

## **Kraków pierwszym miastem w Polsce ze Strefą Czystego Transportu**

2023-10-27

**23 listopada 2022 r. Rada Miasta Krakowa przyjęła uchwałę o utworzeniu Strefy Czystego Transportu na terenie całego miasta. To nowatorskie rozwiązanie w Polsce i w tej części Europy. Pierwsze zmiany wejdą w życie w lipcu 2024 r., a całościowe - dwa lata później.**

- Wypracowaliśmy wspólnie z mieszkańcami, poprzez konsultacje i uwzględniając zgłaszane opinie interesariuszy, wersję, która była kompromisem. To optymalne rozwiązanie - mówi Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

Strefa Czystego Transportu (w skrócie SCT) to od lat stosowany w Europie sposób na poprawę jakości powietrza w miastach oraz dbania o zdrowie ich mieszkańców. Już w tej chwili jest ich ponad 300, a przygotowujących jest kolejnych 200. Także w Polsce trwają prace nad wprowadzeniem SCT w innych miastach.

Jej wprowadzenie oznacza ograniczenie wjazdu najstarszym pojazdom, emitującym najwięcej zanieczyszczeń. Strefy Czystego Transportu wprowadza się, aby ograniczyć negatywny wpływ zanieczyszczeń powietrza, emitowanych przez samochody.

Transport drogowy jest odpowiedzialny za emisje pyłów zawieszonych PM10, PM2,5, a przede wszystkim rakotwórczych tlenków azotu (NOx). Dowodem na to są badania wskazujące, że po wymianie pieców w Krakowie nie zniknął całkowicie problem z jakością powietrza.

Przeprowadzone w Krakowie w 2019 r. pomiary realnej emisji spalin (oraz analogicznie w roku ubiegłym, dla których analiza jeszcze trwa) wykazały, że wprowadzenie Strefy Czystego Transportu skoncentrowanej na stopniowym wycofywaniu starszych pojazdów - w szczególności modeli benzynowych niespełniających minimum wymagań normy emisji Euro 3 oraz pojazdów z silnikiem Diesla niespełniających minimum wymagań normy emisji Euro 6 - mogłaby znacznie zmniejszyć emisję szkodliwych dla zdrowia tlenków azotu (NOx) i przynieść wymierne korzyści dla jakości powietrza i życia w Krakowie.

SCT to ważny krok, mający na celu właśnie zmniejszenie emisji trujących tlenków azotu i pyłów. Szacuje się, że po wejściu w życie jej drugiego etapu, po 1 lipca 2026 r., tlenków azotu może być w krakowskim powietrzu mniej niemal o połowę w porównaniu z 2019. r. Spadek ilości pyłów będzie jeszcze większy - ma wynieść ok. 82 proc. To z powodu tych zanieczyszczeń stacja pomiarowa przy al. Krasińskiego ma wskazania najgorsze w Polsce. Ponadto badania pokazują jasno, że dzieci i młodzież mieszkające przy ruchliwych ulicach miały objawy astmy częściej niż ich rówieśnicy mieszkający dalej od arterii.

### **Jak będzie wyglądała SCT w Krakowie?**

Projekt Strefy Czystego Transportu bazuje na badaniach ruchu wykonanych na krakowskich ulicach. Obszar krakowskiej Strefy Czystego Transportu pokrywa się w zasadzie z granicami administracyjnymi miasta. Objęcie tak dużego obszaru wynika z chęci zapewnienia wysokiej



efektywności rozwiązania – im większy będzie obszar SCT, tym lepszy będzie efekt poprawy jakości powietrza.

## **Uchwała przewiduje dwa etapy wprowadzenie SCT**

Do Krakowa nadal będzie można wjechać samochodami o różnym napędzie – pod warunkiem, że silnik spełnia odpowiednią normę emisji spalin.

- **pierwszy etap** – wdrożenie SCT w Krakowie przypada na 1 lipca 2024 r. Wówczas do miasta nie wjadą auta najstarsze, najbardziej zanieczyszczające powietrze, tj. blisko i ponad 30-letnie.

Pojazdy zarejestrowane po raz ostatni przed 1 marca 2023 r. będą tu podlegały jeszcze bardzo łagodnym ograniczeniom. Do Krakowa wjadą pojazdy zasilane benzyną/LPG o minimalnej normie Euro 1, a w przypadku pojazdów z silnikami Diesla o minimalnej normie Euro 2.

Pojazdy zarejestrowane po 1 marca 2023 r. będą podlegały surowszym ograniczeniom, czyli spełniające normę Euro 3 dla pojazdów zasilanych benzyną/LPG, a w przypadku pojazdów z silnikami Diesla o minimalnej normie Euro 5.

- **drugi etap** obowiązywania SCT zacznie się w lipcu 2026 r. i tu już ograniczenie wjazdu będzie dotyczyło samochodów ponad 26-letnich (benzyna) oraz ponad 16-letnich (diesel), czyli do Krakowa wjadą wyłącznie pojazdy zasilane benzyną/LPG o minimalnej normie Euro 3, a w przypadku pojazdów z silnikami Diesla o minimalnej normie Euro 5.

**Uchwała przewiduje też kilka wyjątków** – pojazdy zarejestrowane przed 1 marca 2023 r., których właścicielami są osoby, które ukończyły co najmniej 70 lat najpóźniej 1 marca 2023 r. nie będą objęte wymogami strefy – mówi dyrektor Franek.

Dodatkowo od zakazu wjazdu i poruszania się po SCT zwolnione są pojazdy posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne. Po mieście będą też bez ograniczeń mogły jeździć pojazdy służb mundurowych, służb ratowniczych czy pojazdy specjalne jak koparki czy food trucki.

Strefa będzie dotyczyła wszystkich pojazdów, także spoza Krakowa czy Polski.

Planowana SCT to rozsądny kompromis pomiędzy oczekiwanymi przez mieszkańców efektami, w postaci poprawy jakości powietrza i jednocześnie ich obawami, o ewentualne skutki ekonomiczne wprowadzenia SCT.

Według analiz Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, na podstawie danych Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnych SAMAR, Strefa Czystego Transportu może objąć w pierwszym etapie, tj. w lipcu 2024 r., zaledwie 2 proc. samochodów, które jeździły po Krakowie w grudniu 2021. Wymogów, które miałyby obowiązywać od 2026 r. na dzisiaj nie spełniłoby między 20 a 25 proc. samochodów (ok. 100 tys. zarejestrowanych w Krakowie), przy czym w roku 2026 tych pojazdów będzie jeszcze mniej, ponieważ cały czas ludzie zmieniają auta na nowsze.