



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1153.2015

Kraków, 28 GRU. 2015

**Pan**  
**Aleksander Miszański**  
**Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie stref ograniczonego ruchu zależnych od stanu zanieczyszczenia powietrza, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 2 grudnia 2015 r., uprzejmie informuję:

Osiągnięcie wymaganych standardów jakości powietrza jest jednym z priorytetów władz Miasta Krakowa. Mieszkańcy miasta, ze względu na różne uwarunkowania (m.in. niekorzystne ukształtowanie terenu, warunki meteorologiczne, niską emisję, emisję komunikacyjną) są narażeni na wysokie stężenia zanieczyszczeń, a tym samym na pogorszenie jakości zdrowia i komfortu życia. Dążąc do zapewnienia mieszkańcom możliwości życia w zdrowym środowisku, na wielu szczeblach zarządzania podejmowane są różnorodne działania, zmierzające do poprawy tego stanu.

Sposób postępowania w sytuacjach ryzyka nagłego wystąpienia zagrożenia jakości powietrza atmosferycznego reguluje w szczególności Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, uchwalony przez Sejmik Województwa Małopolskiego (uchwała nr XLII/662/13 z 30 września 2013 r.), ustawa z 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym oraz Plan Zarządzania Kryzysowego. Zarządzeniem nr 664/2015 Prezydenta Miasta Krakowa z 25 marca 2015 r. powołany został Zespół Zarządzania Kryzysowego Miasta Krakowa, który jako organ doradczy, zapewnia wykonywanie zadań z zakresu zarządzania kryzysowego.

Strefy ograniczonego ruchu na obszarze Gminy Miejskiej Kraków wprowadzone zostały na mocy uchwały Rady Narodowej Miasta Krakowa nr XXXVI/225/88 z dnia 6 kwietnia 1988 r. w sprawie projektu „uspokojenia ruchu kołowego w śródmieściu Krakowa”, na mocy której zdecydowano o utworzeniu w Krakowie z dniem 1 października 1988 r. trzech stref: ruchu pieszego (strefa A), ruchu ograniczonego (strefa B) oraz ograniczonego postoju (strefa C).

Brak jest jednak powszechnie obowiązujących przepisów prawa wprost zakazujących nakładania ograniczeń w zakresie dostępności dla ruchu samochodowego dróg publicznych usytuowanych w granicach jednostki samorządu terytorialnego. Faktyczne uwarunkowania wprowadzenia tego rodzaju rozwiązań mogą spowodować konieczność ogromnego zaangażowania sił i środków służb odpowiedzialnych za egzekucję przestrzegania przepisów

ruchu drogowego oraz przestrzegania obowiązującego oznakowania poziomego i pionowego. Specyfika układu komunikacyjnego Miasta Krakowa determinuje znaczące trudności w przygotowaniu i wprowadzeniu projektu docelowej organizacji ruchu przewidującej tego rodzaju rozwiązania. Zachodziłaby wówczas również możliwość zakłócenia funkcjonowania społeczności lokalnej w dotychczasowym kształcie, tym samym pociągając za sobą ogromne koszty społeczne.

Wprowadzenie oznakowania przewidującego „automatyczne” ograniczenie dostępności określonego obszaru dla pojazdów wymagałoby wprowadzenia stosownego oznakowania na gruncie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.) i ustanowienie dopuszczalności zastosowania oznakowania w celu ochrony środowiska jako uzupełnienia katalogu wartości chronionego obecnie przez zespół norm określających porządek ruchu na drogach.

Informację o wprowadzanej zmianie organizacji ruchu, zgodnie z § 12 aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729), należy podać z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem. Wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu w zależności od stanu zanieczyszczenia w proponowanej przez Pana Radnego formie nie jest zatem możliwe.

Alternatywnym rozwiązaniem może być wyznaczenie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej. Jednakże również ich nie można wprowadzić interwencyjnie. Ponadto, aktualnie nie ma możliwości prawnych pozwalających na zastosowanie takiego rozwiązania, gdyż w ramach nowelizacji ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (tekst jednolity z 2013 r. Dz. U. poz. 1232 z późn. zm.) regulacje dotyczące możliwości wprowadzenia takich stref nie zostały uwzględnione. Rozwiązania stosowane w innych krajach europejskich (jak np. zakaz ruchu dla samochodów w zależności od numeru rejestracyjnego) wymagają adaptacji do warunków krajowych. Jednak również i one miałyby bardziej charakter docelowy (choć istnieje możliwość podania okresu obowiązywania zakazu – np. od grudnia do marca) niż interwencyjny. Niemniej jednak, powyższe propozycje wymagają przeprowadzenia konsultacji społecznych oraz szeroko zakrojonej akcji informacyjnej, a także wnikliwej analizy prawnej pod kątem zgodności z obowiązującym prawem.

z up. PREZYDENTA MIASTA  
  
Elżbieta Koterba  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Kształtowania Środowiska
3. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
4. Wydział Gospodarki Komunalnej
5. Doradca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Jakości Powietrza
6. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. Aa