

Strefa Czystego Transportu (SCT) w Krakowie – dlaczego warto, jak to działa

Kraków od lat prowadzi działania, których efektem jest poprawa jakości powietrza w mieście. Teraz chcemy ograniczyć emisję zanieczyszczeń ze spalin samochodowych. Proponujemy utworzenie w Krakowie Strefy Czystego Transportu (SCT) – obszaru, po którym można jeździć tylko samochodami nietrującymi środowiska i ludzi.

Dlaczego? Bo spaliny samochodowe to również zanieczyszczenia, choć nieco inne niż dym z komina. Sama zmiana sposobu ogrzewania domów i mieszkań nie wystarczy, żebyśmy oddychali czystym powietrzem – trzeba się zająć także spalinami z aut.

W najbliższych tygodniach rozpoczniemy konsultacje społeczne dotyczące planu etapowego wdrażania Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Przedstawimy szczegółowe warianty i plan działania do 2030 r. Będziemy zbierali uwagi i propozycje, szczególnie te dotyczące mieszkańców i przedsiębiorców bazujących w swojej działalności na transporcie. Zasady funkcjonowania Strefy będą wypracowane we współpracy z wszystkimi zainteresowanymi.

Ideą SCT nie jest wprowadzenie zakazu poruszania się samochodem, ale taka regulacja ruchu, żeby rok po roku na ulicach było coraz mniej najbardziej zanieczyszczających powietrze. Według badań opinii społecznej (coroczny Barometr Krakowski) dla 58 proc. krakowian podnoszenie jakości powietrza to drugie najważniejsze zadanie dla Miasta na rzecz poprawy jakości życia. Dlatego chcemy rozpocząć obniżanie emisji zanieczyszczeń transportowych.

Po zakończeniu konsultacji projekt Strefy Czystego Transportu będzie skierowany do Rady Miasta Krakowa, która powinna podjąć uchwałę o utworzeniu SCT do końca 2022 r. Nie oznacza to jednak, że wymagania dla aut wejdą w życie od razu. W czasie konsultacji chcemy wypracować kompletny harmonogram do roku 2030 – tak żeby z dużym wyprzedzeniem było wiadomo, jakie wymagania będą stawiane samochodom. Strefa będzie wprowadzana etapami, tak aby Mieszkańcy mogli się przygotować.

Co to jest Strefa Czystego Transportu? Po co powstaje? Jak działa?

- SCT pozwala realnie poprawić jakość powietrza i przyczynić się do ochrony naszego zdrowia dzięki ograniczeniu emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin.
- Strefa to obszary, po których można jeździć tylko samochodami spełniającymi przyjęte wymogi emisji zanieczyszczeń ze spalin.
- Takie strefy wytyczono już w wielu miastach Europy (takich obszarów jest dziś ponad 350), żeby ograniczyć zanieczyszczenie powietrza tlenkami azotu (NOx). Ta toksyczna substancja do powietrza trafia głównie z rur wydechowych samochodów – 75 proc. NOx w powietrzu krakowskim pochodzi ze spalin aut, które jeżdżą codziennie po ulicach miasta.
- Wymogi dla samochodów w Strefach Czystego Transportu dotyczą norm emisji EURO oraz rodzaju paliwa (podział na olej napędowy i inne paliwa). Jeśli samochód wyprodukowano 15 lat temu, ma on wypełniać normę obowiązującą w dniu produkcji. Czyli np. auto z roku 2006 wypełnia normę EURO 4, a auto z roku 2012 normę EURO 5.
Im wyższa norma EURO tym mniej szkodliwe spaliny.
- Między silnikami Diesla, a innymi silnikami na paliwa płynne jest duża różnica w ilości emitowanych zanieczyszczeń.
- Samochód wyposażony w silnik Diesla emituje o wiele więcej zanieczyszczeń niż taki sam model auta wyposażony w silnik benzynowy.
Auta benzynowe produkowane w 2001 r. (norma EURO 3) emitują tyle zanieczyszczeń co diesle wypełniające normę EURO 6 (czyli produkowane od 2015 r.). To dlatego w Strefach Czystego Transportu samochody z silnikami Diesla traktowane są bardziej surowo.
- Między silnikami zasilanymi benzyną a silnikami pracującymi na gazie LPG nie ma istotnej różnicy w zakresie emisji spalin. LPG jest tańszym paliwem, ale nie sprawia, że silnik emituje mniej zanieczyszczeń. Auto z instalacją gazową w silniku spełniającym np. normę EURO 3 zawsze będzie emitowało więcej zanieczyszczeń niż auto z silnikiem EURO 4 pracującym na benzynie.

Strefa Czystego Transportu – na przykładzie Brukseli

W Brukseli w 2018 r. utworzono SCT na obszarze całego miasta. Zdecydowano, że wjazd do tamtejszej Strefy w pierwszym okresie jej obowiązywania będą mieć tylko samochody produkowane od 1992 r. (czyli wypełniające normę EURO 2). Ustalono też wtedy, jak wymagania te będą podnoszone.

Obecnie do Brukseli mogą wjeżdżać już tylko diesle, które mają mniej niż 12 lat (przynajmniej norma EURO 5). W 2025 r. wymogi się zaostrzą i wjazd do miasta będą mieć tylko diesle wyprodukowane po roku 2015 (minimum norma EURO 6, czyli maksymalnie dziesięcioletnie).

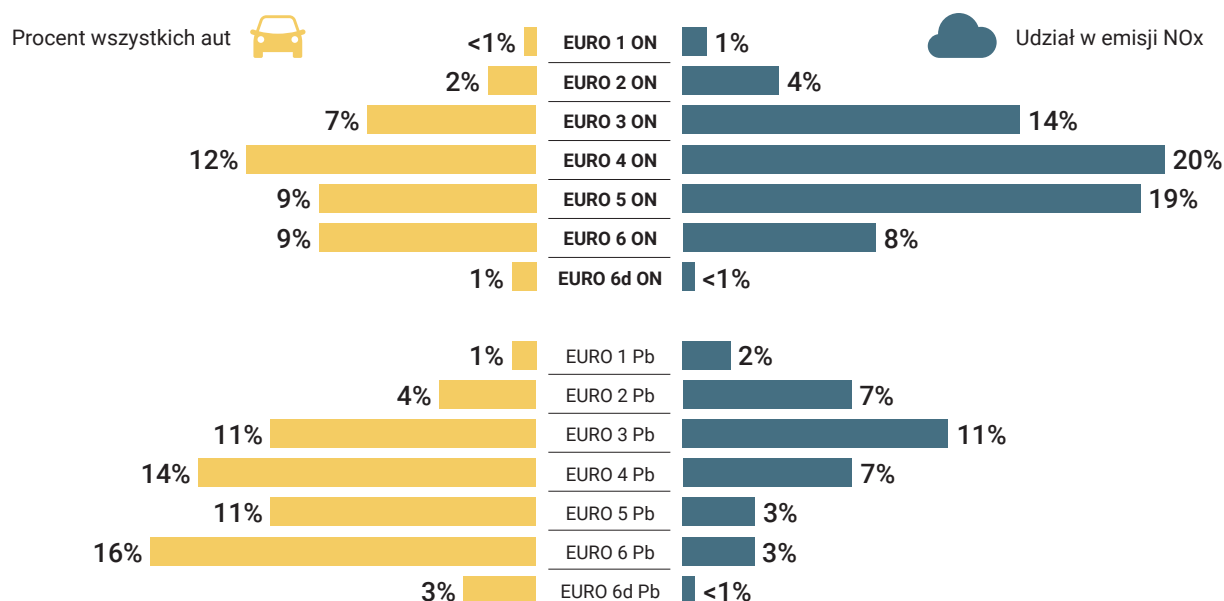
Samochody benzynowe traktowane są łagodniej – dziś do Brukseli można wjechać nawet autem benzynowym z 1998 r.

Nawet tak łagodne wymagania, jak te w Brukseli pozwoliły osiągnąć spadek emisji tlenków azotu (NOx) o ponad 20 proc. W Krakowie może być podobnie.

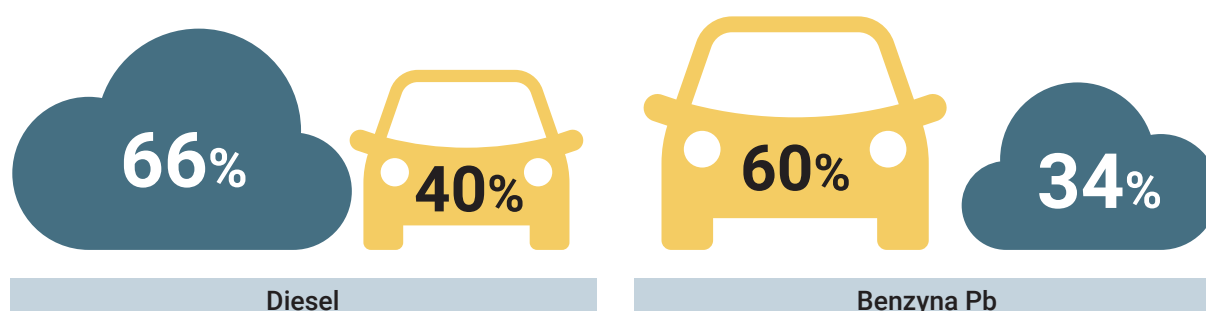
Okresy obowiązywania norm EURO

Norma emisji EURO	Pierwsza rejestracja auta – pozycja B w dowodzie rejestracyjnym	
	Diesel	Benzyna Pb
EURO 1	1993 - 1996	1993 - 1996
EURO 2	1997 - 2000	1997 - 2000
EURO 3	2001 - 2005	2001 - 2005
EURO 4	2006 - 2010	2006 - 2010
EURO 5	2011 - 2013	2011 - 2014
EURO 6	2014 - 31.08.2018	2015 - 31.08.2018
EURO 6d	od 1.09.2018	od 1.09.2018

Procent pojazdów spełniających poszczególne normy EURO, które poruszają się po Krakowie, i ich udział w emisji zanieczyszczeń*



Udział w ruchu pojazdów z silnikiem Diesla lub benzynowym oraz ich wpływ na emisję zanieczyszczeń*



*pomiar emisji z maja 2019 r., Kraków

Strefa Czystego Transportu w Krakowie. Co już wiemy?

Zgodnie z zapisami wojewódzkiego Programu Ochrony Powietrza, Rada Miasta Krakowa do końca 2022 r. powinna przyjąć uchwałę o wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu w Krakowie – wtedy też dowiemy się, kiedy pojawią się pierwsze wymogi i dla jakich aut.

Na początku Strefa będzie obejmowała obszar objęty tzw. II obwodnicą Krakowa – teren ograniczony Alejami Trzech Wieszczów oraz ulicami: Konopnickiej, Kamieńskiego, Powstańców Śląskich, Powstańców Wielkopolskich, Klimeckiego, al. Powstania Warszawskiego, Wita Stwosza.

Wymagania dla samochodów będą wprowadzane etapami. W chwili oddania do ruchu pełnej ekspresowej obwodnicy

całego Krakowa, zgodnie z wojewódzkim Planem Ochrony Powietrza. SCT powinna zostać powiększona na cały obszar znajdujący się we wnętrzu obwodnicy.

Nie zakładamy pobierania opłat za poruszanie się po SCT, zarówno od samochodów, które spełniają wymagania Strefy, jak i od samochodów, które tych wymogów nie wypełniają. Samochód, który nie wypełnia warunków emisyjności nie będzie mógł po SCT jeździć.

O granicach Strefy będą informowały znaki drogowe. Samochody jeżdżące po Strefie będą musiały być oznaczone nalepką wydaną przez miasto.

Propozycja wsparcia dla mieszkańców i przedsiębiorców strefy SCT

Pod warunkiem wyrejestrowania pojazdu z Krakowa przed 1 stycznia 2024 r.:

- bezpłatny bilet KMK na strefy 1-3 na 24 miesiące,
- dopłata do roweru elektrycznego lub roweru cargo w wysokości 2500 zł,
- bezpłatny abonament na wynajem długoterminowy roweru elektrycznego na okres 24 miesięcy,
- rozpoczniemy negocjacje z instytucjami rządowymi, w celu przygotowania pakietu wsparcia dla przedsiębiorców opierających swą działalność na transporcie.

Proponowany obszar Strefy Czystego Transportu w pierwszym etapie



Co będziemy konsultowali?

- Wymagania, jakie będą musiały spełniać samochody, żeby móc wjechać do Strefy.
- Datę od kiedy zaczną obowiązywać te wymagania, a także w jakim tempie będą podnoszone. W czasie konsultacji chcemy wypracować kompletny harmonogram do roku 2030. Dzięki temu wszyscy będą wiedzieli od samego początku i z dużym wyprzedzeniem, jakie wymagania będą stawiane samochodom w kolejnych latach. Takich zmian nie można wprowadzać zaskoczenia.
- Zasady przejściowe dla mieszkańców SCT i przedsiębiorców wykorzystujących samochód do pracy na jej terenie.

Czy mój samochód wjedzie do SCT od 1 marca 2023 r.?

Norma emisji EURO	Pierwsza rejestracja auta		ETAP 1. Początek 1.03.2023 r.	Nie dotyczy:
	Diesel	Benzyna Pb		
EURO 1	1993-1996	1993-1996	NIE	pojazdów mieszkańców SCT lub przedsiębiorców prowadzących działalność na jej obszarze z wydanym abonamentem parkingowym typu K, M, N lub I dla stref A1, A2, A3, A4, A13, B11, B12, B20 oraz C19 do dnia 1.01.2024 r. pojazdów zabytkowych ze specjalną rejestracją wydaną przez Wydział Komunikacji UMK.
EURO 2	1997-2000	1997-2000	NIE	
EURO 3	2001-2005	2001-2005	TAK	
EURO 4	2006-2010	2006-2010	TAK	
EURO 5	2011-2013	2011-2014	TAK	
EURO 6	2014-31.08.2018	2015-31.08.2018	TAK	
EURO 6d	od 1.09.2018	od 1.09.2018	TAK	

Proponowany harmonogram wprowadzania kolejnych wymogów i ich efekty

Pojazd z silnikiem	ETAP 2. Minimalne wymogi 1.01.2024 r.	ETAP 3. Minimalne wymogi 1.07.2025 r.	ETAP 4. Minimalne wymogi 1.01.2027 r.	ETAP 5. Minimalne wymogi 1.07.2028 r.	ETAP 6. Minimalne wymogi 1.01.2030 r.
benzynowym	EURO 3 (max 23 lata)	EURO 3 (max 24,5 roku)	EURO 4 (max 19 lat)	EURO 5 (max 17,5 roku)	EURO 5 (max 20 lat)
Diesla	EURO 4 (max 18 lat)	EURO 5 (max 15,5 roku)	EURO 6 (max 13 lat)	EURO 6 (max 14,5 roku)	EURO 6d (max 11,5 roku)
Liczba aut objętych wymaganiami, w porównaniu z rokiem 2019	15%	24%	47%	61%	81%
Oczekiwany spadek emisji w porównaniu z rokiem 2019	NOx -28% pyły PM -52%	NOx -48% pyły PM -82%	NOx -78% pyły PM -89%	NOx -85% pyły PM -92%	NOx -93% pyły PM -93%

Powiększony obszar strefy (etap drugi)