

Szanowny Panie Wojewodo,

w związku z toczącą się dyskusją dotyczącą unieważnienia uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT), zwracamy się z apelem o niepodejmowanie działań zmierzających do uchYLENIA lub ZASKARŻENIA przedmiotowej uchwały, przyjętej w celu poprawy jakości powietrza w naszym mieście oraz **ochrony życia i zdrowia mieszkańców Krakowa**. Decyzja ta, wprowadzająca od 1 stycznia 2026 roku ograniczenia wjazdu dla starych, wysokoemisyjnych pojazdów, jest kluczowym krokiem w walce z zanieczyszczeniami powietrza, które poważnie zagrażają zdrowiu mieszkańców.

W ostatnich latach jakość powietrza w Krakowie znacznie poprawiła się z powodu likwidacji starych kotłów na węgiel i drewno. Niestety na obszarach z dużym ruchem samochodowym stężenia dwutlenku azotu wciąż są bardzo wysokie. Pomiary jakości powietrza w stolicy Małopolski wskazują, że **w wielu miejscach Krakowa stężenia szkodliwego dwutlenku azotu, za którego emisję w 70% odpowiadają samochody**, są zdecydowanie za wysokie i zagrażają zdrowiu mieszkańców.

Kraków, jako drugie miasto w Polsce po Warszawie, wprowadził SCT, idąc śladem ponad 300 miast w Unii Europejskiej, gdzie podobne strefy skutecznie poprawiają jakość życia. **Pomiary przeprowadzone przez Polski Alarm Smogowy w czerwcu i lipcu 2023 roku wykazały, że w żadnej z 44 lokalizacji w Krakowie nie osiągnięto rekomendacji Światowej Organizacji Zdrowia dla stężeń dwutlenku azotu ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$), a nowe wymogi unijne ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$), obowiązujące od 2030 roku, osiągnięto zaledwie w trzech lokalizacjach. Te wyniki potwierdziły pilną potrzebę działań zmierzających do redukcji emisji samochodowych.**

Zanieczyszczenia komunikacyjne mają negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców, w tym zdrowie dzieci. Długotrwałe oddychanie powietrzem o podwyższonym stężeniu NO_2 zwiększa ryzyko zachorowania na astmę nawet o 10-17%. **Wysokie stężenia NO_2 zwiększają również ryzyko wystąpienia ostrych infekcji górnych dróg oddechowych u dzieci – nawet o 9% dla stężenia wyższego o $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$.** Badania epidemiologiczne potwierdzają także wzrost ryzyka wystąpienia zgonu z powodu zapalenia płuc lub oskrzeli. **Psychologowie z Uniwersytetu Jagiellońskiego wykazali, że oddychanie powietrzem o wysokim stężeniu dwutlenku azotu zmniejsza zdolności kognitywne dzieci w zakresie potrzebnym do zapamiętywania i rozumienia.** Badania Śląskiego Uniwersytetu Medycznego dowodzą, że wyższe stężenia NO_2 powodują częstsze występowanie nagłych stanów sercowo-naczyniowych, np. zawałów czy udarów mózgu i zgonów z tych powodów.

Od 1 stycznia 2026 r. do strefy będą mogły wjechać samochody z silnikiem Diesla wyprodukowane od 2014 roku, albo spełniające wymogi emisyjne Euro 6. Dla pojazdów benzynowych oraz z instalacją LPG maksymalny wiek pojazdu dopuszczonego do Strefy to 21 lat lub spełniające normę Euro 4 lub wyższą. Powyższe przepisy nie będą dotyczyły mieszkańców Krakowa, których samochody zostały wyłączone z ograniczeń. Dodatkowo przepisy nie będą dotyczyły osób z niepełnosprawnością oraz dojeżdżających do placówek ochrony zdrowia.

Strefa Czystego Transportu w Krakowie nie ogranicza możliwości dojazdu do miasta ani poruszania się po nim samochodem, ani nie wymusza zakupu nowego pojazdu. Przepisy SCT dopuszczają do ruchu starsze auta benzynowe, spełniające określone normy emisji, co oznacza, że mieszkańcy nie muszą inwestować w nowe, drogie samochody. Co więcej, dzięki temu, że przepisy SCT dotyczące samochodów benzynowych są mniej wymagające, starsze pojazdy z silnikiem diesla można wymienić na nawet starsze i tańsze modele benzynowe, które nadal będą zgodne z wymogami strefy. Dzięki temu **SCT pozostaje elastycznym rozwiązaniem, umożliwiającym korzystanie z samochodu bez konieczności ponoszenia wysokich kosztów.**

Wprowadzenie SCT to milowy krok w kierunku czystego powietrza w Krakowie. Ograniczenia przyjętej uchwały obejmą tylko 10% samochodów w ruchu miejskim, które odpowiadają za ponad 30% emisji dwutlenku azotu, co pokazuje, że strefa jest dobrze ukierunkowana na redukcję najbardziej szkodliwych źródeł zanieczyszczeń. Warto podkreślić, że wprowadzenie SCT w Krakowie w granicach (IV obwodnica) oraz normach (Euro 4 dla aut benzynowych i Euro 6 dla aut z silnikiem diesla), które obowiązywać będą na mocy przyjętej uchwały, przewiduje Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.

Kwestionowanie przedmiotowej uchwały mogłoby opóźnić istotne działania, narażając zdrowie mieszkańców na dalsze ryzyko. Dlatego apelujemy o poparcie tej inicjatywy, która jest warunkiem koniecznym do dalszej poprawy jakości powietrza w Krakowie.

W imieniu Stowarzyszenia Alarm Smogowy

Andrzej Guła