość ustanowienia na terenie gminy tzw. Strefy Czystego Transportu, poprzez stosowną uchwałę organu legislacyjnego tejże jednostki samorządu terytorialnego. Wskazując w art. 39 ust. 1, iż mowa jest o drogach, których zarządcą jest gmina, ustawodawca niejako potwierdza, iż przepisy kształtujące możliwość utworzenia takiej strefy obejmować mają ten sam typ infrastruktury drogowej, co przepisy dotyczące homologacji i rejestracji pojazdów samochodowych. Podobnie stwierdzenie z przywołanego wyżej przepisu art. 39 ust. 1, które traktuje o zakazie wjazdów do takowej strefy „pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” – innych niż wskazane w opisanym dalej w ustawie katalogu wyłączeń – dowodzi, iż ustawodawca dopuścił okoliczność wydania aktu prawa miejscowego, który w bliżej niesprecyzowanym zakresie dokona ograniczenia konstytucyjnego prawa własności poprzez uniemożliwienie poruszania się pojazdami nieobjętymi katalogiem wyłączeń po drogach danej gminy.

Trudno wywieść z samego art. 39 ust. 1 tejże ustawy jakiegokolwiek unormowanie jednoznacznie i precyzyjnie ograniczające prawo własności. Wprawdzie zakres terytorialny takiego ograniczenia znajduje w nim swoje domniemane określenie właśnie w postaci frazy „na terenie gminy”, niemniej jednak całość przepisu należy jednoznacznie interpretować jako rozwiązanie fakultatywne. Ustawodawca, posługując się sformułowaniem „można ustanowić”, zawartym w art. 39 ust. 1 ustawy, w sposób oczywisty scedował kompetencję do ustanawiania Strefy Czystego Transportu na organ legislacyjny gminy. Analiza następujących po sobie unormowań, zawartych w ustępach 3, 4, 5, 7 tegoż artykułu, jak również art. 40 ust. 2, prowadzi do wniosku, iż kompetencją rady gminy stało się określenie niemal w całości zakresu ograniczenia konstytucyjnego prawa własności, czy to poprzez regulację



faktycznego obszaru obowiązywania strefy, czy też w zakresie opłat za poruszanie się po niej, sposobu organizacji ruchu wewnątrz strefy, ostatecznego katalogu podmiotów zwolnionych z respektowania zasad strefy, czy wreszcie okresu obowiązywania takich przepisów. Tym samym organ stanowiący prawo na poziomie samorządu terytorialnego otrzymał kompetencję do arbitralnego ograniczania prawa własności za pomocą aktu prawa miejscowego. Kompetencję tę mocą wskazanych wyżej art. 39 i 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyznano mu – w sposób rażąco sprzeczny z ustrojową ścieżką dla formułowania ograniczeń prawa własności przewidzianą w art. 64 ust. 3 Konstytucji RP i zarazem w sposób nie mieszczący się w zakresie dopuszczalnych ograniczeń, o których mowa w art. 31 ust. 3 ustawy zasadniczej.

Tymczasem, jak podnosi w uzasadnieniu do wyroku z 11 maja 1999 r. (Sygn. akt P 9/98) Trybunał Konstytucyjny, „Każde wkroczenie w tę materię (ustawową – przyp.) przez organ władzy wykonawczej w akcie podustawowym prowadzi do niedopuszczalnego naruszenia hierarchii źródeł prawa. Naruszenie hierarchii źródeł prawa może mieć miejsce także wtedy, gdy ustawodawca formułuje w ustawie delegację do uregulowania jakiegoś problemu prawnego w akcie podustawowym, mimo że objęta jest ona wyłącznością ustawową”. W tym samym orzeczeniu czytamy również wniosek, iż „cała sfera ograniczeń prawa własności należy do tzw. materii ustawowej, w związku z czym ustawodawca władzy prawodawczej w tym zakresie nie może delegować na inne organy”. Jest to wniosek o tyle jednoznaczny i definitywny, iż – jak podnosi dalej Trybunał – nie wzruszają go okoliczności ustanowienia tego typu delegacji oraz sytuacja podmiotów nim objętych – w przypadku rzeczonożego orzeczenia mowa była o konflikcie w zakresie korzystania z prawa własności pomiędzy właścicielami sąsiednich nieruchomości.

W tym kontekście warto także zwrócić uwagę na stwierdzenia zawarte w uzasadnieniach do dwóch innych orzeczeń Trybunału. W uzasadnieniu do wyroku z 25 listopada 2003 r. w sprawie K 37/02, sąd konstytucyjny stwierdził, iż „wykluczone jest (...) takie formułowanie norm prawnych, które prowadzi do powstania niepewności co do treści praw bądź obowiązków adresatów, a jednocześnie stwarza nieusprawiedliwioną swobodę czy wręcz dowolność interpretacyjną organów stosujących prawo”. Sędziowie powołali się przy tym na orzeczenie wydane przez Trybunał Konstytucyjny 24 lutego 2003 r. w sprawie K 28/02. Uznano w nim, że „ustawodawca nie może (...) poprzez niejasne formułowanie treści przepisów pozostawiać organom mającym je stosować nadmiernej swobody przy ustalaniu ich zakresu podmiotowego i przedmiotowego”. **W naszej ocenie występuje bardzo wysokie prawdopodobieństwo zarówno deliktu ustrojowego w postaci przekazania mocą artykułów 39-40 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych kompetencji do ograniczania konstytucyjnego prawa własności organom stanowiącym na poziomie samorządu terytorialnego, jak również kolizji z zakresem dopuszczalnych ograniczeń prawa własności zawartych w art. 31 ust. 3 konstytucji i całą dotychczasową linią orzecniczą Trybunału Konstytucyjnego w tej materii poprzez pozostawienie nadmiernej swobody organowi gminy w zakresie korzystania z przepisów zawartych w art. 39-40 w/w ustawy.**

**Niezgodność uchwały C/2707/22 z Konstytucją RP**





Na wstępie tej części wyводу zaznaczyć należy, że art. 32 ust.1 Konstytucji RP ustanawia równość wszystkich wobec prawa. Zdanie drugie ust.1 art. 32 uściśla, że „wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne”. Konstytucja gwarantuje również wszystkim obywatelom zakaz dyskryminacji w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 ust. 2). I na tym tle należy wskazać, iż uchwała C/2707/22 stoi w sprzeczności z przytoczonymi normami konstytucyjnymi.

Przede wszystkim wprowadzone uchwałą regulacje dotkną w sposób nieproporcjonalny osoby o niższym statusie majątkowym, których nie będzie stać na zakup nowego pojazdu spełniającego wymagania zawarte w uchwale bądź w ustawie o elektromobilności.

Rada Miasta Krakowa naruszyła uchwałą przepis art. 52 ust. 1 Konstytucji RP, zgodnie z którym „każdemu zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyboru miejsca zamieszkania i pobytu”. Prawo swobodnego przemieszczania się zostanie ograniczone nie tylko mieszkańcom miasta Krakowa, ale również innym osobom, w tym przemieszczającym się do Krakowa do pracy, a zamieszkałym poza terenem gminy, czy osobom z innych części Polski, które chociażby w podróży powinny przejechać częściowo Strefę Czystego Transportu. Uchwała wykracza swym zasięgiem oddziaływania poza miasto Kraków i obejmuje osoby inne niż mieszkańcy tej gminy, a zatem Rada Miasta Krakowa bezprawnie przypisała sobie kompetencje do regulowania sytuacji prawnej i faktycznej jednostek jej niepodlegających.

Uchwała dopuszcza również zróżnicowanie sytuacji prawnej obywateli ze względu na wiek. W załączniku nr 2 do Uchwały C/2707/22, w punkcie 7 zastrzeżono, że dopuszczone do wjazdu i poruszania się po SCT są: „pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t zarejestrowane przed dniem 1 marca 2023 r., których właścicielami są osoby, które najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. ukończyły co najmniej 70 lat, prowadzone w trakcie wjazdu i poruszania się w obszarze SCT wyłącznie przez tychże właścicieli”. Ujęty w ten sposób przepis różnicuje sytuację prawną obywateli. W tym przypadku dopuszcza bowiem niespełniające wymogów pojazdy do poruszania się po SCT, jeśli spełniona jest przesłanka wieku oraz obowiązek osobistego prowadzenia pojazdu przez osobę zwolnioną z zakazu.

Uchwała ogranicza przede wszystkim prawo własności, co zostało już powyżej wykazane w odniesieniu do Ustawy o elektromobilności i delegowania przez nią takowej kompetencji na rady gmin. Uniemożliwienie właścicielom korzystania z uprzednio homologowanych i zarejestrowanych samochodów oraz przemieszczania się nimi po drugim największym obszarowo mieście w Polsce uderza bezpośrednio w gwarancje art. 64 Konstytucji RP. Prawo własności stanowi zaś podstawę ustroju ekonomicznego Polski, ujętego w konstytucji jako społeczna gospodarka rynkowa, przez co podlega ochronie prawnej. Kodeks cywilny w art. 140 stanowi z kolei, że w granicach określonych przez ustawy i zasady współżycia społecznego właściciel może, z wyłączeniem innych osób, korzystać z rzeczy zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem swego prawa, w szczególności może pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy. Istotą prawa własności jest możliwość korzystania z rzeczy, która z kolei jest znacznie ograniczona przez przepisy uchwały. Stworzenie oznakowanych stref, utrudniających wjazd określonym





pojazdom, z pewnością stoi więc w sprzeczności z przepisami prawa, w tym z wymogami wyrażonymi w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, który stanowi, że ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób. Niemniej jednak, jak mówi przywołany przepis konstytucyjny, „ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw”.

Uchwała C/2707/22 pozbawia w sposób istotny możliwości z korzystania z własności określonej grupy nie tylko mieszkańców Krakowa, ale również innych osób, przybywających na tego obszar. W odniesieniu do liczonej w setkach tysięcy osób grupy obywateli, których pojazdy zostaną wykluczone z poruszania się po Strefie Czystego Transportu, oznacza to naruszenie istoty przysługującego im z mocy przywołanych przepisów konstytucyjnych prawa własności.

Podsumowując, w związku z bardzo szerokim w swym zakresie materialnym wysoce prawdopodobnym stanem niezgodności treści uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z przepisami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, wykonanie rzezczonej 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 ustawy zasadniczej) 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 niepełniających 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 paragrafów 4 i 5 uchwały nr C/2707/22, wobec braku alternatywnych możliwości korzystania z obszaru tzw. Strefy Czystego Transportu przez obywateli posiadających pojazdy niespełnia-



jące 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 C/2707/22, 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 wyводу, pragniemy podkreślić, iż 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.

### **Niezgodność uchwały C/2707/22 z Ustawą o elektromobilności**

W zakresie formalno-prawnym, należy wskazać, iż uchwała C/2707/22 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 i osób spoza Krakowa przyjeżdżających do miasta w celach zarobkowych, kulturalnych, oświatowych, związanych z ochroną zdrowia – w Krakowie znajdują się specjalistyczne ośrodki medyczne w których leczą się osoby z całego województwa małopolskiego. 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 uchwałodawczego, do którego ten ma podstawę prawną w fakultatywnym ujęciu treści art. 39 ust. 5 Ustawy o elektromobilności. 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 o elektromobilności. 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 trafią będą do Strefy Czystego Transportu. Oczywiście jest, że pośród tego typu pojazdów znajdzie się wiele pojazdów spoza Krakowa oraz spoza Polski, które nie posiadają wydanych uprzednio w postępowaniu administracyjnym i przestanych 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.





Zjawisko wykluczenia komunikacyjnego i uderzenie w najuboższych obywateli

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

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, zostaną pozostawione bez możliwości dotarcia własnym transportem do żłobków, przedszkoli, szkół, szpitali, przychodni, ośrodków pomocy społecznej, sklepów i miejsc pracy zlokalizowanych w obrębie Krakowa.

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 pt. *Idea SCT*, [ztp.krakow.pl](http://ztp.krakow.pl), data publ. 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 C/2707/22, prezentują niską wartość merytoryczną. Ich





wiarygodność dodatkowo obniżają liczne sformułowania zawierające 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 – było wręcz przeciwnie, o konsultacjach wiedziało niewielkie grono mieszkańców, w tym bezpośrednio zaangażowanie przejawiało... kilkadziesiąt osób).

Ponadto, należy wskazać, iż władze miasta Krakowa w prowadzonych analizach w żaden sposób nie uwzględniły 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. Prognoza ruchu na rok 2023 zakłada przekroczenie tego rekordowego wyniku. 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 ( $N_2O$ ,  $NO$ ,  $NO_2$ ), 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 przebadana 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  $PM_{10}$  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 zawieszzonego  $PM_{2.5}$  na stacji przy Alei Krasińskiego wyniosły  $31,9 \mu g/m^3$ , podczas gdy w analogicznym okresie roku 2019 było to  $31,0 \mu g/m^3$ . Z kolei na stacji przy ul. Bulwarowej stężenia  $PM_{2.5}$  w okresie 1–11 kwietnia 2020 r. wyniosły  $27,8 \mu g/m^3$ , wobec  $23,9 \mu g/m^3$  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 za-



tory 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 zawieszane pojawiają się w powietrzu w sposób naturalny, co udowodnili już naukowcy z krakowskiego Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego”. Członkowie naszego ruchu społecznego – podobnie jak setki tysięcy mieszkańców Krakowa i gmin ościennych oraz osób przyjeżdżających w różnych celach do tego miasta – zostali narażeni na skutki wejścia w życie uchwały C/2707/22. Realizacja tej uchwały wywoła dotkliwie 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.

Tytułem uzupełnienia, winni jesteśmy przedstawić Rzecznikowi, iż nasze stanowisko jako Ruchu Społecznego „Nie Oddamy Miasta”, jest zarazem stanowiskiem dużej grupy społecznej, liczącej niemal 8 tysięcy osób, do której należą sygnatariusze petycji obywatelskich:

- kierowanej do władz miasta Krakowa i miejskich radnych, zatytułowanej „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy Krakowa”, prowadzonej na stronie internetowej [nieoddamyaut.pl/krakow](http://nieoddamyaut.pl/krakow);
- kierowanej do władz miast: Warszawy, Wrocławia, Rzeszowa, zatytułowanej „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy miasta”, prowadzonej na stronie internetowej [nieoddamyaut.pl/strefa-czystego-transportu](http://nieoddamyaut.pl/strefa-czystego-transportu).

Treść tych petycji, wraz z liczbami osób podpisanych pod nimi, przekazujemy jako załącznik do niniejszego wniosku.

Sławomir Skiba    Adam Hareńczyk    Marcin Cegielski    Piotr Kucharski



Załącznik nr 1. Petycja „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy Krakowa”

**Miejsce prowadzenia petycji:** strona <https://nieoddamyaut.pl/krakow/>

**Liczba podpisów zebranych pod petycją na dzień nadania pisma:** 3940

**Sposób weryfikacji podpisów:** walidacja i deduplikacja adresów e-mail

Odbiorcy petycji:

- Szanowny Pan Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Włodzimierz Pietrus, Przewodniczący Klubu PiS w Radzie Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Andrzej Hawranek, Przewodniczący Klubu PO w Radzie Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Jacek Bednarz, Przewodniczący Klubu Przyjazny Kraków w Radzie Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Łukasz Gibała, Przewodniczący Klubu Kraków dla Mieszkańców w Radzie Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Michał Starobrat, Przewodniczący Klubu Nowoczesny Kraków w Radzie Miasta Krakowa

### **Treść petycji:**

Szanowni Panowie,

w związku z poddaniem pod procedowanie przez Radę Miasta Krakowa uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, której skutki społeczne i ekonomiczne mogą być dla Mieszkańców, instytucji i podmiotów gospodarczych katastrofalne, wyrażam swój zdecydowany sprzeciw wobec planów przyjęcia uchwały, prowadzącej do degeneracji ekonomicznej i społecznej miasta.

Preferowanie na terenie całego miasta pojazdów o napędzie elektrycznym sprządza się do stopniowego wyrugowania transportu pojazdów zasilanych tradycyjnymi paliwami, a tym samym do przebudowywania Krakowa do modelu miasta tworzonego dla ludzi bogatych i wrogiego wobec ludzi uboższych.

Wprowadzenie drastycznych przepisów, uderzających w większość posiadaczy i użytkowników pojazdów samochodowych, prowadzi do negatywnych konsekwencji, wynikających z ograniczenia dostępności komunikacyjnej całego miasta, w szczególności jego centrum, które już boleśnie odczuwa efekty działalności strefy płatnego parkowania.

Pomysł utworzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie jest forsowany bez zbadania skutków ekonomicznych i społecznych takiej decyzji. Władze Miasta Krakowa



nie podjęły się także wykonania rzetelnej analizy oddziaływania gospodarczego i wpływu wykluczenia olbrzymiej liczby użytkowników samochodów na dostęp do edukacji, usług społecznych, miejsc kultu religijnego, placówek służby zdrowia i zakładów usługowych.

Wypychanie Mieszkańców z centrum Krakowa to zgubny kierunek działania miejskiego samorządu, argumentowany ideologicznie, nieracjonalny i szkodzący rozwojowi miasta. Komunikacyjne zamknięcie Krakowa dla większości aut to uderzenie w osoby biedniejsze, starsze i osoby potrzebujące pomocy medycznej lub społecznej, których nie stać na zakup drogich aut elektrycznych.

Działania władz Miasta Krakowa powodują, że samochody znów staną się dostępne tylko dla wąskich elit finansowych i osób mogących liczyć na przywileje w drodze odstępstw od przepisów procedowanej uchwały.

Mając na względzie podane powyżej argumenty zdecydowanie protestuję przeciw przyjmowaniu przez reprezentantów Mieszkańców Krakowa aktów prawnych szkodliwych dla normalnego funkcjonowania organizmu miejskiego.

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, zwracam się do autora projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, którym jest Prezydent Miasta Krakowa, o wycofanie szkodliwej uchwały z porządku obrad Rady Miasta Krakowa.

Jednocześnie wnioskuję do Radnych Rady Miasta Krakowa o nieprzyjmowanie wyżej wymienionej uchwały i odstąpienie od tworzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie w sposób określony w tym projekcie.

Z wyrazami szacunku

Załącznik nr 2. Petycja „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy miasta”

**Miejsce prowadzenia petycji:** strona <https://nieoddamyaut.pl/strefy-czystego-transportu/>

**Liczba podpisów zebranych pod petycją na dzień nadania pisma:** 3588

**Sposób weryfikacji podpisów:** walidacja i deduplikacja adresów e-mail

Odbiorcy petycji:

- Szanowny Pan Rafał Trzaskowski, Prezydent miasta stołecznego Warszawy
- Szanowny Pan Jacek Sutryk, Prezydent Miasta Wrocławia
- Szanowny Pan Konrad Fijołek, Prezydent Miasta Rzeszowa



## Treść petycji:

Szanowny Panie Prezydencie,

w związku z prowadzonymi przez magistrat pracami legislacyjnymi nad projektem uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu, której skutki społeczne i ekonomiczne będą dla Mieszkańców, instytucji i podmiotów gospodarczych katastrofalne, wyrażam swój zdecydowany sprzeciw wobec planów przyjęcia uchwały.

Preferowanie na terenie całego miasta pojazdów o napędzie elektrycznym sprządza się do stopniowego wyrugowania transportu pojazdów zasilanych tradycyjnymi paliwami, a tym samym do przebudowy miasta do miejsca przyjaznego jedynie bogatym i zarazem wrogiego ubogim.

Wprowadzenie drastycznych przepisów, uderzających w większość posiadaczy i użytkowników pojazdów samochodowych, prowadzi do negatywnych konsekwencji, wynikających z ograniczenia dostępności komunikacyjnej całego miasta, w szczególności jego centrum, które już boleśnie odczuwa efekty działalności strefy płatnego parkowania.

Tzw. Strefa Czystego Transportu może doprowadzić do degeneracji ekonomicznej i społecznej miasta. Nieporozumieniem jest forsowanie takiego pomysłu bez zbadania skutków ekonomicznych i społecznych takiej decyzji. Brak takiej informacji podważa wiarygodność działania władzy publicznej. Mało tego, kierowany przez Pana urząd nie wykonał także rzetelnej analizy oddziaływania gospodarczego i wpływu wykluczenia olbrzymiej liczby użytkowników samochodów na dostęp do edukacji, usług społecznych, miejsc kultu religijnego, placówek służby zdrowia i zakładów usługowych.

Wypychanie Mieszkańców z centrum miasta to zgubny kierunek działania samorządu, argumentowany ideologicznie, nieracjonalny i szkodzący rozwojowi organizmu miejskiego. Komunikacyjne zamknięcie miasta dla setek tysięcy aut to uderzenie w osoby biedniejsze, starsze i potrzebujące pomocy medycznej lub socjalnej, których nie stać na zakup drogich aut elektrycznych.

Mając na względzie podane powyżej argumenty, zdecydowanie protestuję przeciw inicjatywie władz miasta polegającej na przygotowaniu aktu prawnego otwarcie szkodliwego dla normalnego życia i funkcjonowania wszystkich sektorów – prywatnego, publicznego i społecznego. Takim aktem jest projekt uchwały w sprawie ustanowienia tzw. Strefy Czystego Transportu.

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach zwracam się do Pana jako autora projektu uchwały o wycofanie szkodliwej uchwały z dalszych prac legislacyjnych oraz o podanie do informacji publicznej skali społecznego sprzeciwu wobec forsowanej przez urząd miasta koncepcji ustanowienia Strefy Czystego Transportu.

Z wyrazami szacunku





## Wrocław i tzw. strefa czystego transportu: kontrowersje konstytucyjno-prawne

20 czerwca 2023 / AnalizyPolityczne.pl

Z końcem kwietnia 2023 r. miasto Wrocław zakończyło konsultacje społeczne w przedmiocie wielowariantowych rekomendacji na rzecz wprowadzenia tzw. strefy czystego transportu. Decyzja kluczowa z punktu widzenia całego systemu komunikacyjnego aglomeracji wrocławskiej, a zarazem propozycja iście rewolucyjnego i bezpardonowego potraktowania podstawowych praw i wolności obywatelskich, wykuwa się poza zainteresowaniem znakomitej większości dziennikarzy i prawników. W niniejszym tekście zajmiemy się oceną formalnej i materialnej legalności proponowanych regulacji. Krótka nie będzie, bo i kontrowersji jest nad wyraz wiele. Kontrowersji zarówno na poziomie samorządowym, ustawowym, jak i konstytucyjnym.

### Wrocławscy urzędnicy i PSPA, czyli kto forsuje ograniczenia dla kierowców nad Odrą?

Władze Wrocławia chcą przekonać mieszkańców do poparcia koncepcji wprowadzenia tzw. strefy czystego transportu na części obszaru miasta, skupionej w dzielnicach centralnych. Ogólnie rzecz ujmując, idea kryjąca się za tego typu rozwiązaniami sprowadza się do przekonania, że poprzez eliminację części pojazdów spalinowych z ruchu drogowego w terenach zabudowanych można trwale poprawić jakość powietrza. We Wrocławiu takie zamiary, które jak na razie nie znalazły konkretyzacji w postaci jakiegokolwiek projektu uchwały przedłożonego radzie gminy, zakomunikowano dotąd jedynie przy użyciu dokumentu pt. „Strefa czystego transportu we Wrocławiu. Raport z badań emisji spalin pojazdów oraz rekomendacje w zakresie utworzenia SCT”, przygotowanego przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. Wrocławski magistrat był zleceniodawcą i prawdopodobnie także płatnikiem w zakresie realizacji tego projektu. Wiele wniosków i postulatów z tego badania wrocławscy urzędnicy zamieścili następnie w miejskim serwisie Wroclaw.pl, podpisując się tym samym pod nimi.

To właśnie raport Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych uczyniono punktem wyjścia do przeprowadzenia konsultacji społecznych, w ramach których miasto oczekiwało opinii mieszkańców i organizacji pozarządowych odnośnie do trzech proponowanych w nim wariantów strefy. Opinie te zbierano w okresie od 30 marca do 30 kwietnia 2023 r. Każdy z wariantów uwzględnia określony obszar przewidziany do objęcia regulacją oraz daty produkcji rozumiane jako progi dla samochodów mających uzyskać dopuszczenie do jazdy po takowej strefie bądź z niej wykluczonych (oddzielne daty produkcji dla samochodów napędzanych benzyną i oddzielne dla diesli).

Warto przy tym zauważyć, iż wykonawca badań i raportu, czyli wspomniane stowarzyszenie (używające skrótu PSPA) określa się jako „największa organizacja branżowa, kreująca rynek elektromobilności i technologii wodorowych w Polsce i w regionie CEE” (cyt. za stroną oficjalną [pspa.com.pl](http://pspa.com.pl)). Pozwala to jednoznacznie na uznanie tego podmiotu jako organizacji o charakterze lobbingowym a nie eksperckim, której uwarunkowane ideologicznie interesy mogą pozostawać w sprzeczności z interesami dużej części mieszkańców Wrocławia, w tym szcze-



gólnie tych, których bezpośrednio może dotknąć reżim przewidziany „strefą czystego transportu”.

Warto przyjrzeć się argumentom, jakich władze Wrocławia używają dla uzasadnienia rzekomej potrzeby wprowadzenia takiej strefy. Jako pierwszego używa się wniosku z badania opinii, które pracownia Research Collective przeprowadziła w połowie 2022 r. (tytuł badania: „Strefy czystego transportu. Czy chcemy oddychać świeżym powietrzem w miastach?”) na zlecenie PR Profeina, dzięki pieniądządm lobbingowej organizacji Clear Air Fund. Ta ostatnia to rozbudowana organizacja z samodzielnym biurem w Londynie. Wśród swoich działań wymienia współpracę m.in. z Globalnym Forum Ekonomicznym i wpływanie na zmianę oraz tworzenie polityk w zakresie zwalczania zanieczyszczenia powietrza. Organizacja ta wspiera również globalne cele klimatyczne, a wśród swych fundatorów wymienia m.in. fundację IKEA, Bloomberg Philanthropies i OAK Foundation.

Wiarygodność tego badania budzi jednak poważne wątpliwości z kilku względów. Po pierwsze, dla zbadania opinii mieszkańców czterech dużych miast (Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław) zebrano bardzo niewielkie próby 120 ankietowanych dla każdego miasta, podczas gdy dla pytań o charakterze ogólnym próba badawcza wynosiła 2200 ankietowanych. Po drugie, wątpliwości nastrocza stroniczy i perswazyjny tytuł badania. Któż bowiem nie chciałby oddychać świeżym powietrzem w mieście? Pisząc o tej kwestii, można u wielu odbiorców podświadomie wywołać nieoczywisty wniosek, że obostrzenia dla ruchu samochodów mogą poprawić stan powietrza i tym samym zmienić ich stosunek do „stref czystego transportu” na bardziej afirmatywny.

Po trzecie, należy zwrócić uwagę, iż mieszkańców wszystkich czterech miast przed odpowiedziami na pytanie o poparcie dla „stref” uprzedzono informacją, wedle której „strefa czystego transportu oznacza ograniczenie wjazdu do wybranego obszaru miasta (najczęściej centrum) dla samochodów z największą emisją spalin, czyli np. kilkunastoletnich diesli”. Jednakże w Krakowie uchwała o „strefie czystego transportu” objęła jej oddziaływaniem obszar całego miasta, a nie jego wybranego obszaru, co radykalnie zmienia optykę takiego rozwiązania, a zarazem pozostaje w sprzeczności z sugestią wynikającą z informacji podanej uprzednio ankietowanym.

Pomimo powyższych wątpliwości, badanie Research Collective z lipca 2022 r. otworzyło listę argumentów, używanych przez władze Wrocławia dla uzasadnienia potrzeby wprowadzenia „strefy czystego transportu”.

Za kolejny i zarazem ostatni argument posłużyły ustalenia polskiego Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności, który polskie władze pod presją polityków z Brukseli opracowały w 2021 r. i który uzyskał akceptację Komisji Europejskiej. Wrocławscy urzędnicy twierdzą, że wedle KPO „strefy czystego transportu” mają być obowiązkowe we wszystkich miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, gdzie notuje się przekroczone stężenie szkodliwych substancji (zawartość w powietrzu dwutlenku azotu) w stosunku do unijnych progów. Czy jednak twierdzenie o zbliżającym się obowiązku wprowadzenia „stref czystego transportu” w jakichkolwiek miastach ma uzasadnienie w aktach normatywnych?



## Co zawiera polski Krajowy Plan Odbudowy w zakresie „stref czystego transportu”?

Całość Krajowego Planu Odbudowy od strony formalnej podzielono na sześć dużych części, zwanych komponentami, a w ramach każdego z nich – na wyzwania, cele, reformy itd. W ogólnym ujęciu realizacja KPO ma polegać na podjęciu szeregu reform i inwestycji, które „pozwolą nie tylko przetrwać kryzys pandemiczny, ale także przyspieszyć, w ciągu najbliższych kilku lat w okresie realizacji KPO, transformację gospodarki polskiej i europejskiej oraz zwiększyć poziom życia Polaków”. Gdzie w tej gigantycznej zbitce słów (KPO w dokumencie głównym, liczącym 519 stron, nie zawiera żadnych komunikatów bądź norm prawnych, a jedynie polityczne deklaracje, zapowiedzi i ogólne plany) można odnaleźć „strefy czystego transportu”? W części początkowej (s. 35), przy reformach mających stanowić odpowiedź na Wyzwanie 7 w zakresie stanu infrastruktury, struktury i bezpieczeństwa transportu służącego konkurencyjnej, zielonej gospodarce i inteligentnej mobilności, zapowiada się „nowe rozwiązania ustawowe”, które mają wymóc wspomnianą obligatoryjność dla „stref” w niektórych miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Nie ma tutaj zatem regulacji bądź normy prawnej, jest natomiast polityczna deklaracja.

Fragmentaryczną wzmiankę o „strefach czystego transportu” odnajdujemy w Komponentie B, który ma dotyczyć „zielonej energii i zmniejszenia energochłonności”. W ramach reformy prawnej, mającej realizować cel „poprawy efektywności energetycznej gospodarki” wymieniono nowelizację szeregu aktów ustawowych i podustawowych, w tym dokonaną już w 2021 r. Aktualizację Krajowego Programu Ochrony Powietrza (s. 314). Aktualizacja ta – będąca dokumentem Ministra Klimatu i Środowiska, wydawanym w przypadku „gdy przekroczenie poziomów dopuszczalnych lub docelowych substancji w powietrzu występuje na znacznym obszarze kraju, a środki podjęte przez organy samorządu terytorialnego nie wpływają na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza” (art. 91c ust.1 Ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska), zawiera odwołania do Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w tym przewidzianych w niej zapisów regulujących możliwości i warunki ustanawiania „stref czystego transportu” przez gminy.

Zaktualizowany Krajowy Program Ochrony Powietrza zawiera także niewiążące wytyczne, mówiące o potrzebie kolejnej nowelizacji wspomnianej Ustawy o elektromobilności, aby zawrzeć w niej obowiązek utworzenia takiej strefy przez gminy, w których jakość powietrza wykazała przekroczenia dwutlenku azotu. Nie określa się przy tym, jakiego rodzaju mają to być przekroczenia i jakie poziomy ustala się dla takowego pomiaru. Nie wynika z tego również, czy wystarczy jednorazowy odczyt pomiarowy wskazujący na przekroczenie pewnego dopuszczalnego poziomu CO<sub>2</sub>, czy też wymagana jest pewna regularność tego typu wystąpień (np. przez określony procentowy udział dni z podwyższonym poziomem wskaźnika w okresie zimowym). Wytyczne te przewidują jedynie udział Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w pomiarach dwutlenku azotu.

Nie przeszkadza to Ministerstwu Klimatu w wyznaczaniu sobie celu legislacyjnego w perspektywie czasowej do 2025 r., polegającego na „wprowadzeniu dodatkowych wymagań dla stref czystego transportu, których obowiązek będzie dotyczył miast powyżej 100 tys. mieszkańców, w których w wyniku oceny jakości po-



wietrza przeprowadzanej przez GIOŚ stwierdzone zostały poziomy dopuszczalne dla NO<sub>2</sub> oraz wprowadzenie możliwości utworzenia takich stref w pozostałych gminach, które zadecydują o realizacji takiego działania, gdzie decyzję podejmie rada gminy poprzez nowelizację prawa, która obejmie również możliwość stopniowego wdrażania ograniczeń w zakresie transportu”. Pojawia się tutaj pytanie, dlaczego o tak fundamentalnej kwestii dla transportu indywidualnego, dotyczącej 37 polskich miast powyżej 100 tys. mieszkańców, w których mieszka łącznie ok. 10,8 mln osób, ma decydować minister w drodze aktu prawnego niższego niż ustawa? Taka regulacja w sposób fundamentalny zmienia obecne zapisy art. 39–40 Ustawy o elektromobilności, poprzez zastąpienie kompetencji obowiązkiem prawnym, który zapewne w odniesieniu do konstytucyjnych relacji na linii władza centralna – samorząd winien przybrać formę zadania zleconego. Trzeba przy tym pamiętać, iż art. 166 ust. 2 Konstytucji RP dla zadań uzasadnianych potrzebami państwa, które przekazuje się do wykonania jednostkom samorządu terytorialnego, przewiduje formę ustawy. Nie może zatem jakkolwiek minister, bez dokonania deliktu konstytucyjnego, zlecić organom administracji samorządowej zadania, którego nie przewidziano w akcie uprzednio uchwalonym przez parlament i podpisanym przez Prezydenta RP.

Po raz drugi kategoria „stref czystego transportu” pojawia się w tzw. Komponentcie E Krajowego Planu Odbudowy. Tamże, w zaleceniu nr CSR 2020, jako cel główny określono „rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, poprzez zwiększenie dostępności transportowej i walkę z wykluczeniem komunikacyjnym m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko”. Dla takiego, dość ogólnie i kierunkowo sformułowanego celu, rozpisano dodatkowo dwa cele określone jako „szczegółowe”, choć poziom ich ogólności pozwala uznać je również co najwyżej za wytyczne dla kierunków przyszłej polityki państwa w tym zakresie. Cel EI zakłada „zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”. Opis ten w żaden sposób nie przesądza kwestii doboru narzędzi i instrumentów prawnych, jakie zostaną użyte dla jego realizacji. Zero- i niskoemisyjny transport można rozbudowywać na różne sposoby, w tym także poprzez rozwój transportu publicznego. I znakomita część dalszego wywodu w tej części KPO, stanowiącego doprecyzowanie i uzasadnienie dla takiego celu, wskazuje, iż to transport zbiorowy jest głównym przedmiotem zainteresowania twórców tej strategii.

Jedyna wzmianka, jaka dotyczy się ewentualnego udziału tzw. stref czystego transportu w realizacji tego celu mówi o „potrzebie tworzenia stref czystego transportu” obok kilku innych postulatów, które ujęte w całość mają być odpowiedzią na rzekomy wzrost „negatywnego wpływu transportu indywidualnego na jakość życia”. Same „strefy” nie są tu receptą na cokolwiek, gdyż mowa jest równocześnie o potrzebie wzmocnienia transportu zbiorowego oraz wymiany taboru komunikacji zbiorowej na nisko lub zeroemisyjny.

Na marginesie warto dodać, iż w retoryce tej ogranicza się i zarazem deformuje pojęcie „jakości życia”, odnosząc jego znaczenie jedynie do oddziaływania na środowisko. Tymczasem, jakość życia człowieka to termin dużo pojemniejszy i nierozwalnie związany z człowiekiem jako kluczowym elementem środowiska, a nie





jego otoczeniem. Jeśli zatem, wyjąwszy wątpliwe naukowo i formalno-prawnie badania nad emisyjnością pojazdów z silnikami spalinowymi w największych miastach Polski, porównamy różne typy transportu w dużych miastach pod kątem tego, jak wysoki poziom jakości życia zapewniają mieszkańcom, zauważymy, iż wszędzie poza ścisłym centrum miasta, najwyższy poziom życia, w tym komfort, efektywność ekonomiczną, oszczędność czasu i zakres mobilności, zapewnia transport indywidualny: samochody, motocykle, rowery, hulajnogi. Z kolei w obszarach o mniej intensywnej zabudowie, jak np. przedmieścia, tereny mieszane w granicach aglomeracyjnych, czy też małe i średnie miejscowości, transport indywidualny jest w zasadzie bezkonkurencyjny.

Wspomniany Komponent E KPO, zatytułowany „Zielona, inteligentna mobilność” zawiera także szczegółowy cel E2, jakim określono „zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”. Rozwinięcie i uzasadnienie tego celu dotyczy zgoła innej materii, lokowanej wokół dalszej cyfryzacji systemów sterowania ruchem oraz poprawy stanu infrastruktury transportowej.

Podsumowując dotychczasowe rozważania, wypada stwierdzić, iż w dokumencie stanowiącym polskiego KPO nie przesądza się w sposób jednoznaczny kwestii obligatoryjności „stref czystego transportu”. Zapowiedź dokonania zmian legislacyjnych w zakresie wymuszenia stosowania tego typu obostrzeń w okresie do 2025 roku jest jedynie polityczną deklaracją obecnego rządu i nie ma prawnie wiążącego charakteru wobec parlamentu, a także nie może stanowić formalnego zobowiązania dla przyszłego rządu, który zostanie wyłoniony po wyborach parlamentarnych jesienią 2023 roku. Jedynym pewnikiem, na który powołują się autorzy strategii, jest istniejąca już regulacja w obowiązującej Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która czyni „strefy czystego transportu” instrumentami fakultatywnymi i przenosi kompetencje w zakresie ich tworzenia oraz kształtowania na rady gmin. Tym samym twierdzenie o rzekomej konieczności wprowadzenia takich stref w dużych miastach ulega falsyfikacji.

### **Niezgodność art. 39–40 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z Konstytucją RP**

Całość narracji zwolenników „stref czystego transportu” w Polsce w obrębie podstaw prawnych osadza się na Ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ustawa ta jest aktem, na który powołują się urzędnicy w miastach takich jak Wrocław lub Kraków przy formułowaniu argumentów przemawiających za zdolnością gminy do wprowadzenia „strefy”. To właśnie do tejże ustawy po wielokroć odwołuje się polski Krajowy Plan Odbudowy, jak również programy ochrony powietrza, uchwalane i nowelizowane, czy to na szczeblu ministerialnym, czy też na poziomie sejmików wojewódzkich. Ustawa ta, jak każdy inny akt normatywny przyjęty, podpisany i promulgowany w polskim porządku prawnym, cieszy się domniemaniem zgodności z Konstytucją RP, przynajmniej do czasu, w jakim zostanie poddana w części bądź całości ocenie Trybunału Konstytucyjnego. Jako że do czasu powstania niniejszego tekstu takie badanie konstytucyjności nie miało miejsca, warto przyrzeć się tym przepisom rzeczonyj ustawy, które przewidują możliwość tworzenia przez rady gmin „stref czystego transportu”.





Jak wiemy, istotą prawa własności jest zdolność dysponowania ruchomościami bądź nieruchomościami, do których posiada się tytuł własności. W literaturze przedmiotu najczęściej konstrukcję prawa własności ujmuje się triadą podstawowych uprawnień właściciela: korzystanie z rzeczy, posiadanie jej oraz rozporządzanie nią (Dadańska Warszawa 2020). Jak zauważa Bronisław Ziemanin na kartach „Prawa cywilnego” (wyd. 3, Poznań 2003), nie można rozpatrywać kwestii posiadania w oderwaniu od korzystania z danego przedmiotu. Tak więc prawo własności pojazdu samochodowego nierozłącznie wiąże się ze zdolnością prawną do korzystania z niego, określoną przepisami homologacyjnymi i rejestracyjnymi względem pojazdu oraz wymogiem posiadania prawa jazdy względem jego posiadacza.

Na terenie Unii Europejskiej występuje ujednolicony system homologacji pojazdów samochodowych, który z poziomu rozporządzeń ceduje określone kompetencje w tym zakresie na organy krajowe. W Polsce takim organem dopuszczającym pojazd do korzystania z dróg publicznych jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Organ ten orzeka o dopuszczeniu do ruchu określonych modeli samochodów, jak również wydaje świadectwa homologacji w zakresie instalacji gazowych w samochodach oraz uznania homologacji pojazdów z innych krajów członkowskich. Uzyskanie homologacji oznacza, iż określony pojazd, w zgodzie z przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. RP 1997, nr 98, poz. 602) może być użytkowany na drogach publicznych, po zarejestrowaniu go w odpowiednim starostwie.

Wprowadzona do polskiego porządku prawnego w 2018 roku, a następnie kilkakrotnie nowelizowana w kolejnej kadencji parlamentu Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, niejako obok całego systemu procedur związanych z transportem drogowym, wprowadza nowe rozwiązania, które w niejasny sposób dopuszczają możliwość zastosowania ograniczeń prawa własności zawartego w art. 64 Konstytucji RP. Rozwiązania te, zgrupowane w przepisach artykułów 39–40, przewidują możliwość ustanowienia na terenie gminy tzw. strefy czystego transportu, poprzez stosowną uchwałę organu legislacyjnego tejże jednostki samorządu terytorialnego. Wskazując w art. 39 ust. 1, iż mowa jest o drogach, których zarządcą jest gmina, ustawodawca niejako potwierdza, iż przepisy kształtujące możliwość utworzenia takiej strefy obejmować mają ten sam typ infrastruktury drogowej, co przepisy dotyczące homologacji i rejestracji pojazdów samochodowych. Podobnie stwierdzenie z przywołanego wyżej przepisu art. 39 ust. 1, które traktuje o zakazie wjazdów do takowej strefy „pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” – innych niż wskazane w opisanym dalej w ustawie katalogu wyłączeń – dowodzi, iż ustawodawca dopuścił okoliczność wydania aktu prawa miejscowego, który w bliżej niesprecyzowanym zakresie dokona ograniczenia konstytucyjnego prawa własności poprzez uniemożliwienie poruszania się pojazdami nieobjętymi katalogiem wyłączeń po drogach danej gminy.

Trudno wywieść z samego art. 39 ust. 1 tejże ustawy jakiegokolwiek unormowanie jednoznacznie i precyzyjnie ograniczające prawo własności. Wprawdzie zakres terytorialny takiego ograniczenia znajduje w nim swoje domniemane określenie właśnie w postaci frazy „na terenie gminy”, niemniej jednak całość przepisu należy jednoznacznie interpretować jako rozwiązanie fakultatywne. Ustawodawca, posługując



się sformułowaniem „można ustanowić”, zawartym w art. 39 ust. 1 ustawy, w sposób oczywisty scedował kompetencję do ustanawiania Strefy Czystego Transportu na organ legislacyjny gminy. Analiza następujących po sobie unormowań, zawartych w ustępach 3, 4, 5, 7 tegoż artykułu, jak również art. 40 ust. 2, prowadzi do wniosku, iż kompetencją rady gminy stało się określenie niemal w całości zakresu ograniczenia konstytucyjnego prawa własności, czy to poprzez regulację faktycznego obszaru obowiązywania strefy, czy też w zakresie opłat za poruszanie się po niej, sposobu organizacji ruchu wewnątrz strefy, ostatecznego katalogu podmiotów zwolnionych z respektowania zasad strefy, czy wreszcie okresu obowiązywania takich przepisów. Tym samym organ stanowiący prawo na poziomie samorządu terytorialnego otrzymał kompetencję do arbitralnego ograniczania prawa własności i wyznaczania zakresu takiego ograniczenia za pomocą aktu prawa miejscowego. Kompetencję tę mocą wskazanych wyżej art. 39 i 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyznano mu – w sposób rażąco sprzeczny z ustrojową ścieżką dla formułowania ograniczeń prawa własności przewidzianą w art. 64 ust. 3 Konstytucji RP i zarazem w sposób nie mieszczący się w zakresie dopuszczalnych ograniczeń, o których mowa w art. 31 ust. 3 ustawy zasadniczej.

Tymczasem, od co najmniej 25 lat wiadomym jest, że w polskim porządku prawnym obowiązuje zasada wyłączności ustawy. Jak zauważa Sylwia Jarosz-Żukowska w artykule „Konstytucyjne przesłanki dopuszczalności ograniczeń prawa własności” (Warszawa 2003), orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego jest stosunkowo precyzyjne, gdy idzie o regulacje prawne o charakterze represyjnym. Przytacza przy tym wyrok TK z 19 maja 1998 r. w sprawie U.5/97, w którym sędziowie podkreślili, iż zastrzeżenie wyłącznej ustawowej rangi unormowania ograniczeń w sferze wolności i praw człowieka należy pojmować dosłownie, a więc „z wykluczeniem możliwości (...) przekazania kompetencji normodawczej innemu organowi (...)”.

Z kolei, jak podnosi w uzasadnieniu do wyroku z 11 maja 1999 r. (Sygn. akt P 9/98) tenże Trybunał Konstytucyjny, „każde wkroczenie w tę materię (ustawową – przyp.) przez organ władzy wykonawczej w akcie podustawowym prowadzi do niedopuszczalnego naruszenia hierarchii źródeł prawa. Naruszenie hierarchii źródeł prawa może mieć miejsce także wtedy, gdy ustawodawca formułuje w ustawie delegację do uregulowania jakiegoś problemu prawnego w akcie podustawowym, mimo że objęta jest ona wyłącznością ustawową”. W tym samym orzeczeniu czytamy również wniosek, iż „cała sfera ograniczeń prawa własności należy do tzw. materii ustawowej, w związku z czym ustawodawca władzy prawodawczej w tym zakresie nie może delegować na inne organy”. Jest to wniosek o tyle jednoznaczny i definitywny, iż – jak podnosi dalej Trybunał – nie wzruszają go okoliczności ustanowienia tego typu delegacji oraz sytuacja podmiotów nim objętych – w przypadku rzeczoności orzeczenia mowa była o konflikcie w zakresie korzystania z prawa własności pomiędzy właścicielami sąsiednich nieruchomości.

W tym kontekście warto także zwrócić uwagę na stwierdzenia zawarte w uzasadnieniach do dwóch innych orzeczeń Trybunału. W uzasadnieniu do wyroku z 25 listopada 2003 r. w sprawie K 37/02, sąd konstytucyjny stwierdził, iż „wykluczone jest (...) takie formułowanie norm prawnych, które prowadzi do powstania niepewności co do treści praw bądź obowiązków adresatów, a jednocześnie stwarza nieusprawiedliwioną swobodę czy wręcz dowolność interpretacyjną orga-



nów stosujących prawo”. Sędziowie powołali się przy tym na orzeczenie wydane przez Trybunał Konstytucyjny 24 lutego 2003 r. w sprawie K 28/02. Uznano w nim, że „ustawodawca nie może (...) poprzez niejasne formułowanie treści przepisów pozostawiać organom mającym je stosować nadmiernej swobody przy ustalaniu ich zakresu podmiotowego i przedmiotowego”. Tym samym wypada ocenić, iż występuje bardzo wysokie prawdopodobieństwo zarówno deliktu ustrojowego w postaci przekazania mocą artykułów 39-40 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych kompetencji do ograniczania konstytucyjnego prawa własności organom stanowiącym na poziomie samorządu terytorialnego, jak również kolizji z zakresem dopuszczalnych ograniczeń prawa własności zawartych w art. 31 ust. 3 konstytucji i całą dotychczasową linią orzeczniczą Trybunału Konstytucyjnego w tej materii poprzez pozostawienie nadmiernej swobody organowi gminy w zakresie korzystania z przepisów zawartych w art. 39-40 w/w ustawy.

### **Potencjalne niezgodności regulacji proponowanych przez PSPA z Konstytucją RP**

Na wstępie tej części wyводу przywołać wypada art. 32 ust.1 Konstytucji RP, który ustanawia równość wszystkich wobec prawa. Zdanie drugie ust.1 art. 32 uściśla, że „wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne”. Konstytucja gwarantuje również wszystkim obywatelom zakaz dyskryminacji w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 ust. 2). I na tym tle należy przywrzeć się rekomendacjom Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych ze wspomnianego raportu, który władze Wrocławia przedstawiły do konsultacji społecznych.

W sekcji „Streszczenie menadżerskie” odnajdujemy postulat objęcia „strefą czystego transportu” istotnej części miasta – tak, aby faktycznie wpływał na decyzje kierowców o porzuceniu przez nich własnego samochodu jako środka transportu. Do tego właśnie sprowadza się eufemistycznie ujęta formuła „wyboru środka transportu”. W żaden bowiem sposób „strefy czystego transportu” nie wywierają presji na transport zbiorowy, transport rowerowy itp. Jedynym środkiem transportu, który znajduje swoiste napiętnowanie w proponowanych założeniach jest prywatny pojazd napędzany silnikiem spalinowym, który nie spełnia określonych docelowo, wyśrubowanych norm emisji. Przypomnijmy, iż w wariantach „ambitnym” rekomendacji zawartych w raporcie PSPA od 2028 r. planuje się objęcie ograniczeniami pojazdów z silnikami benzynowymi wyprodukowanych przed 2010 r. oraz z silnikami diesla przed 2015 rokiem. Oznacza to, że wykluczone z ruchu w „strefie” zostałyby już 14-letnie pojazdy, których wartość na rynku wtórnym obecnie waha się od 10 do nawet kilkudziesięciu tysięcy zł (a przecież od kilku lat rynek aut używanych drożeje, co powoduje, że za 5 lat może to być dużo wyższy przedział cenowy). Z kolei dla roku 2032 projektuje się wymóg posiadania pojazdów z silnikiem benzynowym nie starszych niż z rocznika 2015, a dla pojazdów z silnikiem diesla progiem ma być ustanowiona... norma Euro7. Dodajmy, norma, która jeszcze nie została przyjęta w prawodawstwie Unii Europejskiej i w państwach członkowskich.

W dalszej części raportu rekomendacja dotycząca obszaru strefy znajduje rozwinięcie w trzech wariantach propozycji granic, które kolejno obejmują: 0,58%, 5,98% i 15,56% powierzchni miasta. Szczególną wątpliwość pod kątem naruszenia podstawowych konstytucyjnych praw i wolności budzą rekomendacje wariantów drugiego i trzeciego, w których restrykcjami objętych zostałyby odpowied-



nio 22,6% oraz 44,3% mieszkańców Wrocławia. Mapa obu tych wariantów granic wskazuje, iż praktycznie niemożliwe będzie poruszanie się pojazdem wykluczonym ze strefy na osi północ-południe bez korzystania ze „starej”, niedomkniętej obwodnicy bądź obwodnicy autostradowej.

Pierwszy wniosek, jaki nasuwa się po analizie w/w propozycji, to dotknięcie proponowanymi regulacjami w sposób nieproporcjonalny osób o niższym statusie majątkowym, których nie będzie stać na zakup nowego pojazdu spełniającego wymagania zawarte w uchwale bądź w ustawie o elektromobilności. Mogłoby to stanowić bezpośrednio naruszenie przepisu art. 52 ust. 1 Konstytucji RP, zgodnie z którym „każdemu zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyboru miejsca zamieszkania i pobytu”. Prawo swobodnego przemieszczania się zostałyby w ten sposób ograniczone nie tylko mieszkańcom miasta Wrocławia, ale również innym osobom, w tym przemieszczającym się do centrum miasta w celu zarobkowym, a zamieszkałym na jego obrzeżach lub w ogóle poza Wrocławiem.

„Strefa Czystego Transportu”, szczególnie w proponowanych wariantach drugim i trzecim, ogranicza przede wszystkim prawo własności, co zostało już powyżej wykazane w odniesieniu do Ustawy o elektromobilności i delegowania przez nią takiej kompetencji na rady gmin. Uniemożliwienie właścicielom korzystania z uprzednio homologowanych i zarejestrowanych samochodów przemieszczania się nimi po trzecim największym obszarowo i ludnościowo mieście w Polsce uderza bezpośrednio w gwarancje art. 64 Konstytucji RP. Prawo własności stanowi zaś podstawę ustroju ekonomicznego Polski, ujętego w konstytucji jako społeczna gospodarka rynkowa, przez co podlega ochronie prawnej. Kodeks cywilny w art. 140 stanowi z kolei, że w granicach określonych przez ustawy i zasady współżycia społecznego właściciel może, z wyłączeniem innych osób, korzystać z rzeczy zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem swego prawa, w szczególności może pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy. Istotą prawa własności jest możliwość korzystania z rzeczy, która z kolei jest znacznie ograniczona przez proponowane regulacje. Stworzenie oznakowanych stref, utrudniających wjazd określonym pojazdom, z pewnością stoi więc w sprzeczności z przepisami prawa, w tym z wymogami wyrażonymi w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, który stanowi, że ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób.

Niemniej jednak, wedle przywołanego powyżej przepisu konstytucyjnego, „ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw”. Definicji tego ostatniego terminu próżno szukać w ustawie zasadniczej, ale istnieje w doktrynie prawa konstytucyjnego niebudząca kontrowersji propozycja doprecyzowania tego, czym jest istota wolności i praw. Jerzy Kuciński w podręczniku „Konstytucyjny ustrój państwowy Rzeczypospolitej Polskiej” (Warszawa 2003) przytoczył pogląd, wedle którego zakaz naruszania istoty praw i wolności należy rozpatrywać jako zakaz ingerencji w jej elementy konstytutywne, takie jak rdzeń czy jądro. Naruszenie tych elementów „będzie oznaczało w każdym konkretnym przypadku zupełną eliminację danej wolności lub prawa. Ograniczenia mogą więc dotyczyć jedynie pewnych elementów dodatkowych (tzw. otoczki) konkretnej wolności lub prawa”.





Propozycje pochodzące z rzeczowego raportu, zmierzające do objęcia zasięgiem „strefy” kluczowych z punktu widzenia komunikacji samochodowej dzielnic i osiedli Wrocławia, w przypadku ich uchwalenia decyzją rady gminy, pozbawią w sposób podstawowy możliwości z korzystania z samej istoty własności określonej grupy osób – nie tylko mieszkańców Wrocławia, ale również innych osób, przybywających na obszar „strefy”. W odniesieniu do liczonej w setkach tysięcy osób grupy obywateli, których pojazdy zostaną wykluczone z poruszania się po „strefie czystego transportu”, oznacza to naruszenie istoty przysługującego im z mocy przywołanych przepisów konstytucyjnyh prawa własności.

Konstytucyjna wolność przemieszczania się (którą ujęto w art. 52 ustawy zasadniczej) 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 okre-





śląjące 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 „strefy czystego transportu” wedle rekomendacji raportu PSPA dla miasta Wrocławia wskazują, iż władza samorządowa proponuje mieszkańcom w istocie złamanie powyżej opisanych praw i wolności konstytucyjnych, które przynależą do nich z mocy prawa.

Wprowadzając zakaz poruszania się po obszarze całego miasta dla pojazdów niepełniających 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 proponowane w raporcie obszary strefy (w wariantach drugim i trzecim) oraz kolejne kilkaset tysięcy osób zamieszkałych poza Wrocławiem 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.

Nawet jeśli będzie można korzystać ze swojego pojazdu w celach tranzytowych, pokonując dużo większy i kosztowniejszy dystans poprzez objechanie „strefy” jedną z obwodnic, to jednak użytek taki nie będzie możliwy w przypadku próby przedostania się do centrum. Przedmiot prawa własności, jakim jest samochód (notabene nabyty najczęściej z majątku danej osoby), traci wówczas swoją właściwość, gdyż nie można z niego korzystać w celu przemieszczania się, jak również nie towarzyszy takiej regulacji jakiegokolwiek odszkodowanie. Z kolei za formę rekompensaty nie może być uznany transport zbiorowy, gdyż jego właściwości transportowe, dodatkowe koszty użytkowania (szczególnie, gdy przychodzi opłacić postój w strefie płatnego parkowania i dodatkowo skorzystać ze zwykłego jednorazowego biletu komunikacji miejskiej do pokonania niewielkiego dystansu w centrum miasta) i dostępność znacząco odstają od dostępności pojazdu prywatnego. Wszystko to stanowi to rażące naruszenie art. 64 ust. 1 Konstytucji RP wskutek braku dostatecznego uzasadnienia dla ograniczeń tego podstawowego prawa.

Takim uzasadnieniem w opisanych wyżej okolicznościach faktycznych nie może być określona w katalogu wyjątków w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP potrzeba ochrony środowiska. Gdyby nawet uznać – co nie jest naukowo jednoznacznie przesądzone – że wprowadzenie w miastach „stref czystego transportu” wpłynie na poprawę jakości powietrza i tym samym zapewni wyższy poziom ochrony środowiska naturalnego, działania podjęte w tym kierunku nie mogą rażąco ograniczać lub wręcz anihilować innej konstytucyjnej gwarancji z katalogu praw i wolności obywatelskich. Jak wskazuje Krzysztof Wojtyczek w pracy pt. „Granice ingerencji ustawodawczej w sferę praw człowieka w Konstytucji RP” (Zakamycze 1999), w sytuacji, gdy dochodzi do kolizji dwóch praw człowieka brak jest jednej ogól-



nej zasady, która by mogła wskazywać, które z kolidujących praw stoi wyżej i tym samym otrzymuje pierwszeństwo. Jego zdaniem, ustawodawca powinien dążyć do zagwarantowania obywatelom możliwości korzystania z obu praw „w najwyższym możliwym do realizacji stopniu, stosownie do wagi wartości znajdujących się u podstaw każdego z tych praw”.

Mało tego, zdaniem rzeczzonego konstytucjonalisty, „nieuwzględnienie w akcie prawotwórczym w wystarczającym stopniu jednego z nich jest równoznaczne z jego naruszeniem”. Nie trzeba raczej nikogo przekonywać do twierdzenia, że w treści Ustawy o elektromobilności nie ma żadnych ustawowych gwarancji równoważących prawa i wolności osób, których bezpośrednio dotknie ustanowienie „strefy czystego transportu”.

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 rekomendacji zawartych w raporcie PSPA dla miasta Wrocławia, wobec braku alternatywnych możliwości korzystania z obszaru „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 „strefie” konieczne będzie zgromadzenie przez tę grupę obywateli w stosunkowo krótkim czasie dużych środków finansowych na zakup pojazdu spełniającego normy emisji spalin przewidziane we wspomnianych wyżej rekomendacjach. Mało tego, każdy obywatel, którego prawa ograniczone zostaną wskutek wejścia w życie tego typu przepisów, 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, indywidualizowany, obiektywny i realny jego interes prawny. W przypadku przepisów ustanawiających tzw. strefę czystego transportu we Wrocławiu, tego typu naruszenia będzie można liczyć prawdopodobnie w tysiącach przypadków.

Podsumowując, warto podkreślić, iż rekomendacje w zakresie ustanowienia we Wrocławiu „strefy czystego transportu” są potencjalnie niezgodne 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.

**dr Paweł Momro**



Warszawa, 29 kwietnia 2023 r.

## OPINIA

### Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

#### **w sprawie podjęcia konsultacji założeń do projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu pn. „Jakiej strefy czystego transportu potrzebujemy”**

Główne uwagi:

1. Podstawą do rzetelnej dyskusji na temat wprowadzenia strefy czystego transportu oraz jej kształtu nie powinny być wyłącznie rekomendacje organizacji statutowo zainteresowanej ich wynikiem. Miasto Wrocław powinno więc formalnie zająć stanowisko w sprawie oraz poddać pod dyskusję dodatkowo wyniki badań i rekomendacje opracowane przez podmioty niepozostające w konflikcie interesów, np. uczelnie wyższe lub państwowe instytuty badawcze.
2. Istnieje szereg środków zaradczych, które miasto Wrocław może zastosować w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Strefa czystego transportu, a więc zakaz wjazdu dla istotnej części dotychczas eksploatowanych pojazdów, jest przy tym rozwiązaniem najbardziej radykalnym i tym samym najmocniej oddziałującym na sytuację zarówno mieszkańców, jak i osób czasowo przebywających we Wrocławiu.
3. W przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu Rada Miasta Wrocławia powinna uwzględnić obszar emisji zanieczyszczeń, na którym dochodzi do przekroczenia ustawowych norm. W przypadku transportu chodzi przede wszystkim o normy emisji tlenków azotu.
4. Rada Miasta Wrocławia, decydując o kształcie strefy powinna uwzględnić potrzeby grup osób wymagających szczególnej ochrony przed wykluczeniem, związanym z zakazem wjazdu na obszar strefy. W szczególności, członków rodzin wielodzietnych, osoby niepełnosprawne, kobiety w ciąży oraz osoby zasłużone dla społeczeństwa.
5. Rada Miasta Wrocławia rozstrzygając w przedmiocie ustanowienia strefy czystego transportu, powinna uwzględnić konieczność wprowadzenia daleko idących zmian w dotychczasowym funkcjonowaniu objętego nią obszaru. W szczególności uwzględnić potrzebę wprowadzenia zupełnie nowych rozwiązań architektonicznych i budowlanych, zmienić organizację ruchu pieszego i drogowego, rozbudować środki ochrony przeciwpożarowej, transport zbiorowy itd. Powinna ona również uwzględnić potencjalne źródła finansowania takich zmian. Zaniechanie stosownych działań uniemożliwi stworzenie z Wrocławia prawdziwie zielonego miasta.

Na wstępie zaznaczyć należy, że przedmiotem konsultacji nie jest projekt uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu we Wrocławiu, a jedynie założenia do



tego projektu<sup>1</sup>. Natomiast stosownie do dyspozycji art. 40 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej jako: u.e.p.a.) prezydent miasta sporządza projekt uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu i konsultuje go z mieszkańcami gminy, zamieszczając projekt na stronie internetowej obsługującego go urzędu i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Taki projekt nie został dotychczas opublikowany. Wobec jego braku niżej przedstawione uwagi mają charakter ogólny. Uwagi szczegółowe będzie można sformułować dopiero w odniesieniu do konkretnych propozycji legislacyjnych, tj. po przedstawieniu projektu uchwały przygotowanego przez Prezydenta Miasta Wrocławia.

Zgodnie z informacją opublikowaną w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia, celem konsultacji jest „poinformowanie mieszkańców i mieszkanki Wrocławia o korzyściach i zagrożeniach wprowadzenia strefy czystego transportu we Wrocławiu (...) Zebranie opinii na temat rekomendacji wprowadzenia strefy”. Miasto Wrocław nie przedstawiło więc własnego stanowiska co do szczegółowej charakterystyki planowanej strefy czystego powietrza. Zamiast tego, wskazuje, że „kompleksową wiedzę na temat strefy czystego transportu proponowanej we Wrocławiu” można znaleźć w raporcie, przygotowanym na jego zlecenie<sup>2</sup>. Przedmiotowy dokument, stanowiący aktualnie jedyny punkt odniesienia dla prac nad projektem uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu, p.t. „Strefa czystego transportu we Wrocławiu. Raport z badań emisji spalin pojazdów oraz rekomendacje w zakresie utworzenia SCT”, został przygotowany przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (dalej: PSPA) w 2022 r.<sup>3</sup>

O ile nie budzi wątpliwości możliwość uczestnictwa organizacji pozarządowych w konsultacjach publicznych, to trudnym do zrozumienia jest, dlaczego władze Wrocławia nie przedstawiły swojego stanowiska w sprawie ale jednocześnie odesłały zainteresowanych do dokumentu przygotowanego przez podmiot zewnętrzny. Tym samym przedmiotem konsultacji publicznych jest zawartość raportu przygotowanego przez organizację pozarządową, a w konsekwencji stanowisko tej organizacji w przedmiocie ustanowienia i kształtu strefy czystego transportu. Tego rodzaju praktyka jest trudna do zaakceptowania zwłaszcza, że mimo opublikowania raportu PSPA na stronie Biuletynu Informacji Publicznej i wyraźnego odesłania do niego jako podstawy do jakiegokolwiek faktycznej dyskusji nad strefą, władze Wrocławia uchyliły się od wystawienia wprost własnego stanowiska. Tymczasem tylko zajęcie przez nich formalnego stanowiska mogłoby stanowić punkt wyjścia dla przeprowadzenia konsultacji.

Wskazane zastrzeżenia wzmacniają okoliczność, że podstawą, a nie tylko jednym z możliwych źródeł konsultacji, jest dokument opracowany przez podmiot zainteresowany ich wynikiem. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych stanowi bowiem stowarzyszenie przedsiębiorców, skupiające wszystkich większych producentów samochodów oraz podmioty z branży automotive i sama określa się jako „organizacja branżowa, kreująca rynek elektromobilności i technologii wodo-

1 Patrz: <https://bip.um.wroc.pl/artukul/127/65613/jakiej-strefy-czystego-transportu-potrzebujemy> (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).

2 <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/jakiej-strefy-czystego-transportu-potrzebujemy>, zakładka „Chcesz wiedzieć więcej?”, (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).

3 [https://www.wroclaw.pl/beta2/files/dokumenty/244195/PSPA\\_Strefy\\_Czystego\\_Transportu\\_Emisje\\_Wroclaw\\_Raport.pdf](https://www.wroclaw.pl/beta2/files/dokumenty/244195/PSPA_Strefy_Czystego_Transportu_Emisje_Wroclaw_Raport.pdf) (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).





rowych”<sup>4</sup>. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych poza przeprowadzeniem badań emisji spalin, prezentuje rekomendacje dla utworzenia strefy, a w konsekwencji do przyznania prawa do wjazdu na jej obszar dla pojazdów elektrycznych oraz napędzanych wodorem i gazem ziemnym przy jednoczesnym ograniczeniu wjazdu pojazdów z silnikami spalinowymi. Rekomendacje te, jak wskazano, stanowią podstawę do podjęcia konsultacji wrocławskiej strefy, narzucając określone kierunki dyskusji i determinując ich kształt. Nie tylko w zakresie istnienia potrzeby utworzenia strefy (co w raporcie PSPA w ogóle nie stanowi przedmiotu sporu) ale również co do wariantów jej kształtu, które w każdym przypadku umożliwiają realizację statutowego celu PSPA tj. m.in. wspierania otoczenia prawnego, służącego kreowaniu rynku elektromobilności i technologii wodorowych<sup>5</sup>.

Mając na względzie powyższe wydaje się konieczne, aby obok raportu PSPA jako podstawę do konsultacji władze Wrocławia zaprezentowały także wyniki badań i rekomendacje podmiotów, w odniesieniu do których nie występuje konflikt interesów. Nie chodzi rzecz jasna o samo prawo do sformułowania przez te podmioty opinii w ramach konsultacji, lecz o ich publiczne przedstawienie w charakterze podstawy do podjęcia konsultacji, a więc na analogicznych zasadach, jak ma to miejsce w przypadku raportu PSPA. Podmiotami, które mogłyby przygotować takie stanowisko i do których władze Wrocławia powinny się o to zwrócić, stanowią np. uczelnie wyższe, w tym Politechnika Wrocławska. Prowadzi ona m.in. badania dotyczące poziomu zanieczyszczeń powietrza<sup>6</sup>. Tym samym posiada niezbędne kompetencje naukowe i techniczne, w tym dysponuje siecią innowacyjnych czujników do oceny jakości powietrza<sup>7</sup> co, wraz z okolicznością że jako podmiot miejscowy zna warunki lokalne Wrocławia, najlepiej predysponuje ją do realizacji takiego zadania. Poza uczelniami wyższymi warunki do przeprowadzenia badań poziomu zanieczyszczenia powietrza, jak też do sformułowania rekomendacji zmierzających do ich zmniejszenia, posiadają również instytuty badawcze. Wśród nich można wskazać Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy. W zakresie świadczonych usług instytucja ta zapewnia zarówno prowadzenie badań naukowych, jak i ich przystosowanie do potrzeb praktyki<sup>8</sup>.

Ze wskazanych wyżej względów Instytut Kultury Prawnej Ordo Iuris rekomenduje władzom Wrocławia zwrócenie się do niezależnych podmiotów zajmujących się badaniami zanieczyszczeń powietrza, o ich przeprowadzenie oraz sformułowanie stosownych wniosków. Prowadzenie konsultacji wyłącznie na podstawie raportu przygotowanego przez organizację branżową producentów samochodów może bowiem w przyszłości doprowadzić do zarzutu, że strefa czystego transportu została we Wrocławiu ukształtowana pod oczekiwania określonej grupy interesariuszy. Brak formalnego stanowiska władz Wrocławia, przy jednoczesnym prezentowaniu tylko jednej perspektywy zagadnienia, może zaś zostać odczytany jako faktyczne podzielenie tej perspektywy, a tym samym realizację interesów tej grupy, a nie realizację interesu publicznego.

4 Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, <https://pspa.com.pl/> (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).

5 Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, [https://pspa.com.pl/o\\_nas/kim-jestesmy/](https://pspa.com.pl/o_nas/kim-jestesmy/) (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).

6 Przykład: <https://pwr.edu.pl/uczelnia/aktualnosci/koronawirus-zmniejszy-ruch--ale-smog-zostal-11548.html> (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).

7 Np. <https://pwr.edu.pl/uczelnia/aktualnosci/znamy-wyniki-letniego-badania-powietrza-11381.html> (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).

8 <https://ios.edu.pl/oferta/> (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).





Niezależnie od wyżej poczynionych uwag należy mieć na względzie, że istnieją różnorodne sposoby przeciwdziałania zanieczyszczeniom powietrza. Muszą być one dostosowane zarówno do potrzeb, jak też do możliwości członków danej wspólnoty samorządowej. W odniesieniu do emisji zanieczyszczeń z transportu chodzi np. o organizowanie ruchu tak, aby wyprowadzić go poza obszary gęsto zamieszkałe, przebudowę i modernizację dróg, wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem, czyszczenie ulic i dróg na mokro, rozbudowę sieci zbiorowego transportu zeroemisyjnego, prowadzenie akcji promocyjnych itd. Zakaz przemieszczenia się określonych pojazdów, jak ma to miejsce w przypadku stref czystego transportu, jest rozwiązaniem najbardziej radykalnym i w największym stopniu uderzającym zarówno w osoby zamieszkujące we Wrocławiu, jak też tylko czasowo w nim przebywające. Utrudnia on bowiem korzystanie z usług publicznych, ogranicza dostęp do nauki, ochrony zdrowia, kultury, obniża standard życia osób, które wobec braku alternatywy na co dzień uzależnione są od własnego środka transportu, wpływa na wzrost cen szeregu towarów i usług dostarczanych oraz świadczonych na obszarze strefy, ogranicza bądź wyklucza możliwość prowadzenia określonych rodzajów działalności gospodarczej itd.

Podjęwszy decyzje o środkach przeciwdziałania emisji zanieczyszczeń należy mieć na uwadze, że ustanowienia strefy czystego transportu nie przewiduje obowiązujący dla aglomeracji wrocławskiej plan ochrony powietrza, wprowadzony uchwałą nr XXI/505/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 lipca 2020 r. w sprawie przyjęcia programu ochrony powietrza dla stref w województwie dolnośląskim, w których w 2018 r. zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu wraz z planem działań krótkoterminowych. Tego rodzaju rozwiązanie wskazuje dopiero aktualizacja programu ochrony powietrza, która jednak do dnia złożenia niniejszej opinii nie została przyjęta przez sejmik województwa dolnośląskiego, a więc nie stanowi źródła prawa lokalnego<sup>9</sup>.

Zastosowane środki przeciwdziałania zanieczyszczeniom za które odpowiada transport, a więc głównie pochodzących z emisji tlenków azotu, powinny uwzględniać rozmiar tego zjawiska. Aktualnie, pomimo pojawiających się przekroczeń, nie można ich rozmiaru uważać za bardzo duży. Zgodnie z raportem o stanie powietrza w województwie dolnośląskim za 2022 r. najwyższe stężenia NO<sub>2</sub> oraz przekroczenie średniorocznego poziomu normatywnego (109% normy; w 2021 r. było to 118% normy) zarejestrowała stacja komunikacyjna we Wrocławiu, zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania al. Wiśniowej i ul. Powstańców Śląskich. Stacja ta nie wykazała jednak w 2022 r. wystąpienia ponadnormatywnych stężeń 1-godzinnych. Najwyższe stężenie 1-godzinne (wyrażone jako 19 stężenie maksymalne z rocznej serii stężeń 1-godz.) wynosiło 70% normy. Wartości stężeń NO<sub>2</sub> mierzone przez inne stacje tła miejskiego na Dolnym Śląsku kształtowały się w zakresie 26–47% normy średniorocznej i 23–50% normy 1-godzinnej. Co istotne, wszystkie stacje miejskie (za wyjątkiem stacji komunikacyjnej) wykazały wyraźny wzrost stężeń NO<sub>2</sub> w sezonie grzewczym w odniesieniu do poza-grzewczego (kwiecień–październik), co wskazuje na poza transportowe źródło istotnej części emisji tlenków azotu. Wartości stężeń na poszczególnych stano-

<sup>9</sup> <https://bip.dolnyslask.pl/a,127135,aktualizacja-programu-ochrony-powietrza-z-2020-r.html> (dostęp: 24 kwietnia 2023 r.).

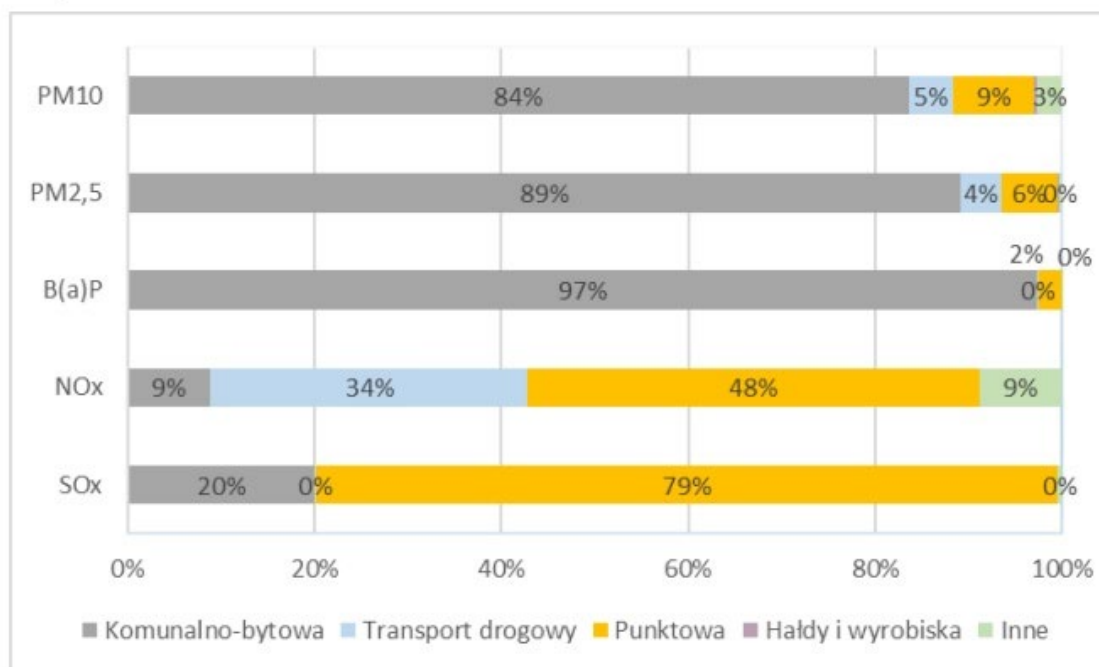


wiskach pomiarowych w analizowanym okresie charakteryzują się dużą zmiennością, bez wyraźnej tendencji. Jednakże, w roku 2022, na większości stanowisk pomiarowych zauważalny był nieznaczny spadek średniorocznych stężeń w porównaniu z rokiem 2021<sup>10</sup>.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że Generalny Inspektorat Ochrony Środowiska oszacował wielkość obszaru przekroczeń na powierzchnię 0,2 km<sup>2</sup> z 292,8 km<sup>2</sup> powierzchni miasta ogółem, zamieszkiwaną przez 1 092 ludzi na łącznie ok. 673 000 mieszkańców Wrocławia<sup>11</sup>. Obszar, o którym mowa, dobrze prezentuje poniższa grafika:

*Jakość powietrza na obszarze Wrocławia. Informacja za rok 2022 na podstawie Państwowego Monitoringu Środowiska*

Podstawowymi źródłami zanieczyszczenia powietrza we Wrocławiu są: źródła komunalno-bytowe w odniesieniu do pyłu zawieszonego PM10, pyłu zawieszonego PM2,5 i benzo(a)pirenu oraz transport – w odniesieniu do dwutlenku azotu.



Wykres 1. Udziały źródeł emisji poszczególnych zanieczyszczeń powietrza we Wrocławiu [źródło: GIOŚ]

Niezależnie od poczynionych uwag i konieczności podejmowania działań w sposób proporcjonalny do istniejącego problemu, jeśli władze Wrocławia będą podejmowały dalsze działania zmierzające do ustanowienia strefy czystego transportu w mieście, powinny dążyć do jak najmniejszego obciążenia skutkami jej oddziaływania kilkuset tysięcy mieszkańców oraz osób czasowo przebywających w tym mieście. Cel ten można osiągnąć przez dwa podstawowe (choć nie wyłączne) działania, do których uprawniają Radę Miasta Wrocławia postanowienia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, tj. przez wytyczenie ograniczonego obszaru strefy i ustanowienie dodatkowych wyłączeń z zakazu wjazdu do niej.

<sup>10</sup> GIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim, Raport wojewódzki za rok 2022, Wrocław 2023, s. 49-50.

<sup>11</sup> Ibidem, s. 120.



Z uwagi na uwarunkowania lokalne Wrocławia, w szczególności znaczną ilość mostów, które kanalizują ruch kołowy w całym mieście, obszar strefy powinien być możliwie jak najmniejszy i ograniczać się wyłącznie do obszaru, w którym zanotowano przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia tlenu azotu, wraz z najbliższymi doń przyległościami. Oddziaływanie strefy musi być bowiem celowe i kierunkowe a więc służyć zmniejszeniu poziomu zanieczyszczenia tam, gdzie są one przekraczane bądź istnieje realne ryzyko ich przekroczeń. W szczególności więc strefa nie powinna obejmować żadnego z większych mostów.

Dodatkowe wyłączenia z zakazu wjazdu do strefy, których wprowadzenie dopuszcza art. 39 ust. 4 u.e.p.a. powinny być wprowadzone w projektowanej uchwale w taki sposób, aby zabezpieczyć interes przedstawicieli grup osób, wymagających szczególnej ochrony ze strony władz publicznych. W tym również przez zapewnienie przedstawicielom tych grup prawa do przemieszczania się po obszarze strefy własnym środkiem transportu, bez konieczności jego dostosowania do formalnych ograniczeń strefy. Wyłączeniami podmiotowymi powinny więc zostać objęte osoby kierujące pojazdami, które jednocześnie są m.in. członkami rodzin wielodzietnych, osobami niepełnosprawnymi, kobietami w ciąży, osobami zasłużonymi dla społeczeństwa (jak np. honorowi krwiodawcy, osoby represjonowane przez totalitarne reżimy, weterani wojenni) itd.

Jednocześnie, władze Wrocławia planując ustanowienie strefy czystego transportu powinny mieć na względzie konieczność uwzględnienia dodatkowych ograniczeń i wyzwań, które się z tym wiążą. Chodzi m.in. o konieczność równoległego przeprojektowania układu drogowego, zapewnienia warunków do rozbudowy sieci energetycznej do ładowania samochodów elektrycznych, zapewnienia odpowiednich warunków przeciwpożarowych, związanych ze szczególnymi trudnościami w gaszeniu pożarów pojazdów elektrycznych (które mogą w istotny sposób i na długi czas zdeorganizować ruch w mieście, a jednocześnie doprowadzić do emisji wielu szczególnie toksycznych substancji). Oznaczają one również konieczność dostosowania infrastruktury miejskiej, w tym mostów, do masy pojazdów elektrycznych, znacznie wyższej niż dotychczas eksploatowanych pojazdów spalinowych, zwiększenia ilości taboru komunikacji zbiorowej, w związku z przewidywanym wzrostem zainteresowania taką formą przemieszczania, rozbudowę sieci dróg rowerowych, chodników oraz przystanków komunikacji zbiorowej oraz podjęcie wielu innych działań, bardzo kosztownych dla gminy oraz jej mieszkańców. W istocie może się również okazać, że wprowadzenie zmian, np. architektonicznych czy związanych z organizacją ruchu, połączone z zwykłą wymianą dotychczas eksploatowanych samochodów spalinowych na nowsze, ale tego samego rodzaju, doprowadzi do zmniejszenia emisji tlenków azotu do poziomu dopuszczalnego prawem.

Szczegółowe wyliczenie wszystkich wyzwań związanych z wprowadzeniem strefy wykracza poza niniejsze stanowisko i wymaga przedstawienia przez miasto Wrocław konkretnych propozycji do rozpatrzenia. Z tego też względu Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris deklaruje gotowość do udziału w konsultacjach społecznych, w formule przewidzianej w u.e.p.a., po przedstawieniu formalnego projektu uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu tak, aby pomóc w uczeniu z Wrocławia prawdziwie zielonego miasta.



Warszawa, 23 grudnia 2022 r.

## OPINIA

### Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

**w sprawie uchwały Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. nr C/2707/22 w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie**

#### Główne tezy:

- 1. Uchwała Rady Miasta Krakowa oraz ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, na podstawie której wydano uchwałę, budzą wątpliwości z perspektywy zgodności z Konstytucją RP.**
- 2. Uchwała Rady Miasta Krakowa oraz ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych naruszają istotę prawa własności (Konstytucja RP oraz KC).**
- 3. Uchwała Rady Miasta Krakowa w nieuzasadniony sposób różnicuje sytuację prawną mieszkańców ze względu na status majątkowy oraz wiek kierowcy.**
- 4. Uchwała Rady Miasta Krakowa wykracza w szeregu postanowień poza ustawową kompetencję do kształtowania prawa miejscowego w zakresie ustanawiania strefy czystego powietrza.**
- 5. Opiniowana uchwała powinna zostać usunięta z porządku prawnego jako wykraczająca poza jego granice.**

#### 1. Wprowadzenie

W dniu 23 listopada 2022 roku Rada Miasta Krakowa (dalej: Organ) podjęła uchwałę w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Uchwała została powzięta na podstawie dwóch ustaw: ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (art. 18 ust. 1 i art. 40 ust. 1) oraz ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 40 ust. 1 i 2; dalej: ustawa). Uchwała ta ustanawia Strefę Czystego Transportu (dalej: SCT) na drogach, których zarządcą jest Prezydent Miasta Krakowa. Określa zasady wjazdu i poruszania się po tej strefie, granice jej obszaru oraz sposób organizacji ruchu wewnątrz. Ponadto reguluje w sposób szczegółowy procedurę



wydawania „nalepki” uprawniającej do wjazdu do strefy, wysokość opłat za jej wydanie, a także przedstawia sposób prowadzenia kontroli uprawnień do wjazdu do strefy.

SCT w Krakowie została ustanowiona na czas nieoznaczony, zaś jako datę początkową obowiązywania wyznaczono 1 lipca 2024 roku. Do poruszania się po SCT dopuszczono pojazdy samochodowe, które spełniają warunki określone w art. 39 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a także – na podstawie art. 39 ust. 4 ustawy – inne pojazdy, zgodnie z załącznikiem nr 2 dołączonym do ustawy.

## **2. Analiza ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz zawartych w niej podstawowych pojęć**

W ustawie sformułowane zostały zasady związane z tworzeniem stref czystego transportu na terenie gmin. Podstawową regulację i zarazem uprawnienie dla gmin zawiera art. 39 ust. 1 ustawy. Zgodnie z nim, w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu obejmującą drogi, których zarządcą jest gmina, do której zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym innych niż:

- 1) elektryczne;
- 2) napędzane wodorem;
- 3) napędzane gazem ziemnym;
- 4) wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z ust. 4.

W art. 39 ust. 2 ustawy wymienione zostały również **pojazdy szczególne, zwolnione z zakazu wjazdu**. Należą do nich m.in.: pojazdy Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych.

Dodatkowo, art. 39 ust. 4 ustawy przewiduje uprawnienie dla rady gminy do ustanowienia dodatkowych wyłączeń podmiotowych i przedmiotowych od zakazu wjazdu do tej strefy. W praktyce, chodzi o wyłączenie wybranych pojazdów z silnikami benzynowymi lub Diesla.





Ustawodawca wyposażył więc organy stanowiące gminy w kompetencję fakultatywną do ustanowienia stref czystego transportu poprzez zakaz wjazdu określonych pojazdów do tej strefy.

**Przesłankami ustanowienia takiego zakazu są:**

- cel, jakim jest ograniczenie negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowiska,
- odpowiedni zakres terytorialny – na terenie gminy,
- strefa obejmować może wszystkie lub część dróg, których zarządcą jest gmina.

Przepis art. 39 ust. 3 ustawy zawiera natomiast kompetencję do określenia temporalnych ram ustanowienia stref czystego transportu. Organ działając w ramach przyznanej mu kompetencji ustanowił **strefę czystego transportu na czas nieoznaczony**.

Działając na podstawie upoważnienia ustawowego Rada Miasta Krakowa przyjęła uchwałę będącą przedmiotem niniejszej opinii. Zgodnie z uchwałą ograniczenia w zakresie dopuszczenia do wjazdu i poruszania się po SCT mają zacząć obowiązywać w dwóch etapach. Pierwszy, ograniczony, będzie obowiązywał od 1 lipca 2024 r. Wymagania w pełnym zakresie zaczną zaś obowiązywać dwa lata później, tj. od 1 lipca 2026 r.

**Do 30 czerwca 2026 r. pojazdy zarejestrowane po raz ostatni przed 1 marca 2023 r.** będą podlegały bardzo łagodnym ograniczeniom:

- w przypadku pojazdów z silnikami zasilanymi benzyną (a więc o zapłonie iskrowym) – minimum norma **Euro 1/ Euro I** lub odpowiadające im daty produkcji (od 1992 dla samochodów osobowych i 1994 dla samochodów ciężarowo-osobowych i ciężarowych),
- w przypadku pojazdów z silnikami Diesla (a więc o zapłonie samoczynnym) – minimum norma **Euro 2/ Euro II** lub odpowiadające im daty produkcji (od 1996 dla samochodów osobowych i 1997 dla samochodów ciężarowo-osobowych i ciężarowych).

**Do 30 czerwca 2026 r. pojazdy zarejestrowane po raz ostatni po 1 marca 2023 r.** będą podlegały następującym ograniczeniom:



- w przypadku pojazdów zasilanych benzyną – minimum norma **Euro 3/ Euro III** lub odpowiadające im daty produkcji (od 2000),
- w przypadku pojazdów z silnikami Diesla – minimum norma **Euro 5/ Euro V** lub odpowiadające im daty produkcji (od 2010).

**Rozszerzenie stosowania wymogów związanych z obowiązywaniem SCT nastąpi od 1 lipca 2026 r., bowiem wszystkie pojazdy, niezależnie od daty ich ostatniej rejestracji, podlegać będą tym samym wymogom:**

- w przypadku pojazdów zasilanych benzyną – minimum norma **Euro 3/ Euro III** lub odpowiadające im daty produkcji (od 2000),
- w przypadku pojazdów z silnikami Diesla – minimum norma **Euro 5/ Euro V** lub odpowiadające im daty produkcji (od 2010).

**Normy Euro 1 Pb – Euro 5 Pb dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t:**

1. Euro 1 – rok produkcji 1992-1995 dla samochodów osobowych; 1994-1996 dla samochodów ciężarowo-osobowych i ciężarowych,
2. Euro 2 – rok produkcji 1996-1999 dla samochodów osobowych; 1997-1999 dla samochodów ciężarowo-osobowych i ciężarowych,
3. Euro 3 – rok produkcji 2000-2004,
4. Euro 4 – rok produkcji 2005-2009,
5. Euro 5 – rok produkcji od 2010.

**Normy Euro 1 Pb – Euro 5 Pb dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t:**

1. Euro 1 – rok produkcji 1992-1994,
2. Euro 2 – rok produkcji 1995-1999,
3. Euro 3 – rok produkcji 2000-2004,
4. Euro 4 – rok produkcji 2005-2007,
5. Euro 5 – od 2008.

Z powyższych zasad wynika więc, że z **dniem 1 lipca 2026 roku z ruchu na obszarze SCT mają zostać wyłączone pojazdy samochodowe produkowane nawet do roku 2010 (z silnikami Diesla).**

### **3. Analiza uchwały Rady Miasta z perspektywy zgodności z Konstytucją i ustawą Kodeks cywilny**

#### **3.1. Zasada równości obywatela wobec prawa**



Rozwiązania zawarte w ustawie budzą wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej. Przypomnieć należy, że art. 32 ust. 1 Konstytucji RP gwarantuje równość wszystkich wobec prawa. Zdanie 2 tego ustępu dokładnie precyzuje, iż „[w]szyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne”. Konstytucja zakazuje dyskryminacji w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 ust. 2). Wywiedziona z tego przepisu zasada ogólna, zapewnia wszystkim równe traktowanie i zakaz dyskryminacji. Opiniowana uchwała Organu w sposób oczywisty stoi natomiast w sprzeczności z przytoczonymi regulacjami konstytucyjnymi.

Po pierwsze, **skutki wprowadzonych regulacji będą nieproporcjonalne i w największym stopniu dotkną w ludzi o niższym statusie majątkowym**, których nie będzie stać na zakup nowego pojazdu spełniającego wymagania zawarte w uchwale bądź w ustawie o elektromobilności. Organ wprowadzając uchwałę zmierza w istocie do podziału osób przemieszczających się po obszarze gminy Kraków według kryterium o charakterze majątkowym. Ograniczenia takie stanowią nieproporcjonalne zróżnicowanie sytuacji prawnej wskazanej grupy osób. Pojazd samochodowy uznany może być za jedno z podstawowych narzędzi do realizacji wolności poruszania się, również gwarantowanej w art. 52 ust. 1 Konstytucji RP, zgodnie z którym „każdemu zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyboru miejsca zamieszkania i pobytu”. Przepis ten należy interpretować w kontekście współczesnego rozwoju gospodarczego, w tym rozwoju infrastruktury i środków transportu. Poruszanie się po terytorium Rzeczypospolitej obejmuje więc wszystkie dostępne współcześnie środki transportu a nie wyłącznie poruszanie się pieszo. Nie oznacza to oczywiście całkowitej swobody przemieszczania. Władze mogą przyjąć rozwiązania administracyjnie ograniczające taką swobodę, np. z uwagi na stan infrastruktury. Istotnym jest jednak, aby ograniczenia te nie stanowiły *de facto* wyłączenia prawa do przemieszczania. Taki przypadek ma zastosowanie w opiniowanej uchwale. **Przepisy uchwały naruszają konstytucyjną zasadę swobody poruszania się po terytorium państwa, zakazując wjazdu określonym pojazdom na teren obejmujący administracyjne granice Krakowa**. Wobec braku adekwatnej oferty komunikacji zbiorowej mogącej zastąpić pojazdy, które nie będą mogły wjechać na obszar SCT, dojdzie do ograniczenia prawa do przemieszczania się. Wobec braku dostatecznie rozbudowanej sieci parkingów poza granicami miasta (część obecnie istniejących znajduje się w granicach Krakowa, co sprawi że niemożliwe będzie pozostawianie na nich pojazdów), należytej współpracy Krakowa z gminami ościennymi w zakresie budowy nowych parkingów, braku metra oraz sieci autobusów i tramwajów niedostatecznie rozbudowanej wobec potrzeby przemieszczenia dodatkowych kilkudziesięciu-kilkuset tysięcy osób, dojdzie do wykluczenia z przemieszczania na terenie miasta osób mniej zamożnych.



W tym kontekście należy podkreślić, że prawo swobodnego przemieszczania się zostanie ograniczone nie tylko mieszkańcom miasta Krakowa, ale również innym osobom, w tym przemieszczającym się do Krakowa do pracy, a zamieszkałym poza terenem gminy, czy osobom z innych części Polski, które chociażby w podróży powinny przejechać częściowo SCT. Nadkładanie trasy w celu ominięcia SCT prowadziłyby do zwiększenia emisji szkodliwych związków do atmosfery, a więc byłoby sprzeczne z celem uchwały. Najważniejsze jednak, że uchwała wykracza swym zasięgiem oddziaływania poza miasto Kraków i obejmuje jednostki inne niż mieszkańcy tej gminy, a zatem Organ bezprawnie przypisał sobie kompetencje do regulowania sytuacji prawnej i faktycznej jednostek mu niepodlegających.

Wątpliwości budzi także taryfikator z minimalnymi opłatami za wjazd do SCT zawarty w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 39 ust. 6-8 ustawy). Na zakup pojazdu, spełniającego skądinąd nieustannie zmieniające się wymogi, wielu osób nie będzie stać i w efekcie nieformalnie transport pojazdami samochodowymi stanie się „towarem luksusowym” i „przywilejem zamożnej mniejszości”. Obywatel nie może poddany być arbitralnym decyzjom władzy publicznej. Z analiz Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP), opartych na danych Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnych SAMAR wynika, że Strefa Czystego Transportu pierwszym etapie obejmie około dwa procent samochodów, jeżdżących obecnie po Krakowie. Jednak **restrykcje, przewidywane na rok 2026 obejmą już między 20 a 25 proc. samochodów poruszających się po ulicach miasta**. Ponadto władze miejskie, wprowadzając szczególne wymogi dla użytkowanych samochodów, nie gwarantują żadnego dofinansowania, które wsparłoby proces dostosowywania aut do wprowadzanych wymagań, np. na podobnych zasadach do wycofywania pieców węglowych<sup>1</sup>.

Po drugie, **uchwała dopuszcza zróżnicowanie sytuacji prawnej obywateli ze względu na wiek**. W załączniku nr 2 do Uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r., w punkcie 7 zastrzeżono, że dopuszczone do wjazdu i poruszania się po SCT są: „pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t zarejestrowane przed dniem 1 marca 2023 r., których właścicielami są osoby, które najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. ukończyły co najmniej 70 lat, prowadzone w trakcie wjazdu i poruszania się w obszarze SCT wyłącznie przez tychże właścicieli”<sup>2</sup>. Ujęty w ten sposób przepis różnicuje sytuację prawną obywateli. W tym przypadku dopuszcza bowiem niespełniające wymogów pojazdy do poruszania się po SCT, jeśli spełniona jest przesłanka wieku oraz obowiązek osobistego prowadzenia pojazdu przez osobę zwolnioną z zakazu. Podmiotowo zwolniona z

<sup>1</sup> Jak poinformował Rzecznik ZTP Maciej Piotrkowski: „nie ma mowy o żadnym ewentualnym wsparciu czy dopłatach dla właścicieli samochodów”, które nie będą spełniały wymagań uchwały.

<sup>2</sup> Załącznik nr 2 do uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r.



zakazu jest wyłącznie osoba, która najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. ukończyła co najmniej 70 lat oraz osobiście prowadząca pojazd niespełniający wymogów. Ustanowienie kryterium wieku stanowi **nieuzasadnione okolicznościami uprzywilejowanie**, nie mające charakteru uprzywilejowania wyrównawczego. **Odmienne traktowanie jest w tym wypadku wprowadzona wyłącznie na podstawie cech osobistych (wieku)**, a więc **wykazuje znamiona dyskryminacji**.

### 3.2. Wolność człowieka i przesłanki jej legalnego ograniczenia

Zgodnie z art. 31 ust. 1 Konstytucji RP wolność człowieka podlega ochronie prawnej. Przepis zaś art. 31 ust. 3 Konstytucji RP stanowi, iż „ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób. Ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw”. Tym samym aby **ingerencja w sferę konstytucyjnych praw i wolności** była zgodna z prawem, muszą zostać spełnione **następujące przesłanki**: wymóg, aby ograniczenia były ustanowione w ustawie; zasada proporcjonalności; wymóg uwzględniania zasad państwa demokratycznego; wymóg, aby ograniczenia służyły realizacji wymienionych w tym przepisie wartości; zakaz naruszania istoty danego prawa.

Pierwsza przesłanka – ustawowa forma ograniczenia – oznacza, że wszelkie ograniczenia praw i wolności konstytucyjnych mogą być ustanawiane tylko w formie ustawy. Zasada proporcjonalności nakazuje ustawodawcy rozważenie, czy wprowadzenie danego ograniczenia jest konieczne, z uwzględnieniem szeregu kryteriów. To znaczy: przydatności (czy dana regulacja jest w stanie realnie wpłynąć na postulowaną zmianę rzeczywistości), konieczności (czy dana regulacja jest niezbędna dla ochrony konkretnego interesu publicznego), proporcjonalności *sensu stricto* (czy osiągnięte efekty nie generują zbyt wielkich ciężarów ponoszonych przez obywateli). Ponadto, dla ograniczenia praw i wolności, wymagane jest zaistnienie związku funkcjonalnego z realizacją wartości wskazanych w art. 31 ust. 3 Konstytucji oraz zakaz naruszania istoty danego prawa lub wolności. Sama Konstytucja nie definiuje dokładnie znaczenia istoty praw czy wolności. W doktrynie przyjmuje się, zgodnie z twierdzeniem B. Banaszczaka, że: „istota prawa lub wolności naruszona zostanie, gdy regulacje prawne nie znosząc danego prawa lub wolności w praktyce uniemożliwiają korzystanie z niego (...)”<sup>3</sup>. Stanowisko to podparte zostało orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego, zgodnie z którym

---

<sup>3</sup> B. Banaszczak, *Prawo konstytucyjne*, Warszawa 2010, s. 472.





zakres tych ograniczeń nie może powodować zniweczenia podstawowych składników prawa podmiotowego, powodując „wydrążenie” go z rzeczywistej treści i prowadząc do przekształcenia w pozór prawa. W takiej sytuacji dochodzi bowiem do niedopuszczalnego na gruncie Konstytucji naruszenia podstawowej treści – istoty tego prawa<sup>4</sup>.

W przypadku opiniowanej uchwały ograniczenie praw i wolności związane jest oczywiście z **przesłanką dotyczącą ochrony środowiska**. Zgodnie z art. 3 pkt. 19 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, pojęcie ochrony środowiska oznacza: „(...) podjęcie lub zaniechanie działań, umożliwiające zachowanie lub przywracanie równowagi przyrodniczej polegającej w szczególności na: racjonalnym kształtowaniu środowiska i gospodarowaniu zasobami środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, przeciwdziałaniu zanieczyszczeniom, przywracaniu elementów przyrodniczych do stanu właściwego”.

**Zastosowane w uchwale ograniczenia, choć mają przyczynić się do poprawy jakości powietrza w mieście, a tym samym realizować postulat ochrony środowiska, nie mogą zostać uznane za zgodne z wzorcem konstytucyjnym.** Wprowadzone w uchwale Rady Miasta, wydanej na podstawie ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, nie spełniają przesłanek z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. **Wątpliwa jest ich proporcjonalność. Z pewnością zaś naruszają istotę danego prawa (w tym przypadku jest to prawo własności).** Dobrane środki są zbyt radykalne względem zakładanego celu i nie ma pewności, że pozwolą osiągnąć rezultaty zamierzone przez ich autorów. Uchwała Organu pozbawia w sposób istotny możliwości z korzystania z własności określonej grupy nie tylko mieszkańców Krakowa, ale również innych osób, przybywających na tego obszar. Aby stwierdzić proporcjonalność w sposób jednoznaczny, należałoby przeprowadzić badania kompleksowe i wyzute z oddziaływania czynników subiektywnych (np. jak położenie geograficzne Krakowa, jego warunki naturalne wpływają na zanieczyszczenie miasta, jakie są największe źródła zanieczyszczeń powietrza w mieście, jakie są rzeczywiste potrzeby znacznej części mieszkańców, których miałyby objąć uchwała itd.). Przepisy uchwały przewidują zbyt dużą dolegliwość względem realnych efektów, analogicznie np. do krakowskich uchwał zakazujących palenia w piecach paliwami stałymi, które nie przyniosły oczekiwanej poprawy jakości powietrza. Nie uwzględniono również skutków gospodarczych dla miasta, związanych m. in. z problemem kwalifikacji samochodów dostawczych i utrudnieniem funkcjonowania przedsiębiorców, w szczególności drobnych.

Największe wątpliwości budzi jednak **ograniczenie prawa własności**, poprzez uniemożliwienie właścicielom korzystania z samochodów do przemieszczania się nimi po drugim

---

<sup>4</sup> Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 12 stycznia 2000 r., sygn. P. 11/98, OTK ZU, nr 1/2000, poz. 3.



największym obszarowo mieście w Polsce. Tymczasem zgodnie z art. 64 Konstytucji RP każdy ma prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia. Prawo własności stanowi zaś podstawę gospodarki rynkowej i podlega ochronie prawnej. Kodeks cywilny w art. 140 stanowi z kolei, że w granicach określonych przez ustawy i zasady współżycia społecznego właściciel może, z wyłączeniem innych osób, korzystać z rzeczy zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem swego prawa, w szczególności może pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy. **Istotą prawa własności jest możliwość korzystania z rzeczy, która jest znacznie ograniczona przez przepisy uchwały.** W świetle opiniowanych regulacji prawnych swoboda rozporządzania rzeczą (pojazdem) byłaby faktycznie utrudniona. Stworzenie oznakowanych stref, utrudniających wjazd określonym pojazdom, z pewnością stoi więc w sprzeczności z przepisami prawa, w tym z wymogami wyrażonymi w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

#### **4. Analiza zgodności uchwały z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych**

W opiniowanej uchwale należy zwrócić uwagę również na istotne wady, jakie występują w niej z perspektywy zgodności z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wady, o których mowa, wiążą się z wykroczeniem przez Organ poza granice ustawowego upoważnienia (przyznanej mu kompetencji) do kształtowania tej regulacji prawa miejscowego. Ustawa w przepisach art. 39-40 wyczerpująco określa bowiem swobodę działania organów samorządowych. Postanowienia uchwały, które nie znajdują swojej podstawy w ustawie należy więc, zgodnie z wyrażoną w art. 7 Konstytucji RP zasadą legalizmu, uznać na wykraczające poza granice prawa (sprzeczne z ustawą). Wskazane wykroczenia powodują zaistnienie wobec uchwały stanu bezprawności, który uzasadnia zaś stwierdzenie nieważności uchwały.

Po pierwsze, **Organ wykroczył poza kompetencję wynikającą z art. 39 ust. 9 ustawy w odniesieniu do miejsca umieszczenia nalepki**, oznaczającej pojazdy uprawnione do wjazdu do strefy czystego transportu. Pojazdy oznacza się nalepką **umieszczaną w lewym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu**. Tymczasem w § 5 ust. 2 uchwały, Organ wskazał także na inne niż wskazane, miejsce umieszczania nalepek. Zgodnie ze zd. drugim wskazanego przepisu, w przypadku pojazdów samochodowych nieposiadających przedniej szyby nalepkę **umieszcza się w widocznym miejscu w przedniej części pojazdu** w sposób umożliwiający odczytanie zawartych na niej informacji. Skoro ustawodawca przewidział tylko jedną możliwość umieszczania nalepki, to Organ nie może sobie „dotwarzać” uprawnienia do wyznaczania także innych miejsc umieszczenia takiego znaku. Wskazana



uwaga jest o tyle istotna, że w art. 40 ust. 2 pkt 5 ustawy przewidziano obowiązek wskazania w uchwale jedynie szczegółowego sposobu wydawania nalepki, a nie miejsca jej umieszczenia jak uczynił to Organ.

Po drugie, **Organ wykroczył poza kompetencję wynikającą z art. 39 ust. 9 ustawy uprawniając do wjazdu na teren strefy pojazdów oznaczonych nalepką wydaną przez władze innej gminy niż gmina Kraków.** Zgodnie z ustawą, nalepką oznacza się pojazdy uprawnione do wjazdu do SCT. Nalepka ta posiada jednak oznaczenie gminy, w której dany pojazd spełnia wymogi dopuszczające do przemieszczania w danej SCT. Wynika to wprost z treści rozporządzenia rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu. Wzór nalepki, w pkt. 4 jej opisu zawiera nazwę gminy ustanawiającej strefę czystego transportu. Wskazana kwestia jest o tyle istotna, że każda gmina posiada swobodną kompetencję do określania wyłączeń podmiotowych i przedmiotowych. Tym samym zakres obowiązywania poszczególnych uchwał nie musi być jednolity. **Nalepka potwierdza zaś spełnianie przez dany pojazd wyłącznie warunków określonych w uchwale gminy, która wydała daną nalepkę.** Organ działając w sposób nieuprawniony, w § 5 ust. 1 uchwały dopuścił, aby pojazdy samochodowe uprawnione do wjazdu i poruszania po SCT w Krakowie były oznaczone nalepką wydaną przez Gminę Miejską Kraków lub inną polską gminę, w której ustanowiono strefę czystego transportu. Tym samym **Organ dopuszcza do przemieszczania po strefie pojazdy niespełniające warunków wynikających z uchwały** (określone w § 4 uchwały), **jeśli spełniają one warunki przewidziane w uchwale innej gminy w Polsce.** W ustawie brak natomiast uprawnienia do tak szerokiej wykładni ustawy i tym samym brak upoważnienia dla wydania uchwały przewidującej znakowanie pojazdów jako dopuszczonych do wjazdu i poruszania się po SCT w sytuacji, gdy nie spełniają one warunków do takiego dopuszczenia. Istotą znakowania pojazdów jest bowiem umożliwienie odróżniania pojazdów spełniających wymagania przewidziane w uchwale ustanawiającej konkretnie oznaczoną strefę, od pojazdów niespełniających tych wymagań. Dla dopuszczenia do poruszania po strefie ustanowionej w Krakowie nie ma natomiast znaczenia fakt spełniania przez określony pojazd warunków przewidzianych w uchwale z innego miasta, np. Poznania. **Natomiast gdyby taka była wola ustawodawcy, to ustanowiłby jednolity wzór nalepki, bez wskazywania nazwy gminy, w której została ona wydana.** Skoro jednak ustawodawca przewidział odmienne zawartości nalepek to znaczy, że uwzględni i zarazem przewiduje on możliwość wystąpienia różnic w treści uchwał poszczególnych gmin.

Po trzecie, **Organ wykroczył poza zakres upoważnienia ustawowego ustanawiając w § 5 ust. 3 uchwały, dodatkową nalepkę informacyjną.** Tymczasem ustawodawca w ogóle nie przewidział podobnego rozwiązania dopuszczając znakowanie pojazdów jedynie nalepką. Poza



brakiem podstawy prawnej do ustanowienia dodatkowej nalepki informacyjnej, Organ nie sprecyzował w żaden sposób jaki skutek miałyby jej zastosowanie. W uchwale stwierdza bowiem jedynie, że **dodatkowa nalepka informacyjna ma być wydawana celu umożliwienia szybkiej i łatwej identyfikacji uprawnień**. Skoro tak to istotną wątpliwość budzi zasadność stosowania nalepki przewidzianej w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Tymczasem to właśnie nalepka, w założeniu ustawodawcy, miała służyć szybkiej i łatwej identyfikacji uprawnień. Dodatkowa nalepka informacyjna przewidziana w uchwale Rady Miasta Krakowa stanowi więc niejako instytucję konkurencyjną wobec nalepki, o której mowa w art. 40 ust. 9 ustawy. Należy więc rozważyć wątpliwość, **czy w przypadku oznaczenia pojazdu nalepką ale nie oznaczenia dodatkową nalepką identyfikacyjną, dany pojazd będzie traktowany jako spełniający warunki przemieszczania po terenie Krakowa**. Co więcej, należy mieć również na uwadze, że w uchwale Gmina Miejska Kraków zastrzegła sobie prawo do wydawania dodatkowych nalepek identyfikacyjnych „na potrzeby okresowych uwarunkowań lokalnych”. Wskazane określenie jest mętne, nieprecyzyjne i niejasne. Nie wiadomo o jakie uwarunkowania lokalne chodzi, kiedy one występują, przez jaki okres i kto rozstrzyga (lub informuje) o ich zaistnieniu. **Wobec braku stosownych rozstrzygnięć w uchwale należy przyjąć, że wskazane uprawnienie Gmina Miejska Kraków chce sobie domniemać**. Takie działanie należy uznać za rażąco sprzeczne z prawem, w tym naruszające art. 39 ust. 3 ustawy, określający okres na który ustanawia się strefę czystego transportu.

Po czwarte, **Organ wykroczył poza przysługujące mu uprawnienie ustawowe określając w § 6 uchwały zasady kontroli i weryfikacji uprawnień do wjazdu i poruszania się po strefie**. Ustawodawca w art. 40 ust. 2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w sposób wyczerpujący określił elementy uchwały ustanawiającej strefę czystego transportu. We wskazanym przepisie **nie przewidziano możliwości rozstrzenia katalogu elementów uchwały**, np. przez użycie sformułowania „w szczególności”. Tym samym Organ nie był uprawniony do ujmowania w uchwale jakichkolwiek dodatkowych elementów, w tym dotyczących sposobu kontroli i weryfikacji uprawnień do wjazdu i przemieszczania się po strefie. Co więcej, należy zwrócić uwagę na **brak jakichkolwiek podstaw do sformułowania w § 6 ust. 2 uchwały prawa do weryfikacji uprawnień za pośrednictwem elektronicznego systemu identyfikacji pojazdów**.

## Podsumowanie

Przepisy opiniowanej uchwały budzą poważne wątpliwości pod względem ich zgodności z prawem. Zaplanowane przez Gminę Miejską Kraków **rozwiązania znacznie ograniczają prawo własności**



**obywateli, nie czyniąc zadość wymaganiom konstytucyjnym.** Nie dając żadnej gwarancji spełnienia postulowanych założeń, jednocześnie **narażają nie tylko mieszkańców Krakowa ale wszystkich osób przebywających w tym mieście nawet okazjonalnie, na konieczność rezygnacji lub ograniczenie przysługującego im prawa własności,** nieuzasadniony wzrost kosztów funkcjonowania w mieście oraz obniżenie poziomu standardu życia społeczno-gospodarczego. Obowiązywanie uchwały **niezaprzeczalnie doprowadzi też do segregacji na osoby bardziej zamożne i mniej zamożne, nieposiadające środków na zakup nowego lub nawet nowszego pojazdu samochodowego.** W konsekwencji, pozbawi wskazanych osób zarówno korzystania z dóbr kulturalnych, społecznych czy socjalnych miasta Krakowa, jak też ograniczy dostęp do rynku pracy. Brak bowiem infrastruktury i zaplecza technicznego, które zapewniłoby osobom pozbawionym prawa do poruszania się po mieście Krakowie prywatnym samochodem, alternatywnego środka transportu. Wskazana uwaga ma istotne znaczenie z perspektywy porównania Krakowa do wielu innych europejskich miast, jak np. Berlin, Paryż czy Amsterdam. Charakteryzują się one inną strukturą społeczną, innym rozłożeniem miejscowym przemysłu i usług, odmiennym położeniem geograficznym itd. co powoduje nieidentyczność ich sytuacji z Krakowem. W konsekwencji zaś, generują **konieczność stosowania w Krakowie innych rozwiązań niż obowiązujące w Europie Zachodniej.**

Poza wskazanymi uwagami nie może ująć uwadze, że **opiniowana uchwała wykracza poza granice kompetencji przyznanej przez ustawodawcę Radzie Miasta Krakowa.** Chodzi więc o domniemanie sobie przez Organ prawa do określania miejsca umieszczania nalepek, dopuszczenie do przemieszczania w strefie pojazdom oznaczonym nalepką wydaną przez inną gminę w Polsce, wprowadzenie nieznannej ustawie dodatkowej nalepki informacyjnej oraz określenie w opiniowanej uchwale zasad kontroli i weryfikacji uprawnień do wjazdu na obszar strefy. Działanie prawodawcze Rady Miasta Krakowa, które nastąpiło poza dopuszczalnymi przez ustawodawcę granicami, jak też ogólna niezgodność uchwały z podstawowymi zasadami Konstytucji RP sprawia, że opiniowana uchwała powinna zostać abrogowana z obrotu prawnego.





Warszawa, 25 kwietnia 2023 r.

## **STANOWISKO**

**Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris**

**w sprawie konsultacji projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego  
Transportu w Warszawie**

### **Główne uwagi:**

1. Projektowana uchwała Rady Miasta Stołecznego Warszawy oraz ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, budzą istotne wątpliwości z perspektywy zgodności z Konstytucją RP.
2. Projektowana uchwała nie uwzględnia wymogu proporcjonalnego ograniczenia szeregu gwarantowanych w Konstytucji praw i wolności, skutkiem czego nie powinna być przedmiotem dalszego procedowania przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy.
3. W procesie legislacyjnym wystąpiły wady związane z dotychczasowym sposobem przeprowadzania konsultacji społecznych projektu uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu.
4. Projektowana uchwała nie zawiera wszystkich elementów, wymaganych przez ustawodawcę w art. 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, skutkiem czego nie powinna być przedmiotem dalszego procedowania przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy.
5. W przypadku podjęcia prac legislacyjnych na nowo bądź w ramach korekty dotychczasowego projektu uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu w Warszawie, należy wziąć pod uwagę konieczność lepszego uwzględnienia interesów mieszkańców a także zrealizować obowiązek ochrony przedstawicieli niektórych grup społecznych, np. rodzin, kobiet w ciąży, osób niepełnosprawnych, weteranów wojennych itd.



## Wprowadzenie

W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi projektu uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu w Warszawie (dalej jako: projekt uchwały), Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris pragnie przedłożyć swoje stanowisko w ww. sprawie.

W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych sformułowane zostały zasady tworzenia Stref Czystego Transportu (dalej: SCT, strefa) na terenie gmin. Na podstawie art. 39 i 40 ww. ustawy, Rada Miasta Stołecznego Warszawy zamierza podjąć uchwałę o ustanowieniu takiej strefy na części obszaru miasta Warszawa. **Projekt uchwały w całości budzi szereg wątpliwości co do jego zgodności z obowiązującym prawem, skutkiem czego nie powinien być dalej procedowany lub, warunkowo, powinien zostać zmodyfikowany poprzez uwzględnienie zaprezentowanych poniżej uwag i zastrzeżeń.**

### 1. Ogólne zastrzeżenia dotyczące zgodności ustawy i uchwały z Konstytucją RP

Projekt uchwały budzi wątpliwości z perspektywy jego zgodności z normami wyrażonymi w Konstytucji RP. Przypomnieć należy, że art. 32 ust. 1 Konstytucji RP gwarantuje równość wszystkich wobec prawa. Zdanie drugie tego ustępu dokładnie precyzuje, że „wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne”. Konstytucja zakazuje dyskryminacji w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 ust. 2). Wywiedziona z tego przepisu zasada ogólna, zapewnia wszystkim równe traktowanie i zakaz dyskryminacji. **Projekt uchwały Miasta Stołecznego Warszawy, w powiązaniu z rozwiązaniami ustawowymi, pozostaje w sprzeczności z przytoczonymi regulacjami konstytucyjnymi, poddając dyskryminacji wybrane grupy osób, które w sposób nieproporcjonalny obejmie zakaz wjazdu na obszar projektowanej SCT.**



Polski ustrojodawca przyjął, że realizacja obowiązku ochrony środowiska, a pośrednio także ochrony zdrowia, czym uzasadnia się ustanowienie strefy, może wymagać ograniczenia innych konstytucyjnych wolności i praw. W art. 31 ust. 3 Konstytucji RP zastrzeżono jednak, że ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne m.in. dla ochrony środowiska oraz zdrowia innych osób. Kluczowe jest przy tym podkreślenie, że wskazane **ograniczenia nie mogą naruszać istoty wolności i praw**. Tym samym muszą być one wprowadzane z zachowaniem zasady proporcjonalności. **Poczyniona uwaga ma szczególnie istotne znaczenie w odniesieniu do projektu uchwały o ustanowieniu SCT w Warszawie, w której zasada proporcjonalności nie została uwzględniona w dostatecznym stopniu.** Ustanowienie strefy wiąże się tymczasem z zakazem wjazdu na jej obszar zdecydowanej większości aktualnie użytkowanych pojazdów mechanicznych, a więc wpływa na ograniczenie praw i wolności znacznej grupy osób korzystających z takich pojazdów.

W pierwszej kolejności, ustanowienie strefy oznacza **ograniczenie wolności poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej**, sformułowanej w art. 52 ust. 1 Konstytucji. Wolność tę należy interpretować w kontekście współczesnego rozwoju gospodarczego, w tym rozwoju infrastruktury i środków transportu. Poruszanie się po terytorium Rzeczypospolitej, w tym po obszarze, na którym planuje się ustanowić strefę, obejmuje wszystkie dostępne współcześnie środki transportu - w tym indywidualne środki transportu z silnikami spalinowymi - a nie wolność do poruszania się np. wyłącznie pieszo. Konstytucyjna wolność nie oznacza oczywiście całkowitej i nieograniczonej swobody przemieszczania. Władze miejskie mogą przyjąć rozwiązania administracyjnie ograniczające taką swobodę, np. z uwagi na stan infrastruktury. Istotnym jest jednak, aby **ograniczenia te nie stanowiły faktycznie wyłączenia prawa do przemieszczania dla określonej grupy osób**. Taki przypadek wystąpi w przypadku projektu uchwały, w odniesieniu do nieokreślonej liczby osób, nie tylko mieszkańców strefy, ale również osób przybywających do niej, nieposiadających środków finansowych umożliwiających wymianę dotychczasowego środka transportu na spełniający wymagania ustawy



i uchwały. Wobec braku adekwatnej oferty komunikacji zbiorowej mogącej zastąpić pojazdy prywatne objęte zakazem wjazdu na obszar SCT oraz ograniczeń pojazdów rowerowych i możliwości przemieszczania pieszo, dojdzie do faktycznego nieproporcjonalnego ograniczenia prawa do przemieszczania się.

Obok prawa do przemieszczania się **projekt uchwały, z uwagi na swoją obszerność, prowadzi do ingerencji, a w konsekwencji do ograniczenia prawa własności, ujętego w art. 64 ust. 1 Konstytucji RP.** Zgodnie z tym przepisem każdy ma prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia. Prawo własności stanowi zaś podstawę gospodarki rynkowej i podlega ochronie prawnej. Ustawa - Kodeks cywilny w art. 140 stanowi z kolei, że w granicach określonych przez ustawy i zasady współżycia społecznego właściciel może, z wyłączeniem innych osób, korzystać z rzeczy zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem swego prawa, w szczególności może pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy. **Istotą prawa własności jest możliwość korzystania z rzeczy zgodnie z jej głównym przeznaczeniem, np. wykorzystywania pojazdu jako środka transportu a nie np. środka tezauryzacji majątku. Możliwość korzystania z rzeczy (pojazdu z silnikiem spalinowym) będzie natomiast znacznie ograniczona przez projektowane przepisy.** Zarówno ustawa jak i projektowana uchwała przewidują bowiem łącznie zbyt wąski zakres wyłączeń z zakazu wjazdu na obszar strefy. Prowadzi to do radykalnego ograniczenia możliwości dysponowania określonym składnikiem majątku, w postaci pojazdów z silnikami benzynowymi lub Diesla, niespełniającymi wymagań określonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w uchwale o ustanowieniu strefy czystego transportu w Warszawie. Projekt uniemożliwia także pobieranie pożytków i innych dochodów ze swej własności. W szczególności grupie mikro i małych przedsiębiorców, którzy z jednej strony wykorzystują flotę samochodów z silnikami spalinowymi do prowadzenia działalności gospodarczej, z drugiej zaś świadczą usługi na terenie projektowanej SCT kierowane głównie lub wyłącznie do posiadaczy pojazdów z silnikiem spalinowym.



Projekt uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu w Warszawie prowadzi również do ograniczenia takich konstytucyjnych **wolności jak wyboru i wykonywania zawodu oraz wyboru miejsca pracy, o którym mowa w art. 65 ust. 1 Konstytucji i prawa do bezpiecznych oraz higienicznych warunków pracy, wskazanego w art. 66 ust. 1 ustawy zasadniczej.** Konsekwencją wprowadzenia strefy w projektowanym kształcie będzie również **ograniczenie prawa do ochrony zdrowia, a tym zapewnienia szczególnej opieki zdrowotnej dzieciom, kobietom ciężarnym, osobom niepełnosprawnym i osobom w podeszłym wieku (art. 68 ust. 1 i 3 Konstytucji) jak również prawa do pomocy dla osób niepełnosprawnych, o którym mowa w art. 69 Konstytucji oraz prawa pomocy dla członków rodzin, wyrażonego w art. 71 Konstytucji.**

Wprowadzenie strefy czystego transportu będzie miało wpływ również na ograniczenie **powszechnego i równego dostępu do wykształcenia, zapewnionego przez art. 70 ust. 4 Konstytucji RP.** Należy mieć bowiem na uwadze, że uwagi na częstotliwość obecności istotnym czynnikiem wyboru placówki edukacyjnej jest możliwość dogodnego do niej dojazdu. Wskazana okoliczność ma **szczególnie istotne znaczenie z perspektywy dostępu do edukacji na poziomie średnim i wyższym, dla osób bezpośrednio przed lub bezpośrednio po osiągnięciu pełnoletności.** Osoby takie, oczekując uzyskania władczości nad swoim życiem i możliwości podejmowania w jego toku decyzji o dalszym losie, zostaną pozbawione możliwości samodzielnego dojazdu do szkoły lub na uczelnię wyższą, położoną w obszarze obowiązywania strefy czystego transportu. W konsekwencji będą zmuszone zrezygnować z wybranego kierunku edukacji bądź kontynuować ją w innych placówkach, niezgodnie ze swoimi preferencjami. Będzie to zjawisko widoczne zwłaszcza w przypadku osób zamieszkujących poza Warszawą i, wobec niedostatecznie rozwiniętego publicznego transportu regionalnego, uzależnionych od transportu prywatnego. Realizowanego, z konieczności, tanimi, a więc niejednokrotnie niespełniającymi wymagań strefy, pojazdami samochodowymi.





**Ograniczenie wskazanych praw i wolności będzie dotyczyło w szczególności dotkliwie osoby, będące członkami rodzin wielodzietnych, osoby niepełnosprawne i chore oraz osoby w podeszłym wieku.** W ogólności, ograniczenia obowiązujące w strefie dotkną także **osoby o dochodach na tyle niskich, że bez ograniczenia zaspokajania swoich podstawowych potrzeb nie będą one mogły pozwolić sobie na zakup pojazdu samochodowego spełniającego wymagania obowiązujące w projektowanej strefie** i tym samym będą musiały znacząco zredukować swoją dotychczasową aktywność społeczną i zawodową. Projekt uchwały **zmierza więc w istocie do segregacji osób przemieszczających się po obszarze miasta stołecznego Warszawy według kryterium o charakterze majątkowym.** Ograniczenia tego rodzaju stanowią zaś nieuzasadnione, a zarazem nieuprawnione zróżnicowanie sytuacji prawnej poszczególnych grup osób.

Przepis artykułu 31 ust. 3 Konstytucji RP stanowi, że „ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób. Ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw”. Tym samym aby ingerencja w sferę konstytucyjnych praw i wolności była zgodna z prawem, muszą zostać łącznie spełnione następujące przesłanki: wymóg, aby ograniczenia były ustanowione w ustawie; przestrzegana zasada proporcjonalności; zachowany wymóg uwzględniania zasad państwa demokratycznego; przestrzegany wymóg, aby ograniczenia służyły realizacji wymienionych w tym przepisie wartości; zakaz naruszania istoty danego prawa.

Zasada proporcjonalności nakazuje prawodawcy rozważenie, czy wprowadzenie danego ograniczenia jest konieczne. Dokonać tego powinien z uwzględnieniem szeregu kryteriów. To znaczy: przydatności (czy dana regulacja jest w stanie realnie wpłynąć na postulowaną zmianę rzeczywistości), konieczności (czy dana regulacja jest niezbędna dla ochrony konkretnego interesu publicznego), proporcjonalności *sensu stricto* (czy



osiągnięte efekty nie generują zbyt znaczących ciężarów). Ponadto, dla ograniczenia praw i wolności, wymagane jest zaistnienie związku funkcjonalnego z realizacją wartości wskazanych w art. 31 ust. 3 Konstytucji oraz zakaz naruszania istoty danego prawa lub wolności. Będą one naruszone, gdy regulacje prawne nie znoszą danego prawa lub wolności w praktyce uniemożliwią korzystanie z niego, sprawiając, że staną się one jedynie pozorem prawa.

**Projektowane w uchwale ograniczenia nie mogą zostać uznane za zgodne z wzorcem konstytucyjnym.** Nie spełniają bowiem przesłanek wyrażonych w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. **Wątpliwa jest przede wszystkim ich proporcjonalność. Z pewnością zaś naruszają istotę szeregu wyżej wskazanych praw i wolności,** w szczególności do przemieszczania się i własności. Przepisy projektowanej uchwały przewidują też zbyt dużą dolegliwość względem potencjalnych efektów ograniczenia emisji zanieczyszczeń i nie uwzględniają skutków gospodarczych, związanych m.in. Z utrudnieniem funkcjonowania przedsiębiorców, w szczególności małych i mikro. Dobrane środki przeciwdziałania szkodliwemu zjawisku, jakim jest nadmierna emisja substancji, są jednak zbyt radykalne względem zakładanego, ale przy tym nieprecyzyjnie określonego celu, skutkiem czego nie ma pewności, że pozwolą na osiągnięcie rezultatów zamierzonych przez projektodawcę.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że poczynione wyżej uwagi dotyczące praw i wolności konstytucyjnych nie oznaczają przyznania priorytetu prawu własności oraz prawu do przemieszczania, nad prawem do życia i zdrowia. **Utworzenie SCT nie stanowi bowiem realizacji prawa do życia i zdrowia.** Przyjęcie takiego rozumowania oznaczałoby, że uprawnienia te narusza jakakolwiek szkodliwa dla człowieka emisja energii lub substancji, w tym np. emisja spalin z pojazdów, których dopuszczenie przewiduje projekt uchwały, w tym z pojazdów warszawskiej komunikacji zbiorowej. Oczywiście jest, że zarówno ustawodawca jak i projektodawca uchwały nie przewidują więc takiego bezpośredniego powiązania. Tym samym stwierdzić należy, że **wątpliwości dotyczące kształtu projektowanej uchwały dotyczą realizacji obowiązku**



**zachowania proporcjonalności poszczególnych praw i wolności** a nie kwestionowania tych praw i wolności jako zasady. **Zachodzi bowiem uzasadniona podstawa by uznać, że wprowadzenie SCT w projektowanym kształcie w sposób nadmierny ograniczy szereg konstytucyjnych uprawnień jednostki** jak m.in. prawo własności, prawo do edukacji (faktycznego wyboru placówki edukacyjnej), swobodę wyboru miejsca pracy i zamieszkania, prawo do wsparcia dla osób niepełnosprawnych, prawo do szczególnej opieki dla rodzin itd., nie tylko mieszkańców części obszaru Warszawy, ale również dla pozostałych jej mieszkańców oraz osób okresowo przyjeżdżających do tego miasta.

**Wskazane okoliczności uzasadniają odstąpienie od prac nad projektem uchwały o ustanowieniu SCT w Warszawie w dotychczasowym kształcie oraz podjęcie ich na nowo**, po uprzednim przeprowadzeniu szczegółowej analizy praw i wolności, które zostałyby ograniczone w wyniku jej wprowadzenia. **Alternatywnie, dopiero po rozważeniu w jakim zakresie, proporcjonalnie do oczekiwanych rezultatów, można byłoby te prawa i wolności ograniczyć, uprawnione byłoby podjęcie prac nad modyfikacją dotychczasowego projektu uchwały.** Wskazane działanie byłoby jednak uwarunkowane jednoczesnym uwzględnieniem szczegółowych uwag do projektu uchwały, o których poniżej.

## **2. Szczegółowe uwagi dotyczące projektu uchwały**

Niezależnie od poczynionych wyżej zastrzeżeń prowadzących do ogólnego wniosku o konieczności zaniechania prac nad projektem uchwały w obecnym kształcie, ze względu na naruszenie zasady proporcjonalności ograniczania praw i wolności, Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris zwraca uwagę na dotychczasowe niedostatki procesu legislacyjnego oraz projektu uchwały w kształcie poddanym konsultacjom społecznym.

Zgodnie z dyspozycją art. 40 ust. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, projekt uchwały o ustanowieniu strefy podlega konsultacjom publicznym przez nie mniej niż 21 dni. W odniesieniu do projektu uchwały w Warszawie termin ten



został określony na 3 miesiące, a więc pozostaje w zgodzie z formalnym wymogiem ustawodawcy. **Istotne zastrzeżenia budzi natomiast przebieg konsultacji oraz wykorzystywane w nich materiały.** Podstawowe źródła danych publikowane przez władze Warszawy pochodzą od podmiotów statutowo realizujących zadania z zakresu promocji elektromobilności. „Badania opinii publicznej” nie spełniały, wbrew prezentowanym twierdzeniom, wymogu reprezentatywności (np. próbę badawczą w postaci 512 osób wskazywano jako reprezentatywną dla miasta, liczącego 1,8 mln mieszkańców). Na spotkaniach, w tym spotkaniach otwartych online, obok przedstawiciela władz Warszawy występował przedstawiciel organizacji pozarządowej, zainteresowanej wprowadzeniem ograniczeń dla wjazdu pojazdów spalinowych. Prezentowana przy tym narracja przedstawiała SCT jako rozwiązanie, które będzie wprowadzone, bez względu na ewentualny brak akceptacji mieszkańców. Na spotkaniach ograniczano czas wypowiedzi dla osób, wyrażających obiekcje co do projektowanego kształtu strefy bądź też w ogóle nie dopuszczano takich osób do głosu, pomimo zgłaszanego zainteresowania. Podejmowane działania miały więc w istocie charakter reklamowo-promocyjny a nie konsultacyjny, skutkiem czego **nie można ich uznać za prowadzące do spełnienia wymogu przeprowadzenia konsultacji społecznych.** Konsultacje te należy więc przeprowadzić na nowo.

**Za niewystarczające należy uznać uzasadnienie projektu uchwały,** które zostało sformułowane w objętości 3,5 strony. Brak jest w nim uzasadnienia zakresu przyznawanych wyłączeń z zakazu wjazdu na obszar planowanej strefy ani uzasadnienia dla jej granic w przestrzeni. Brak jest też dostatecznego wyjaśnienia dla zakazu wjazdu dla dominującej grupy pojazdów, co kontrastuje np. ze stosunkowo dokładnym wyjaśnieniem wyłączenia z zakazu dla motocykli i quadów. Ograniczone są również źródła badań, których wyniki mają uzasadniać wprowadzenie strefy. Nie wskazano także np. wszystkich rodzajów źródeł emisji zanieczyszczeń, podając jedynie udział emisji spalin z określonego rodzaju pojazdów (z silnikami Diesela) oraz pochodzenie tlenków azotu „z ruchu ulicznego” w aglomeracji warszawskiej (w tym przypadku w oparciu o raport NIK z 2018 r., a więc nie odzwierciedlający aktualnego poziomu zanieczyszczeń).



**Projekt uchwały nie zawiera precyzyjnego wskazania granic SCT.** Oznaczenia ujęte w załączniku nr 1 nie pozwalają na dokładne określenie tych granic w ogólnej siatce ulic miasta. Użyte przez projektodawcę oznaczenia ograniczają się bowiem do ogólnych określeń i nazw ulic oraz numerów linii kolejowych. Tym samym uchwała nie spełnia wymogu wyrażonego w art. 40 ust. 2 pkt 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Za dalece niewystarczające należy również uznać stwierdzenie, wyrażone w § 3 ust. 2 projektu uchwały, że sposób organizacji ruchu w strefie odbywać się będzie na zasadach ogólnych określonych odrębnymi przepisami. Organizacja ruchu, stosownie do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, odbywa się bowiem według określonego planu. **Sposób organizacji ruchu w strefie musi stanowić część uchwały o ustanowieniu tej strefy, tymczasem w projektowanej uchwale w ogóle nie został on ujęty.** Nie można bowiem za takie ujęcie uznać ogólnego odesłania od odrębnych aktów prawnych. Sposób organizacji ruchu w strefie powinien zostać opracowany w sposób odrębny od dotychczas obowiązującego m.in. z uwzględnieniem okoliczności, że ograniczenia strefy obejmują wyłącznie na drogach zarządzanych przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy oraz miasto stołeczne Warszawa, a nie np. na drogach wewnętrznych czy zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Następnie organizacja ruchu powinna zostać przedstawiona do wiadomości publicznej jako części projektu poddawanego konsultacjom społecznym. Dopiero wówczas można byłoby uznać, że doszło do realizacji obowiązku sformułowanego w art. 40 ust. 2 pkt 2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

**Zakres wyłączeń z zakazu wjazdu do strefy nie jest jednoznaczny.** O ile w przypadku pojazdów, określonych w punktach 1-5 załącznika nr 2 określono terminowy lub bezterminowy okres obowiązywania wyłączenia, to analogicznego rozwiązania nie zastosowano w odniesieniu do pojazdów wyliczonych w punktach 6-9. **Nie jest więc jasne,**





czy wyłączenia mają charakter bezterminowy czy też terminowy, a jeśli tak, to w jakim okresie obowiązują.

W odniesieniu do wyłączenia sformułowanego w punkcie 9 załącznika nr 2 nie określono w jaki sposób ma być zgłaszany uprzedni wjazd na obszar strefy, kiedy należy zgłaszać chęć wjazdu, w jaki sposób będą gromadzone dane na ten temat czy organ może odmówić przyjęcia zgłoszenia takiego wjazdu, czy też w jaki sposób należy rozumieć pojęcie „wjazdu (...) maksymalnie cztery dni w roku”. Tym samym, mimo że projektodawca słusznie dostrzegł potrzebę wyłączenia zakazu dla pojazdów niespełniających wymagań strefy, nie stanął na wysokości zadania pod względem należytej precyzji zastosowanego rozwiązania legislacyjnego.

Podsumowując zakres szczegółowych uwag stwierdzić należy, że **uchwała w projektowanym kształcie nie powinna być podjęta przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy. Nie spełnia ona bowiem przewidzianych ustawowo warunków formalnych dla tego rodzaju aktu prawa miejscowego.**

### **3. Propozycje zmian, które powinny zostać uwzględnione w projekcie uchwały**

Bez względu na poczynione wyżej uwagi ogólne dotyczące braku zasadności kontynuowania prac nad dotychczasowym projektem uchwały o ustanowieniu SCT w Warszawie oraz szczegółowe uwagi i zastrzeżenia dotyczące niespełniania przez ten projekt uchwały wymagań ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris, pragnie przedstawić propozycje zmian, które należy uznać za potencjalnie najmniej ingerujące w konstytucyjnie gwarantowane prawa i wolności w odniesieniu do SCT, potencjalnie ustanowionej w przyszłości, w Warszawie. Alternatywnie, w przypadku kontynuowania prac nad projektem uchwały, po usunięciu wyżej wskazanych uwag i zastrzeżeń, celowym wydaje się uwzględnienie sformułowanych



nizej propozycji zmian, jako zabezpieczających minimalny poziom praw i wolności mieszkańców.

Mając na względzie określone w art. 39 ust. 4 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych upoważnienie do ustanawiania przez radę gminy dodatkowych wyłączeń podmiotowych i przedmiotowych, Instytut proponuje rozszerzenie katalogu wyłączeń sformułowanego w załączniku nr 2 projektu uchwały, o **pojazdy samochodowe kierowane**, w rozumieniu art. 2 pkt 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przez:

- **osoby stale zamieszkujące na obszarze obowiązywania Strefy Czystego Transportu w Warszawie;**
- **osoby posiadające Kartę Dużej Rodziny;**
- **osoby posiadające legitymację osoby niepełnosprawnej;**
- **osoby posiadające legitymację Honorowego Dawcy Krwi oraz legitymację Dawcy Przeszczepu lub Zasłużonego Dawcy Przeszczepu;**
- **osoby posiadające legitymację weterana oraz weterana poszkodowanego**, w rozumieniu art. 2 i 3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa;
- **kobiety pozostające w ciąży**, legitymujące się zaświadczeniem wydanym przez uprawnionego lekarza;
- **osoby, jeżeli w pojeździe samochodowym równoległe jest przewożone co najmniej jedno dziecko w wieku do lat 5.**

Wyłączenie z zakazu wjazdu na obszar strefy powinno obejmować także pojazdy które nie emitują bądź w ograniczonym zakresie emitują do atmosfery szkodliwe substancje, w związku z czym mają, jedynie niewielki wpływ na poziom emisji ogółem (w szczególności emisji tlenków azotu). Zakres wyłączeń przedmiotowych powinien więc obejmować bezterminowe **wyłączenie dla:**



- **pojazdów hybrydowych**, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz
- **pojazdów posiadających instalację LPG**, w przypadku posiadania dokumentującego ją wpisu w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

Jako celowe należy uznać również **wyłączenie z zakazu wjazdu do strefy dla pojazdów, które zostały dopuszczone, przez upoważnione do tego władze, do wjazdu na obszar stref niskiej emisji (*low emission zone*) lub innych porównywalnych pod względem celu do SCT w Warszawie, znajdujących się na obszarze Unii Europejskiej, pod warunkiem udokumentowania posiadania takiego uprawnienia w sposób zgodny z danym prawem lokalnym.** Biorąc pod uwagę wspólny cel wskazanego rodzaju rozwiązań prawnych, wydaje się uprawnione, aby pojazdy spełniające wymagania wjazdu na obszar kilkuset stref obowiązujących współcześnie w Unii Europejskiej, mogły wjechać również do strefy w Warszawie. W odniesieniu do większości przypadków pojazdy o których mowa, będą równolegle spełniały wymagania ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz uchwały w projektowanym kształcie (co do zasady ograniczenia obowiązujące w innych państwach UE są analogiczne bądź bardziej dale idące niż przewidziane w prawie polskim) niemniej może wystąpić także przypadek rozbieżności pomiędzy wymaganiami obowiązującymi w różnych państwach. **Zastosowanie proponowanego wyłączenia byłoby więc praktyczne i pomocne dla osób okazjonalnie przemieszczających się do Warszawy np. przedsiębiorców czy pracowników delegowanych z miast i regionów UE, w których obowiązują rozwiązania normatywne wskazanego rodzaju.**

W stosunku do wyłączenia sformułowanego w załączniku nr 2 pkt 9 projektu uchwały, proponuje się rozszerzenie **uprawnienia do wjazdu dla pozostałych pojazdów samochodowych, których wjazd do strefy został uprzednio zgłoszony, maksymalnie dwadzieścia cztery, a nie cztery, dni w ciągu roku kalendarzowego.** Uprawnienie takie umożliwiłoby wjazd na obszar strefy dwa razy w miesiącu, co należy uznać za stanowiące niewielkie obciążenie pod względem poziomu potencjalnej emisji substancji do atmosfery



a zarazem w większym stopniu umożliwiłaby realizację potrzeb społecznych, kulturalnych czy zdrowotnych osób zainteresowanych wjazdem na obszar strefy własnym pojazdem z silnikiem spalinowym. Należy bowiem mieć na uwadze, że **projektowany obszar SCT w Warszawie obejmuje szereg obiektów o znaczeniu kluczowym i unikatowym w skali całego państwa, m.in. specjalistycznych placówek medycznych, muzeów, teatrów, szkół wyższych itd.** Trudno uznać za wystarczające, i w jakikolwiek sposób uzasadnione, planowane dopuszczenie tylko dla czterech wjazdów w ciągu roku. Ograniczałyby ono bowiem możliwość sprawnej i wygodnej realizacji wspomnianych potrzeb przeciętnie zaledwie do jednego wjazdu na kwartał. **Projektodawcy uchwały zdają się więc nie uwzględniać poziomu potrzeb znacznej części społeczeństwa, np. osób starszych, wymagających częstych wizyt w specjalistycznych placówkach medycznych czy też zainteresowanych dostępem do tzw. wysokiej kultury, w instytucjach niemających odpowiedników w pozostałych regionach kraju.**

#### 4. Podsumowanie

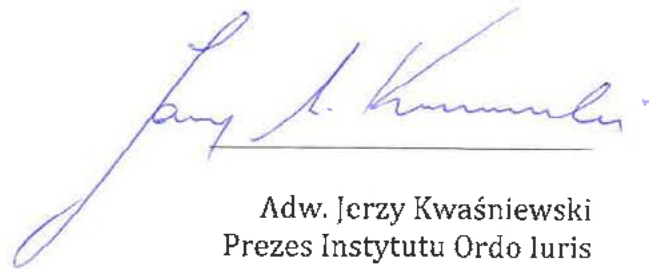
**Projektowana uchwała nie powinna zostać wprowadzona do obrotu prawnego z uwagi na liczne wady, związane zarówno z potencjalnym naruszeniem przez nią przepisów Konstytucji RP, jak i przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Z tego względu, Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris rekomenduje zaniechanie prac nad projektem uchwały w dotychczas prezentowanym kształcie, jako niespełniającej minimalnych standardów zgodności z prawem powszechnie obowiązującym.**

**Ewentualne wznowienie prac nad uchwałą o ustanowieniu SCT powinno zostać poprzedzone ustaleniem granic ograniczenia praw i wolności osób na obszarze objętym oddziaływaniem strefy. Z perspektywy gwarancji konstytucyjnych można bowiem akceptować sytuacji, w której ograniczenia te nie są kształtowane w sposób proporcjonalny.**



Konieczne jest również **przeprowadzenie rzetelnych konsultacji społecznych**, tj. uwzględniających różne punkty widzenia na przedmiotowy temat. Konsultacje nie powinny sprowadzać się do promowania określonego rozwiązania i odrzucania propozycji społecznych bez należytego ich rozpatrzenia i uzasadnienia ewentualnego nieuwzględnienia.

**Projekt uchwały powinien zawierać wszystkie elementy określone obowiązującym prawem**, w szczególności wysłowione w art. 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. **Ograniczenia prawa do wjazdu do strefy nie powinny być natomiast skierowane wobec przedstawicieli grup społecznych czasowo lub stale wymagających szczególnej ochrony** tj. m.in. rodzin, kobiet w ciąży, osób niepełnosprawnych i chorych, osób zasłużonych dla społeczeństwa (np. Honorowych Krwiodawców czy powstańców warszawskich), a w maksymalnym wariantcie wszystkich mieszkańców strefy, jako objętych jej miejscowym oddziaływaniem bez ograniczeń temporalnych.



Adw. Jerzy Kwaśniewski  
Prezes Instytutu Ordo Iuris



STOWARZYSZENIE  
**Polonia  
Christiana**