



Szanowni Państwo Radni,

Zwracamy się do Państwa z **apelem o przyjęcie na jutrzejszej sesji przepisów ustanawiających Strefę Czystego Transportu w Krakowie oraz odrzucenie propozycji podwyżki cen biletów komunikacji miejskiej w naszym mieście.**

Kraków zrobił już dużo dla poprawy jakości powietrza. W 2019 roku wszedł w życie zakaz spalania paliw stałych (węgla i biomasy), a wcześniej Miasto pomogło mieszkańcom wymienić około 30 000 starych kotłów i pieców na nowoczesne ogrzewanie. Dzięki tym przepisom jakość powietrza poprawiła się – porównując sezon grzewczy 2012/2013 do 2019/2020 stężenia pyłów w Krakowie spadły o 45%. Podobnie wygląda to w przypadku rakotwórczego benzo[a]pirenu.

Niestety, mimo tej poprawy Krakowianie wciąż nie mogą oddychać czystym powietrzem. Są ku temu dwa powody. Pierwszy to **napływ zanieczyszczeń spoza Krakowa** – w Małopolsce wciąż dymi 150 000 tzw. „kopciuchów”, a więc starych kotłów emitujących znaczne ilości pyłów, a w gminach otaczających Kraków przynajmniej kilkanaście tysięcy.

Drugi powód to **ruch samochodowy, a w szczególności starsze samochody z silnikiem Diesla**, które nie są wyposażone w filtry cząstek stałych. Z badań przeprowadzonych na ulicach Krakowa wynika, że 21% najbardziej emisyjnych aut (auta benzynowe obecnie starsze niż 22 lata oraz auta z silnikiem Diesla obecnie starsze niż 12 lat) odpowiadają za około 85% emisji pyłów i około 50% emisji tlenków azotu.

Wpływ ruchu samochodowego na jakość powietrza pokazują dobitnie odczyty ze stacji monitoringu na krakowskich Alejach Trzech Wieszców. Powietrze w tej części miasta jest najgorsze w całej Polsce oraz znacznie gorsze niż na pozostałych stacjach mierzących poziom zanieczyszczenia w Krakowie. **Na Alejach odnotowano najwyższą w całym kraju liczbę dni smogowych w 2021 roku – aż 105** (norma to 35), najwyższe roczne stężenie pyłów PM 10 – 46 ug/m³ (norma to 40 ug/m³) oraz najwyższe roczne stężenie NO₂ – 50 ug/m³ (norma to 40 ug/m³). To dobitnie pokazuje, że wpływ ruchu samochodowego na jakość powietrza w naszym mieście jest wysoki. Niestety takich miejsc jest w Krakowie więcej – stacja na Alejach oddaje to czym oddychają Krakowianie w pobliżu ruchliwych arterii.

Dlatego apelujemy do Państwa o przyjęcie przepisów dotyczących Strefy Czystego Transportu, która umożliwi ograniczenie zanieczyszczeń generowanych przez ruch samochodowy. W przeciwieństwie do napływu zanieczyszczeń z gmin ościennych, zanieczyszczenia transportowe generowane w Krakowie to obszar, który leży w Państwa kompetencji.

Apelujemy o **przyjęcie wersji przedstawionej przez Zarząd Transportu Publicznego** jako wariantu minimum – a więc wprowadzenie w lipcu 2026 roku wymogu Euro 3, jako najniższego dopuszczalnego dla pojazdów benzynowych (do SCT nie byłyby wtedy wpuszczane auta benzynowe starsze niż 26 lat) oraz wymogu Euro 5 dla Diesli (aby wjechać do SCT Diesle nie mogłyby mieć więcej niż 16 lat). Osłabienie tych wymogów, szczególnie w przypadku Diesli sprawi, że SCT straci swoją skuteczność jako narzędzie poprawy jakości powietrza. Dopiero Diesle produkowane według standardu Euro 5 emitują akceptowalną ilość pyłów ze spalin, znacznie mniej niż starsze Diesle i porównywalnie ze starszymi modelami benzynowymi (patrz wykres poniżej).

Wnioskujemy także o **wprowadzenie do uchwały o SCT dodatkowego progu, który wniósłby wymóg spełniania normy emisji Euro 6 dla samochodów z silnikiem Diesla**. Dopiero Diesle spełniające standardy Euro 6 mają względnie niskie emisje tlenków azotu (patrz wykres poniżej). Samochody produkowane są w standardzie Euro 6 od 2014 roku – jeśli ten próg wymagań zostałby wprowadzony dla Diesli np. w 2028 roku, objąłby wówczas samochody starsze niż 14 lat.

Wymogi SCT w wersji proponowanej przez Zarząd Transportu Publicznego obejmują dziś około 21% aut jeżdżących po mieście – według pomiarów prowadzonych w grudniu 2021 r. Realnie wymaganiami objęta będzie jednak znacznie mniejsza liczba aut. Ze względu na naturalne tempo wymiany w 2026 roku **odsetek aut nie spełniających wymogów SCT spadnie do około 13%**. Właściciele takich pojazdów będą mieli ok. 4 lata na wymianę auta na inne - tanią alternatywą będą samochody benzynowe.

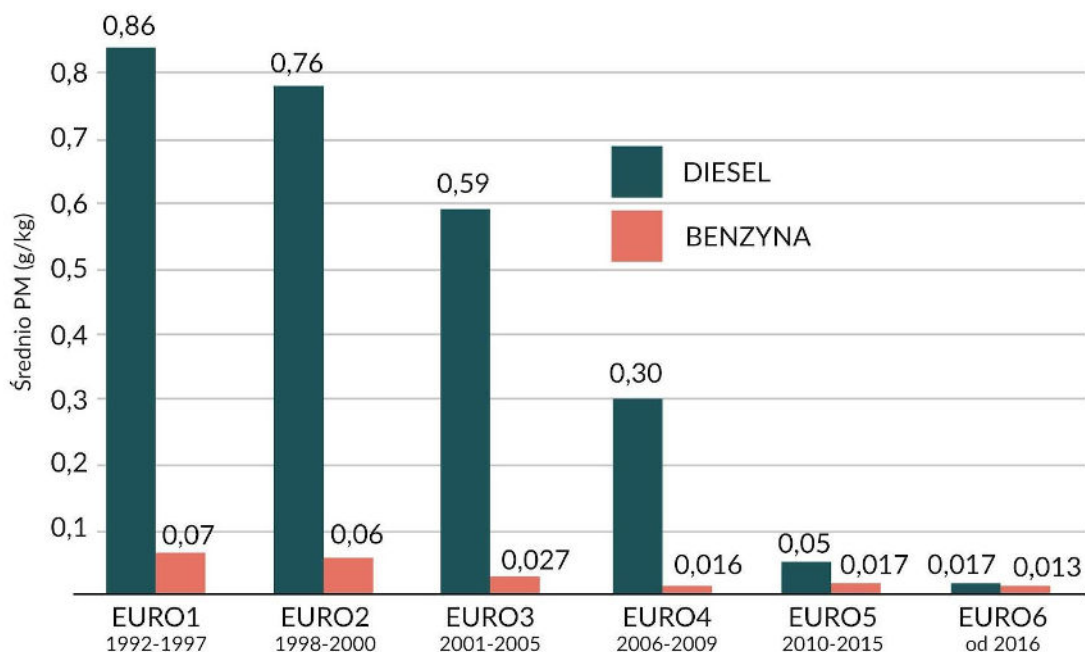
Ponadto apelujemy do Państwa o odrzucenie propozycji podniesienia cen biletów komunikacji miejskiej. Rozumiemy, że podyktowana jest ona podwyżkami cen energii oraz inflacją. Uważamy jednak, że w budżecie Miasta Krakowa znajdują się pozycje, które mogą być ograniczone, zanim podwyżkami zostaną obciążeni mieszkańcy. Apelujemy o rewizję budżetu pod tym kątem. Kraków równolegle do wprowadzania SCT powinien zadbać o rozwój transportu publicznego oraz utrzymać przystępną cenę biletów dla pasażerów.

W imieniu Krakowskiego Alarmu Smogowego

Andrzej Guła

Poniżej znajdują Państwo wskaźniki emisji pyłu i tlenków azotu dla pojazdów w podziale na rodzaj silnika (benzyna i Diesel) i klasę Euro (wiek) auta. Dane te pochodzą z pomiarów emisji aut jeżdżących po krakowskich ulicach, przeprowadzonych w 2019 roku przez ZTP (przebadano 90 000 samochodów).

Rzeczywista emisja pyłu z samochodów z silnikiem diesla i benzynowym w zależności od klasy Euro samochodu



Rzeczywista emisja tlenków azotu (NO_x) z silników samochodów, w podziale uwzględniającym rodzaj paliwa i normy emisji spalin Euro.

