

Kraków, 9 stycznia 2025

## **Stanowisko Polskiego Alarmu Smogowego do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie**

Wprowadzenie SCT w Krakowie jest konieczne ze względu na **ochronę zdrowia i życia mieszkańców miast poprzez ograniczenie zanieczyszczeń powietrza pochodzących z komunikacji samochodowej.**

Badania prowadzone na całym świecie jednoznacznie wskazują, że zanieczyszczenia komunikacyjne negatywnie wpływają na zdrowie ponieważ:

- wywołują i zaostrzają przebieg chorób układu oddechowego tj. astmy i przewlekłej obturacyjnej choroby płuc;
- powodują postępowanie chorób sercowo-naczyniowych (m.in. zawał serca, migotanie przedsionków, udar mózgu) i są jednym z wielu czynników ryzyka występowania tych chorób;
- przyczyniają się do powstawania nowotworów płuc.

W Europie funkcjonuje ponad 300 Stref Czystego Transportu, a ich liczba stale rośnie, ponieważ jak pokazują przykłady m.in. Londynu czy Brukseli, jest to skuteczne narzędzie pozwalające na poprawę jakości powietrza w miastach. W Brukseli, po wprowadzeniu początkowych wymogów, zanotowano spadek stężeń dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>) w latach 2018-2023 nawet o około 30%<sup>1</sup>, a w Londynie o 21% do ponad 50%, w zależności od obszaru miasta<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup><https://lez.brussels/medias/FR-Rapport-LEZ-2023-DEF.pdf?context=bWFzdGVyfHBkZnwyNTMyMzAzfGFwcGxpY2F0aW9uL3BkZnxhRFJpTDJobE15ODVNRFU1T1RReU1qTTJNVGt3TDBaU1gxSmhjSEJ2Y25SZlRFVmfYekl3TWpOZlJFVkdMbkJrWmd8ODU2YzY5MDJhZTY2ZmJiMzQ3ZDQyODY3NTM3ODRkMmNiZjVmYTlkYzRhZTE0ZmFiNGVIMDc5MDU3NTM5OGRjMw&attachment=true>

<sup>2</sup><https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/environment-and-climate-change/environment-and-climate-change-publications/london-wide-ulez-six-month-report>

Polski Alarm Smogowy wykonał pomiary stężeń NO<sub>2</sub> w Krakowie na przełomie czerwca i lipca 2023 roku<sup>3</sup>. **W żadnej z 44 lokalizacji pomiarowych nie zostały spełnione normy WHO dla stężenia tego zanieczyszczenia - 10 µg/m<sup>3</sup>. Tylko w 3 lokalizacjach zostały spełnione normy nowej dyrektywy powietrznej - 20 µg/m<sup>3</sup> - która wejdzie w życie w 2030 roku. Obecne normy stężeń - 40 µg/m<sup>3</sup> - zostały spełnione jedynie w 28 lokalizacjach.**

Emisje transportowe odpowiadają w centrum Krakowa (przy Alejach) za 77% stężenia tlenków azotu i 45% stężenia pyłu PM<sub>10</sub><sup>4</sup>. Dalsza poprawa jakości powietrza w mieście nie będzie możliwa bez ograniczenia emisji generowanych przez auta.

Przedstawiony do konsultacji społecznych w dniu 20.12.2024 projekt uchwały nowej SCT na pierwszy rzut oka zakłada bardzo ambitne wymogi dla samochodów, które będą mogły się po niej poruszać, co daje nadzieję na widoczne efekty w poprawie jakości powietrza. Niestety, projekt uchwały przewiduje również wiele wyjątków. Mieszkańcy Krakowa zwolnieni będą z wymogów SCT do roku 2030 – czyli aż 5 lat. Natomiast osoby spoza Krakowa będą mogły przez pierwsze trzy lata obowiązywania Strefy wjechać do miasta samochodem generującym duże ilości zanieczyszczeń – wystarczy, że zapłacą 2,5 zł za godzinę, 20 zł za dzień lub 500 zł za miesiąc. Takie wyłączenia spowodują, że **na efekt poprawy jakości powietrza trzeba będzie poczekać zdecydowanie dłużej, a samochody emitujące największe ilości zanieczyszczeń będą mogły poruszać się po mieście aż do lipca 2028 w przypadku osób spoza Krakowa i do lipca 2030 w przypadku mieszkańców.**

Jako Polski Alarm Smogowy uważamy, że należy wprowadzić rozwiązania umożliwiające szybsze ograniczenie ruchu najbardziej emisyjnych aut, a co za tym idzie szybszą poprawę jakości powietrza w mieście.

**Proponujemy aby okres zwolnienia mieszkańców z wymogów SCT został skrócony o dwa lata i trwał do 30 czerwca 2028 roku.** Od 1 lipca 2028 roku zarówno samochody mieszkańców miasta jak i samochody wjeżdżające spoza jego granic powinny spełniać wymogi zapisane w projekcie uchwały: samochody benzynowe normę Euro 4 (pojazdy nawet 23 letnie) a samochody z silnikiem Diesla normę Euro 6 (pojazdy nawet 14 letnie). Analogiczne rozwiązanie funkcjonuje w Strefie Czystego Transportu

---

3

[https://polskialarmsmogowy.pl/wp-content/uploads/2023/11/Zanieczyszczenie-powietrza-w-Krakowie\\_analiza-stezen-NO2-1.pdf](https://polskialarmsmogowy.pl/wp-content/uploads/2023/11/Zanieczyszczenie-powietrza-w-Krakowie_analiza-stezen-NO2-1.pdf)

4

[https://powietrze.malopolska.pl/wp-content/uploads/2023/12/Zalacznik-nr-2-do-uchwaly-Nr-LXXV\\_1102\\_23-z-dn-20-listopada-2023.pdf](https://powietrze.malopolska.pl/wp-content/uploads/2023/12/Zalacznik-nr-2-do-uchwaly-Nr-LXXV_1102_23-z-dn-20-listopada-2023.pdf)

wprowadzonej w lipcu 2024 roku w Warszawie. Od roku 2028 nie będzie również możliwy wjazd do Krakowa za opłatą.

**Dodatkowo, po 30.06.2028, postulujemy umożliwienie wjazdu do SCT przez samochody nie spełniające jej wymogów w wyjątkowych przypadkach**, np. potrzeba dojechania do szpitala każdy użytkownik samochodu niespełniającego norm powinien mieć prawo wjazdu do SCT kilka razy w roku bez nakładania na niego mandatu - podobne rozwiązanie funkcjonuje również w ramach wprowadzonej Strefy Czystego Transportu w Warszawie.

Jednocześnie **podkreślamy potrzebę intensywniejszego rozwoju transportu publicznego, szczególnie na obszarach oddalonych od centrum Krakowa oraz w ramach dojazdu do miasta z otaczających gmin**. Choć SCT nie jest rozwiązaniem ograniczającym ruch samochodów jako takich, a jedynie tych aut, które emitują najwięcej zanieczyszczeń, jesteśmy przekonani że spójna polityka transportowa miasta wymaga wdrażania SCT równolegle z intensywnym rozwojem transportu publicznego w mieście i szerzej w aglomeracji.