

# Strefa Czystego Transportu w Krakowie – rekomendacje KAS

**Jeśli krakowska SCT ma skutecznie ograniczyć emisję zanieczyszczeń ze spalin, musi zawierać minimalne warunki: obejmować od początku jak największy obszar miasta, dotyczyć wszystkich samochodów oraz wyznaczać docelowe wymagania.**

Ograniczenie emisji spalin oznacza konieczność ograniczenia ruchu najbardziej zanieczyszczających aut – z pomiarów emisji spalin wykonywanych na ulicach Krakowa w maju 2019 r. wiemy, że są to głównie Diesle produkowane przed 2010 r., niespełniające wymagań normy Euro 5. Alarm Smogowy rekomenduje jak najszybsze usunięcie tych samochodów z ulic miasta, ale zdajemy sobie sprawę, że wymagania, które powinny zostać postawione pojazdom w SCT nie mogą być na początku wygórowane. Wiemy jak wyglądają polski rynek motoryzacyjny, realia gospodarcze i sieć transportu publicznego. Jednak wymagania ograniczające poziom emisji spalin z aut muszą się pojawić, aby w ciągu kilku najbliższych lat udało się podnieść jakość powietrza w Krakowie.

---

## **REKOMENDACJE DO UCHWAŁY O STREFIE CZYSTEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE:**

### **Od kiedy?**

Uchwała o utworzeniu Strefy Czystego Transportu w Krakowie powinna zostać podjęta jak najszybciej. Dzięki temu właściciele samochodów będą mieli czas, aby zapoznać się z jej zasadami. Nie oznacza to wcale, że wymagania SCT będą od razu wygórowane. Najważniejsze jest, aby jak najwcześniej poinformować, szczególnie krakowian, o tym jakie warunki w perspektywie kilku lat będą postawione samochodom, które będą mogły jeździć po ulicach Krakowa. W ten sposób właściciele aut będą mogli zaplanować wymianę pojazdu na mniej emisyjne, które nawet za kilka lat będzie nadal spełniać wymogi SCT, a Ci którzy planują pierwszy zakup już teraz dokonają właściwego wyboru i nie będą się czuli pokrzywdzeni.

SCT mogłaby funkcjonować nawet od 1 lipca 2023 r. – znaki drogowe zaczęłyby obowiązywać, ale wjazd do SCT byłby ograniczony jedynie dla najstarszych aut wyprodukowanych przed 1997 r., ponad 25 lat temu, a więc przed wejściem w życie normy emisji spalin Euro 2. Obecnie to mniej niż 3% wszystkich samochodów jeżdżących po Krakowie.

### **Jakie wymagania?**

W pierwszym kroku wymagania powinny mieć wymiar symboliczny – będą znakiem, że proces wdrażania Strefy się rozpoczął, a jednocześnie nakłonią właścicieli samochodów do wzięcia pod uwagę norm emisji spalin przy zakupie następnego auta. Aby proces wdrażania SCT był skuteczny, mieszkańcy powinni jak najszybciej poznać wymagania, jakie zostaną wprowadzone w kolejnych latach.

Proponujemy:

- **1 lipca 2023 r.** – dopuszczenie do ruchu w Krakowie tylko pojazdów spełniających przynajmniej normę emisji spalin Euro 2, a więc produkowanych od 1997 r., dziś nawet 26-letnich, niezależnie od rodzaju paliwa.
- **1 lipca 2025 r.** – dopuszczenie do ruchu w Krakowie tylko pojazdów z silnikami Diesla, które wypełniają przynajmniej normę emisji Euro 5, a więc produkowanych od 2010 r. Oznacza to, że do ruchu będą dopuszczone nawet 15-letnie auta z silnikiem Diesla. W przypadku samochodów z zapłonem iskrowym (najczęściej z silnikami benzynowymi lub z instalacją LPG) wymagania nadal dopuszczająby do ruchu auta spełniające wymagania normy Euro 2, czyli wszystkie produkowane od 1997 r – wówczas nawet 29-letnie samochody. Taka różnica w wymogach wynika z faktu, że pojazdy z silnikami Diesla emitują od kilku do kilkunastu razy więcej szkodliwych substancji niż ich odpowiedniki benzynowe. Pokazały to choćby badania emisji samochodowej przeprowadzone w maju 2019 r. w Krakowie.
- **1 lipca 2027 r.** – dopuszczenie do ruchu tylko Diesli produkowanych od 2014 r. (kiedy rozpoczęto wprowadzanie normy emisji Euro 6) – wówczas będą to 13-letnie auta. Nawet używane auta o normie Euro 6 emitują dużo mniej zanieczyszczeń niż starsze Diesle. W przypadku samochodów z silnikami z zapłonem iskrowym dopuszczone do ruchu byłyby pojazdy spełniające wymagania minimum normy Euro 3, a więc produkowane od 2001 r.

### **Jaki obszar?**

Konieczne jest, aby obszar Strefy Czystego Transportu był jak największy. W przeciwnym razie ciężko będzie uzyskać efekt poprawy jakości powietrza, szczególnie przy przyjęciu łagodniejszych wymagań.

Utworzenie SCT w granicach, które nie będą się zmieniały ułatwi też kierowcom zrozumienie zasad działania Strefy. Im mniej regulacji, tym łatwiej o nich poinformować, a kierowcy będą bardziej skłonni do ich przestrzegania. Wraz z upływem czasu obszar SCT nie będzie się zmieniał, podnoszone będą jedynie, z góry zapowiedziane, wymagania dla aut.

Zdaniem KAS SCT powinna od początku pokrywać się z obszarem, który w 2025 r. będzie otoczony przez krajową obwodnicę Krakowa. Już 1 lipca 2023 r. powinniśmy postawić znaki przy wjazdach do miasta od strony istniejącej obwodnicy oraz przy granicy Krakowa po północnej stronie. Do czasu oddania do ruchu północnej obwodnicy droga krajowa nr 79 może być wyłączona ze Strefy.

### **Kogo ma dotyczyć?**

Drugim warunkiem, który zagwarantuje pozytywny wpływ SCT na jakość powietrza, przy tak łagodnych wymaganiach dla aut, będzie objęcie tymi wymogami wszystkich samochodów. Zarówno tych, które należą do mieszkańców Krakowa, jak i do przyjezdnych.

Lista wyjątków powinna być jak najkrótsza i dotyczyć pojazdów, których dostosowanie do wymogów SCT będzie niemożliwe, a jednocześnie będą one niezbędne, np. do prowadzenia prac budowlanych. Nie oznacza to uderzenia w osoby mniej zamożne – początkowe wymagania będą łagodne, a tanią alternatywą pozostaną starsze auta benzynowe. W naszej propozycji samochód benzynowy z 2001 r. będzie gwarantował wjazd do krakowskiej SCT bez limitu.

### **Ile aut obejmą wymagania?**

- Wymagania, które miałyby obowiązywać od 1 lipca 2023 r. dotyczyłyby poniżej 2,5% wszystkich samochodów, które jeżdżą dziś po Krakowie.
- Wymagania, które proponujemy od 1 lipca 2025 r. (a więc za 3 lata) dotyczyłyby ok. 16% aut, które jeżdżą dziś po Krakowie – to Diesle wyprodukowane przed 2010 r.
- Wymagania, które miałyby obowiązywać za 5 lat, od 1 lipca 2027 r., dotyczą kolejnych 10,5% obecnych właścicieli samochodów.

W rzeczywistości wprowadzenie SCT dotknie jeszcze mniejszej grupy właścicieli pojazdów. Znaczna część tych aut, których dotyczyć będą wymagania proponowane na 1 lipca 2025 r. i tak zostałyby wymieniona na nowsze w ciągu najbliższych 3 lat – kluczem jest, aby ich właściciele wiedzieli na jaki samochód wymienić starego Diesla. W 2025 r. najmłodsze Diesle wymagające wymiany będą mieć 17 lat. Mogą być zastąpione równie starymi samochodami benzynowymi, których ograniczenia już nie dotkną.

**Blisko 70% aut, które jeżdżą dziś po Krakowie nie będzie dotkniętych wymaganiami SCT.**

### **Jaki może być efekt?**

Bazując na wstępnych wynikach pomiarów z grudnia 2021 r. można ocenić, że auta, które nie mogłyby wjechać do **SCT od 1 lipca 2025 r. odpowiadają dziś za emisję ok. 35% tlenków azotu (NOx) i ok. 80% emisji pyłów (PM) pochodzących ze spalin.**

Wprowadzenie wymagań proponowanych **na 1 lipca 2027 r. doprowadziłoby do usunięcia aut odpowiadających za kolejne 25% obecnej emisji NOx i 10% emisji pyłów (PM).**

Warto przypomnieć, że za tlenki azotu w powietrzu w Krakowie odpowiadają w znacznej większości jeżdżące po ulicach samochody.

\* Dane dotyczące liczby samochodów i emisji zanieczyszczeń oparte są o pomiary emisji spalin prowadzone w maju 2019 r. na ulicach Krakowa: [https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/01/raport\\_teledetekcja\\_emisji\\_spalin\\_w\\_krakowie.pdf](https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/01/raport_teledetekcja_emisji_spalin_w_krakowie.pdf) oraz o nieopublikowane jeszcze wyniki pomiarów z grudnia 2021 r. przeprowadzonych w Krakowie w oparciu o taką samą technologię.