

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.41.2016

Lotus: 020316 - 1967

Pani
Klaudia Strzelecka
Radna Miasta Poznania

Poznań, 2 marca 2016 r.

Szanowna Pani Radna,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 16 lutego 2016 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelację Pani Radnej w sprawie jakości powietrza w Poznaniu, uprzejmie informuję:

Z wyjaśnień, o które w sprawie będącej przedmiotem Pani interpelacji zwróciłem się do Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego i Wydziału Ochrony Środowiska wynika, co następuje:

1. „Czy wszystkie autobusy miejskie mieszczą się w dozwolonych normach wydzielanych spalin?”

Wszystkie autobusy należące do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Poznań sp. z o.o. spełniają normy emisji. W przeciwnym razie tabor autobusowy poddawany okresowym badaniom technicznym/diagnostycznym nie byłby dopuszczony do ruchu drogowego (w załączeniu informacja ilościowa dotycząca spełnianych przez autobusy komunikacji miejskiej norm emisji spalin dla operatorów publicznego transportu zbiorowego).

Europejski standard emisji spalin, określany za pomocą tzw. norm EURO ustala dopuszczalne emisje spalin dla nowych samochodów, a więc dotyczy pojazdów w dacie ich wyprodukowania. Obecnie dla pojazdów ciężkich od 1 sierpnia 2014 roku obowiązuje norma EURO VI, zatem wszystkie nowe autobusy kupowane po tej dacie spełniają tę normę. Natomiast pojazdy zakupione w latach wcześniejszych oraz używane pojazdy kupowane na rynku wtórnym spełniają normy odpowiednie do dat ich produkcji. Obecnie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Poznaniu eksploatuje autobusy spełniające normy od EURO II do EURO VI.

Ponadto obecne zapisy umowy wykonawczej o świadczenie usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, zawartej z MPK Poznań sp. z o.o., w § 4 ust. 2 pkt 3 zobowiązują Operatora, w przypadku zakupu pojazdów używanych do wprowadzania do eksploatacji autobusów, spełniających normę czystości spalin co najmniej EURO 3. Zapis ten, z uwagi na zmieniające się wymogi dotyczące nowych pojazdów z założenia również podlegał będzie zaostreżeniom.

Warto także wskazać, że w listopadzie 2008 roku staliśmy się właścicielami **pierwszego w Polsce** a dziewiątego w Europie autobusu z napędem hybrydowym.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Poznań sp. z o.o. oraz zespół Politechniki Poznańskiej przeprowadziły porównanie zużycia paliwa autobusu hybrydowego i autobusu Diesla. Obok mniejszego zużycia paliwa do innych efektów związanych z wprowadzeniem do eksploatacji autobusów hybrydowych należy zaliczyć:

- zmniejszoną o 13,3% emisję tlenków azotu NO_x, o 25,3%, emisję CO₂ o 31,2% emisję węglowodorów, o 56,4% emisję CO i o 78% emisję cząstek stałych,
- mniejszą o ponad połowę emisję hałasu,
- zwiększoną żywotność okładzin i tarcz hamulcowych (z badań MPK wynika, że eksploatacja tarcz hamulcowych wydłuży się z 200 do 350 tys. km),
- dwa razy rzadszą wymianę oleju silnikowego niż w tradycyjnych autobusach z silnikiem Diesla.

Dodatkowo informuję, iż zgodnie z raportem Najwyższej Izby Kontroli z dnia 29 grudnia 2014 r. „Ochrona powietrza przed zanieczyszczeniami” samochody odpowiadają w skali kraju za zaledwie 6 % zanieczyszczeń powietrza w zakresie „smogotwórczego” pyłu PM₁₀.

W obszarach zurbanizowanych o znacznym natężeniu ruchu samochodowego stopień odpowiedzialności jest wyższy; w Krakowie - mieście z najbardziej zanieczyszczonym powietrzem w Polsce, samochody mają jednak niezbyt duży wpływ na zapylenie, bo odpowiadają za 16 % zanieczyszczeń powietrza. Co więcej, przekroczenia dopuszczalnych norm występują tylko w sezonie grzewczym, stąd ograniczanie ruchu samochodów ma niewielki wpływ na stan powietrza, bo głównym źródłem zanieczyszczeń jest indywidualne ogrzewanie mieszkań, odpowiadające za 91 % pyłu PM₁₀ w skali kraju (w skali Krakowa 41%, ale także 68 % rakotwórczego i mutagennego benzopirenu).

Ustosunkowując się do sugestii Pani Radnej odnośnie wprowadzenia darmowych przejazdów komunikacją miejską dla kierowców w okresach największego stężenia zanieczyszczeń powietrza uprzejmie informuję, że wprowadzenie bezpłatnych przejazdów publicznym transportem zbiorowym podczas przekroczenia norm poziomu zanieczyszczenia może skutkować spadkiem przychodów do budżetu Miasta Poznania z tytułu sprzedanych biletów do około 600 000,00 zł za każdy dzień roboczy (w soboty i niedziele do około 300 000,00 zł za każdy dzień). W kalkulację wliczone są bilety czasowe, tPortmonetka oraz ewentualne zwroty z tytułu reklamacji pasażerów, którzy posiadają bilet miesięczny i chcieliby odliczyć dni, w których komunikacja byłaby bezpłatna. Należy również wziąć pod uwagę konieczność uzgodnienia z gminami ościennymi, z którymi Miasto Poznań zawarło porozumienie międzygminne, ewentualnego zwolnienia z opłat za przejazdy w dni z przekroczoną normą zanieczyszczeń, ponieważ decyzja taka będzie skutkowałą zwiększeniem wysokości dotacji ze strony tych gmin.

Jednocześnie pragnę wskazać, że kierunek rozwoju transportu i komunikacji, w jakim zmierza Miasto Poznań to właśnie zminimalizowanie ruchu samochodowego w centrum miasta.

Przykładem może być zrealizowany w lipcu 2015 roku jednopoziomowy parking buforowy przy skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej z ul. Cmentarną. Parking ten należy do parkingów typu Park&Ride pozwalających na pozostawienie samochodu na parkingu i przesiadkę podróżnego do komunikacji publicznej. W ten sposób próbujemy skłonić kierowców do wyboru innego, bardziej przyjaznego środowiska środka transportu.

Zarząd Transportu Miejskiego stale zachęca do korzystania z transportu publicznego promując takie udogodnienia dla pasażerów jak m.in.:

- korzystanie z tPortmonetki, która zapewnia korzystniejszą taryfę gdyż obniżony został koszt całkowitego przejazdu na trasach dłuższych niż 5 przystanków oraz dodatkowo powyżej 21 przystanku,

- Bilet Seniora, który jest atrakcyjnym biletem okresowym dla osób, które ukończyły 65 lat a nie ukończyły 70 roku życia,
- uruchomiony w połowie grudnia 2015 r. Program Premiowy – na koncie klienta, który do niego przystąpił automatycznie zbierane są punkty zdobywane przy zakupie biletów okresowych, które zgromadzone w odpowiedniej ilości umożliwiają zakup Biletów w Programie Premiowym oraz uzyskanie rabatu przy doładowaniu tPortmonetki.

Ponadto Miasto dba o rozwój infrastruktury rowerowej w Poznaniu, poszerzanie budowy siatki ścieżek rowerowych oraz zwiększanie ilości stacji Poznańskiego Roweru Miejskiego. Działania te służą promowaniu komunikacji rowerowej jako formy przyjaznej środowisku.

2. „Ile osób skorzystało z programu KAWKA we wszystkich jej edycjach?”

Realizacja programu Kawka rozpoczęła się w 2015 roku, tak więc do tej pory odbyła się jedna edycja naboru i rozliczenia wniosków dotyczących dotacji na likwidację źródeł opalanych paliwem stałym i zastąpienie ich rozwiązaniami proekologicznymi.

W 2015 roku złożono 99 wniosków, 69 zostało pozytywnie zakwalifikowanych do dofinansowania, ale 15 wnioskodawców odstąpiło od realizacji. Dla 53 rozliczonych pozytywnie wniosków udzielono 428.138,23 zł dofinansowania, które objęło 99 lokali mieszkalnych - 39 na Starym Mieście i Chwaliszewie oraz 35 na Łazarzu. Największa dotacja wyniosła ponad 44 tys. zł, a najniższa niespełna 3 tys. zł.

W wyniku tych działań osiągnięto redukcję pyłu PM10 w wysokości około 3,3 tony/rok oraz benzo-alfa-pirenu 2,04 kg/rok - oznacza to mniejsze zużycie paliw stałych o około 400 ton rocznie.

3. „Czy Prezydent planuje wprowadzić spójną politykę dotyczącą czystości powietrza w mieście?”

Działania Prezydenta Miasta dotyczące jakości powietrza uwarunkowane są obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawnymi.

Główną przyczyną występowania przekroczenia liczby dni (o kilkanaście dni powyżej dopuszczalnych 35 w roku), w których przekroczone są stężenia 24-godzinne pyłu PM10 jest tzw. niska emisja, pochodząca przede wszystkim z procesu spalania paliw stałych w indywidualnych systemach grzewczych, występująca w czasie niekorzystnych warunków pogodowych. Rozkład czasowy stężeń wskazuje na wyraźne powiązanie odnotowywanych przekroczeń z sezonem grzewczym, który trwa od października do marca.

Według obecnego prawa, spalanie paliw stałych w indywidualnych systemach grzewczych nie jest w Polsce zakazane.

Prezydent Miasta nie posiada kompetencji, które pozwoliłyby na nakazanie mieszkańcom zaprzestania ogrzewania, przy pomocy niskosprawnych pieców na paliwo stałe i zmiany sposobu ogrzewania na inne, bardziej ekologiczne.

Jedyną możliwość prawną wyeliminowania niskiej emisji daje art. 96 ustawy Prawo ochrony środowiska, zgodnie z którym **sejmik województwa** może w drodze uchwały wprowadzić ograniczenia lub zakazy w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw. Projekt takiej uchwały opracowuje zarząd województwa, który przedstawia projekt do zaopiniowania właściwym miejscowo wójtom, burmistrzom lub prezydentom miast i starostom (art. 96 ust. 2 i 3 ww. ustawy).

Oznacza to, że sejmik województwa może w drodze uchwały wprowadzać na konkretnym obszarze (chodzi o obszary, gdzie nie dotrzymywane są standardy jakości powietrza) ograniczenia lub zakazy, rodzaje lub jakość paliw dopuszczonych lub zakazanych, parametry techniczne

dopuszczonych do stosowania instalacji i urządzeń oraz obowiązki podmiotów objętych uchwałą i organów administracji.

W związku z tym, **wprowadzenie na podstawie art. 96 ustawy Prawo ochrony środowiska odpowiedniej uchwały przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego jest jak najbardziej popierane przez Miasto**, tym bardziej, że obszar miasta Poznania w znaczącej części wyposażony jest w niezbędną infrastrukturę techniczną (86% zaopatrzenia z sieci).

Aktualnie obowiązujące przepisy ustawy Prawo ochrony środowiska pozwalają samorządom jedynie na wspieranie działań o charakterze inwestycyjnym, dlatego też Miasto Poznań podjęło działania polegające na udzieleniu dotacji celowych wspierających mieszkańców w likwidacji pieców i kotłów zasilanych paliwem stałym, i zastąpienie ich podłączeniem do m.s.c, ogrzewaniem gazowym, elektrycznym oraz na modernizacji w ww. zakresie miejskiego zasobu mieszkalnego.

W pierwszym etapie w latach 2015 – 2017 planuje się koncentrację działań poprzez wymianę ogrzewania w najbardziej obciążonych obszarach miasta, określanych wg gęstości emisji, tj.: Stare Miasto i Chwaliszewo, Wilda Północna i Łazarz.

Powyższe działanie finansowane jest z budżetu Miasta Poznania ze wsparciem środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej jak i Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu, w ramach programu „KAWKA”.

Od 2018 roku przewiduje się fazę II obejmującą teren całego miasta z wartościowaniem zadań według gęstości emisji, jednakże warunki będzie można określić w 2017 roku, w zależności od możliwości pozyskania środków ze źródeł zewnętrznych.

Powyższy zakres działań w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza został określony uchwałą Nr XI/316/15 z dnia 26 października 2015 r. Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w sprawie określenia „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu PM10 oraz B(a)P dla strefy aglomeracja poznańska, którego integralną część stanowi plan działań krótkoterminowych w zakresie pyłu PM10”.

Rozwiązaniem, które mogłoby przyczynić się do poprawy jakości powietrza, szczególnie w dużych miastach, gdzie udział emisji komunikacyjnej jest wysoki to wprowadzenie tzw. stref ograniczonej lub zakazanej emisji. Jak dotąd brak jest jakichkolwiek przepisów prawnych, które umożliwiłby samorządom gminnym wprowadzenie strefy ograniczonej lub zakazanej emisji z transportu.

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZIDENTA
MIASTA POZNANIA

Maciej Wudarski

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta Poznania

L.p.	Operator	Liczba pojazdów (autobusów) wg normy czystości spalin (EURO):								Liczba pojazdów z normą czystości spalin ≥ 3	Udział pojazdów z normą czystości spalin ≥ 3 w ogólnej liczbie pojazdów [%]
		ogółem	0	1	2	3	4	5	6	EEV	
1	2	3									(4)/(3)
1	MPK Poznań Sp. z o.o.	316			33	110	3	7	3	160	90%
2	PUK Komorniki Sp. z o.o.	25		2	8	3	2	6	4		60%
3	P.T. TRANSLUB Sp. z o.o.	30		5	17	1	1	6			27%
4	KPA KOMBUS Sp. z o.o.	11			5	2	4				55%
5	ZUK ROKBUS Sp. z o.o.	13	4		6	3					23%
6	ZKP Suchy Las Sp. z o.o.	20			10	7	3				50%
7	P.W. TRANSKOM Sp. z o.o.	19			5	4	7	3			74%
	Ogółem Operatorzy gminni	118		7	51	20	17	15	4	0	47%
	Ogółem MPK + Operatorzy gminni	434		7	84	130	20	22	7	160	78%