



Szczecin 2019- *K... - 83*

Nasz znak: WOŚr-S.152.02.2019.AK
UNP:152/S/19

Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz.870) – zawiadamiam, że petycja z dnia 04 października 2019 r. w sprawie podjęcia zdecydowanych działań zmierzających do wprowadzenia w Szczecinie uchwały antysmogowej na wzór tej, która została wprowadzona w Krakowie *została częściowo uwzględniona.*

Uzasadnienie:

W dniu 04 października 2019 r., do Urzędu Miasta Szczecin wpłynęła petycja, w sprawie podjęcia zdecydowanych działań zmierzających do wprowadzenia w Szczecinie uchwały antysmogowej na wzór tej, która została wprowadzona w Krakowie.

Mając świadomość jak istotny wpływ na degradację środowiska naturalnego oraz zdrowie i jakość życia człowieka mają zanieczyszczenia emitowane do atmosfery, w mieście Szczecin na bieżąco monitorowana i analizowana jest jakość powietrza. Do przeprowadzenia rocznej oceny jakości powietrza i wynikającej z niej klasyfikacji stref na terenie Szczecina wykorzystywane są 3 stanowiska pomiarowe. W 2018 roku Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie prowadził automatyczne pomiary zanieczyszczeń powietrza z wykorzystaniem stacji automatycznych zlokalizowanych przy ul. Andrzejewskiego, ul. Piłsudskiego i ul. Łącznej. Pomiary manualne pyłu PM10 prowadzone były na stanowiskach pomiarowych przy ul. Andrzejewskiego i ul. Piłsudskiego, natomiast pyłu PM2,5 na stacji przy ul. Andrzejewskiego. Przeprowadzona ocena wyników pomiarów pyłu zawieszonego PM2,5 oraz PM10 uzyskanych na stanowiskach pomiarowych wskazuje, że strefa Aglomeracja Szczecińska otrzymała klasę A dotyczącą PM2,5 oraz PM10, ze względu na kryterium stężeń średniorocznych. Powyższe oznacza, iż poziom stężenia ww. zanieczyszczeń nie przekraczał poziomu dopuszczalnego. Ponadto dane

pomiarowe z lat ubiegłych wskazują, że ostatnie występowanie ponadnormatywnych stężeń pyłu PM10 miało miejsce w roku 2014, natomiast od 2010 r., w którym rozpoczęto ocenę poziomu stężenia pyłu PM2,5 w powietrzu, nie stwierdzono przekroczeń w przedmiotowym zakresie.

Dla porównania w 2018 r. w przywołanym w Pańskiej petycji Mieście Kraków normy roczne dla pyłów PM10 oraz PM2,5 nie były dotrzymane. Z uwagi na powyższe strefa Aglomeracja Krakowska otrzymała klasę C co oznacza, iż poziom stężeń zanieczyszczeń znajdował się powyżej poziomu docelowego. Oceny jakości powietrza wykonywane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie wskazują na bardzo zły stan jakości powietrza w Krakowie. W obliczu rażąco przekraczanych norm jakości powietrza, a w konsekwencji naruszenia prawa do życia i ochrony zdrowia władze Krakowa zdecydowały o wprowadzeniu uchwały antysmogowej.

Ponadto informuję, iż dnia 26 września 2018 r. została wprowadzona uchwała antysmogowa dla województwa zachodniopomorskiego (uchwała nr XXX/540/18 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa zachodniopomorskiego ograniczeń i zakazów w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw). Przedmiotowa uchwała jest aktem prawa miejscowego i została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 29 października 2018 r. (Dz. U. z 2018 r., poz. 4984). Zakazy i ograniczenia wymienione w akcie prawa miejscowego obowiązują wszystkich użytkowników instalacji o mocy poniżej 1 MW, w których następuje spalanie paliw stałych, tj. mieszkańców województwa zachodniopomorskiego, samorządy oraz podmioty działające na jego terenie. Odnosząc się do pytania dotyczącego wprowadzenia zakazu używania kotłów o najniższej klasie informuję, że zgodnie z powyższą uchwałą docelowo na terenie województwa zachodniopomorskiego dopuszczone będzie eksploatowanie instalacji na paliwo stałe spełniające minimalny standard emisyjny zgodny z 5 klasą pod względem granicznych wartości sprawności cieplnej oraz granicznych wartości emisji zanieczyszczeń normy PN-EN 303-5:2012. Określone w uchwale terminy wymiany kotłów są następujące:

- do 1 stycznia 2024 r. wymienić należy kotły niespełniające żadnych standardów emisyjnych (kotły bezklasowe tzw. kopciuchy)
- do 1 stycznia 2028 r. wymienić należy kotły poniżej klasy 5.

Jednocześnie na terenie województwa zachodniopomorskiego dopuszczone będzie eksploatowanie ogrzewaczy pomieszczeń (kominki, kozy, piece kaflowe itp.) spełniających minimalne poziomy sezonowej efektywności energetycznej i normy emisji zanieczyszczeń dla sezonowego ogrzewania pomieszczeń określone w ust. 1 i 2 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1185 z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwo stałe. Wymiana lub dostosowanie ogrzewaczy niespełniających powyższych wymogów musi nastąpić do 1 stycznia 2028 r.

Odpowiadając na Pana pytanie dotyczące działań jakie Miasto Szczecin zamierza podjąć w najbliższym roku oraz w ciągu 5 lat w celu znacznego zmniejszenia emisji pyłów PM2,5 i PM10 informuję, że kontynuowane będą przedsięwzięcia mające na celu poprawę jakości powietrza. Według danych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska głównym źródłem emisji pyłu są procesy spalania (SNAP 01, SNAP 02, SNAP 03), z których pochodzi ok. 65% całkowitej emisji. Kategoria SNAP 02 (procesy spalania w sektorze komunalnym i mieszkaniowym) ma największy udział w emisjach pyłu PM10 i stanowi 61%. Emisje z transportu drogowego oraz innych pojazdów i maszyn (SNAP 07 oraz SNAP 08) stanowiły

ok. 7% całkowitej emisji pyłu PM10 w roku 2018¹. W związku z powyższym w 2020 roku w ramach Programu MEWA Miasto będzie kontynuowało działania związane z wymianą starych, niskosprawnych kotłów, w których spalane jest paliwo stałe (węgiel) na proekologiczne źródła ciepła. Ponadto Gmina Miasto Szczecin ubiega się o środki unijne na realizację działań związanych z udzielaniem wsparcia na wymianę kotłów i pieców w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 - działanie 2.14 Poprawa jakości powietrza – Zachodniopomorski Program Antyśmogowy. Pozyskane środki pozwoliłyby na zmodernizowanie źródeł ciepła w 250 lokalizacjach w latach 2020 – 2022.

Dodatkowo informuję, że programy związane ze zmianą ogrzewania węglowego na proekologiczne Miasto Szczecin realizuje od 1998 r., w którym rozpoczęto modernizację systemów ogrzewania w placówkach oświatowych oraz obiektach użyteczności publicznej. W ramach dofinansowania ze środków finansowych Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w latach 1998 – 2008 zrealizowane zostały inwestycje na łączną kwotę ok. 4,7 mln zł. W 2014 roku Miasto przystąpiło do programu NFOŚiGW i WFOŚiGW pod nazwą „Poprawa jakości powietrza. Likwidacja niskiej emisji wspierająca wzrost efektywności energetycznej i rozwój rozproszonych odnawialnych źródeł energii - KAWKA”. W ramach programu zostały zgłoszone inwestycje zmierzające do ograniczenia zanieczyszczeń do powietrza tj.: pyły PM10 i PM 2,5, tlenki siarki i azotu, dwutlenek węgla, b(a)P w zakresie likwidacji, modernizacji źródeł ciepła. W ramach przedmiotowego Programu w latach 2014 – 2018 zmodernizowano źródła ciepła w 595 lokalizacjach na terenie miasta Szczecin, przeprowadzono również termomodernizacje ok. 50 budynków wielorodzinnych. Od czerwca 2018 r. realizowany jest Program MEWA, w ramach którego od czerwca 2018 r. udzielono dotacji na modernizację źródeł ciepła w ok. 225 lokalizacjach.

Kontynuowane będą również zadania związane z ograniczeniem emisji z transportu indywidualnego, m.in. poprzez: kształtowanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, promocję i system zachęt ekonomicznych do korzystania z transportu publicznego i rowerowego. Miasto regularnie inwestuje w wymianę taboru autobusowego i tramwajowego. W ostatnich latach zakupiono ponad 100 nowych ekologicznych autobusów oraz 28 tramwajów. Wybudowano i zmodernizowano część torowisk. Poprawiając jakość pojazdów i infrastruktury Miasto zachęca mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej. W 2018 r. opracowana została koncepcja uspokojenia ruchu samochodowego oraz zwiększenia dostępności obszaru rewitalizacji do komunikacji publicznej, uwzględniając wprowadzenie "elektrobusów" (autobusów zasilanych energią elektryczną) poruszających się na obszarze opracowania, tj. Śródmieście. W związku z powyższym w latach 2019-2024 Miasto zamierza zakupić:

- a) 21 autobusów elektrycznych klasy MAXI (z opcją zakupu kolejnych 10 sztuk klasy MAXI),
- b) 8 sztuk autobusów elektrycznych klasy MEGA.

¹ SNAP (Selected Nomenclature for Air Pollution) - Wybrana Systematyka Działalności do celów Inwentaryzacji Emisji Zanieczyszczeń. SNAP 01 - Procesy spalania w sektorze produkcji i transformacji energii, SNAP 02 - Procesy spalania w sektorze komunalnym i mieszkaniowym, SNAP 03 - Procesy spalania w przemyśle, SNAP 04 - Procesy produkcyjne, SNAP 05 - Wydobycie i dystrybucja paliw kopalnych, SNAP 06 - Stosowanie rozpuszczalników i innych substancji, SNAP 07 - Transport drogowy, SNAP 08 - Inne pojazdy i urządzenia, SNAP 09 - Zagospodarowanie odpadów, SNAP 10 - Rolnictwo, SNAP 11- Inne źródła emisji i pochłaniania zanieczyszczeń.

Gmina Miasto Szczecin w zależności od możliwości pozyskania środków z zewnętrznych źródeł finansowania określiła potrzeby wymiany taboru autobusowego w latach 2019-2024 w liczbie:

- a) 11 autobusów pojedynczych oraz 22 autobusy przegubowe,
- b) 20-30 autobusów (niskopodłogowych solowych i przegubowych).

Od 2018 r. realizowany jest również projekt pn.: „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” w ramach działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Celem projektu jest utworzenie głównej osi transportu publicznego na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych. Projekt pozwoli na utworzenie nowoczesnego systemu transportowego w SOM, opartego na kolei aglomeracyjnej, uzupełnionego o linie autobusowe, które przejmą funkcję dowozowo-odwozową do i z powstałych węzłów przesiadkowych i o linie tramwajowe. SKM będzie głównym środkiem dowozowym do większych miast w SOM, spajającym cały ten obszar. Utworzenie węzłów przesiadkowych, łączących różne gałęzie transportu z odpowiednią infrastrukturą towarzyszącą, zwiększy rolę transportu publicznego w relacji do transportu indywidualnego. Projekt zwiększy ilość pasażerów kolei miejskiej na obszarze aglomeracji i przyczynia się do zmniejszenia ruchu samochodowego w tym obszarze.

Równocześnie prowadzone są działania związane z rozwojem systemu głównych i lokalnych tras rowerowych stanowiące element długofalowej strategii, która obejmuje działania mające na celu promocję roweru, jako atrakcyjnego środka transportu oraz zwiększenie jego udziału w całości ruchu pasażerskiego. Gmina Miasto Szczecin jest w posiadaniu dokumentacji projektowych wraz z pozwoleniami dla budowy infrastruktury rowerowej z planem realizacji na lata 2020-2021, w skład których wchodzi:

- a) budowa i przebudowa chodników wraz z realizacją infrastruktury rowerowej w ciągu ul. Łubinowej w Szczecinie;
- b) budowa trasy rowerowej na odcinku od ul. Dąbskiej do ul. Gościnniej w Szczecinie "Pojezierna Trasa Rowerowa" długości 9,2 km;
- c) budowa drogi dla rowerów w ciągu ul. Ku Słońcu (strona południowa) od ul. Kazimierskiej do ul. Kwiatowej w Szczecinie wraz z niezbędną infrastrukturą.

Na terenie Szczecina istnieje łącznie 137,3 km tras rowerowych (źródło: BDL, 2018 r.). Dostępna jest również infrastruktura roweru miejskiego Bike_S, która jest infrastrukturą roweru 3 generacji.

Odpowiadając na pozostałe pytania zawarte w petycji informuję, iż szacowana liczba lokali ogrzewanych za pomocą pieców kaflowych oraz kotłów na paliwo stałe mieści się w przedziale 8 479 – 8 979 sztuk. Dane te dotyczą lokali mieszkalnych będących własnością Gminy Miasto Szczecin oraz będących własnością Towarzystwa Budownictwa Społecznego Prawobrzeże Sp. z o.o. oraz Szczecińskiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego Sp. z o.o. Dla porównania w 2009 roku szacowana liczba lokali ogrzewanych paliwem węglowym wynosiła 13 570 sztuk, zatem w odniesieniu do danych z 2009 roku liczba lokali ogrzewanych w ww. sposób spadła o ok. 35%. Gmina Miasto Szczecin nie posiada danych dotyczących klasy kotłów grzewczych na paliwa stałe służących do ogrzewania lokali mieszkalnych. W ostatnich latach wzrosła jednak świadomość mieszkańców dotycząca zagadnień związanych z dążeniem do życia w czystszyim środowisku, na co wskazuje przede wszystkim bardzo wysokie zainteresowanie programami wspierającymi modernizację

źródeł ciepła. Mając na uwadze obowiązujące przepisy prawa² od 11 marca 2019 roku, na terenie Polski można wprowadzać do obrotu wyłącznie kotły na paliwa stałe, w tym kotły na biomasę nieдрzewną oraz kotły do przygotowywania ciepłej wody użytkowej, spełniające wymogi klasy 5 w zakresie efektywności energetyczno-emisyjnej podanej zgodnie z normą PN-EN 303-5:2012 Kotły grzewcze. Część 5: Kotły grzewcze na paliwa stałe z ręcznym i automatycznym zasypem paliwa o mocy nominalnej do 500 kW. Wobec powyższego można założyć, że liczba kotłów najbardziej zanieczyszczających powietrze nie będzie rosła w kolejnych latach.

Na terenie miasta Szczecin od 2018 r. w sezonie grzewczym prowadzone są regularne kontrole w ramach akcji prewencyjnej pt. "Dron - dbamy o jakość powietrza w Szczecinie", polegające na prowadzeniu badań jakości powietrza przy użyciu drona. Czujniki podpięte do drona identyfikują związki chemiczne, które z dużym prawdopodobieństwem wskazują na spalanie odpadów i dokonują pomiaru stężenia w spalinach emitowanych z komina danej posesji: formaldehydu (HCHO), chlorowodoru (HCl), lotnych związków organicznych, pyłu zawieszonego (PM2,5 oraz PM10). Ponadto, jak już wspomniano powyżej, na terenie miasta Szczecin do przeprowadzenia oceny jakości powietrza wykorzystywane są 3 stanowiska pomiarowe, które na bieżąco dokonują pomiarów zanieczyszczeń w powietrzu.

Wobec danych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, z których wynika, że emisje z transportu drogowego oraz innych pojazdów i maszyn (SNAP 07) oraz SNAP 08) stanowiły ok. 7% całkowitej emisji pyłu PM10 w roku 2018, analizy dotyczące wprowadzenia zakazu poruszania się samochodami napędzanymi starymi silnikami diesla nie były jak dotąd prowadzone.

Oddziaływanie na środowisko oraz ludzi jest kluczową kwestią, dlatego w Gminie Miasto Szczecin dąży się do przeciwdziałania negatywnym skutkom stosując wyżej opisane działania, które są jednocześnie spójne z założeniami wskazanymi w dokumentach takich jak Plan Gospodarki Niskoemisyjnej oraz Program ochrony powietrza dla miasta Szczecin, które określają skuteczne i możliwe do zrealizowania działania przyczyniające się do obniżenia stężeń zanieczyszczeń występujących w powietrzu.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z up. **PREZYDENTA MIASTA**

Michał Przepiera
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

² Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 1 sierpnia 2017 r. w sprawie wymagań dla kotłów na paliwo stałe (Dz. U. 2017 poz. 1690) oraz rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 21 lutego 2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań dla kotłów na paliwo stałe (Dz. U. 2019 poz. 363).