

Dlaczego akurat te normy i roczniki? Kraków tłumaczy wprowadzenie SCT

2026-01-02

W obliczu pogarszającej się jakości powietrza i rosnącej liczby chorób układu oddechowego, Kraków postanowił podjąć zdecydowane działania na rzecz poprawy warunków życia swoich mieszkańców. Jednym z kluczowych narzędzi jest strefa czystego transportu, której nadrzędnym celem jest ograniczenie emisji szkodliwych substancji, w szczególności tlenku azotu (NOx). To właśnie transport drogowy odpowiada za około 80 proc. emisji tlenków azotu w mieście - zatem trudno się dziwić, że to właśnie od tej gałęzi zaczęto proces redukcji zanieczyszczeń.

Wielu mieszkańców może zadać sobie pytanie: dlaczego akurat te normy emisji i roczniki pojazdów zostały wybrane jako graniczne w ramach SCT? Odpowiedź na to pytanie kryje się w danych z rzeczywistych pomiarów drogowych przeprowadzonych w Krakowie w latach 2019 i 2021. W badaniach uczestniczyło około 100 tysięcy pojazdów, a wyniki okazały się alarmujące. Analiza wykazała, że głównym źródłem emisji tlenków azotu są starsze pojazdy z silnikami Diesla. Samochody niespełniające normy Euro 5 - a więc wyprodukowane przed 2011 rokiem - stanowiły zaledwie 17 proc. pojazdów poruszających się po mieście, ale odpowiadały za aż 40 proc. emisji tlenków azotu. Jeszcze większy udział w emisji miały pojazdy niespełniające normy Euro 6 (czyli starsze niż z 2014 roku) - 26 proc. floty generowało 59 proc. całkowitej emisji.

Warto zauważyć, że choć pojazdy benzynowe także emitują szkodliwe substancje, ich wpływ na jakość powietrza jest znacznie mniejszy niż w przypadku aut z silnikiem Diesla. Przykładowo, samochody benzynowe sprzed 2000 roku stanowiły tylko 2 proc. floty i odpowiadały za 2 proc. emisji tlenków azotu. Auta benzynowe starsze niż z 2005 roku - 8 proc. floty - generowały jedynie 6 proc. emisji. Oznacza to, że głównym celem SCT musiały stać się starsze Diesle, które zanieczyszczają powietrze znacznie intensywniej niż ich nowsze odpowiedniki.

Zebrane dane potwierdzają też, że rzeczywista emisja tlenków azotu różni się znacząco w zależności od normy emisji. W przypadku Diesli pojazdy z normą Euro 4 i Euro 5 emitowały średnio aż 0,77 g/km NOx. Tymczasem auta spełniające normę Euro 6d - obowiązującą od 2021 roku - emitowały zaledwie 0,046 g/km. To blisko 17-krotna różnica. Wśród pojazdów benzynowych również widać radykalny spadek emisji: od 0,48 g/km (Euro 2) do 0,03 g/km (Euro 6d). Co ważne, wszystkie te dane pochodzą z pomiarów rzeczywistych, a nie z testów laboratoryjnych, które - jak pokazała „afera dieslowa” - często były zmanipulowane przez producentów aut poprzez instalację specjalnego oprogramowania zaniżającego emisję.

Wprowadzenie strefy czystego transportu to zatem nie arbitralna decyzja, ale reakcja na naukowe opracowania i konkretne dane. Przyjęcie konkretnych norm i roczników jako kryteriów wjazdu do SCT ma na celu eliminację najbardziej szkodliwych pojazdów, które w największym stopniu przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza w Krakowie.

Według szacunków władz miasta, działania w ramach SCT przyniosą bardzo konkretne efekty. Do 2030 roku emisja tlenków azotu ma spaść o około 45 proc. w porównaniu z poziomem z 2024 roku. Taki spadek oznacza nie tylko czystsze powietrze, ale też wymierne korzyści zdrowotne dla



**Magiczny
Kraków**

mieszkańców. Obniżenie stężenia szkodliwych substancji o 45 proc. może przełożyć się na zmniejszenie liczby przypadków zapalenia oskrzeli, astmy czy ataków alergicznych. Statystyczny mieszkaniec Krakowa może doświadczyć nawet o 1-2 epizody zaostrzenia astmy mniej w ciągu roku.

Z kolei redukcja stężeń tlenków azotu o połowę może przynieść aż 20-30 proc. mniej hospitalizacji związanych z przewlekłą obturacyjną chorobą płuc (POChP) oraz ciężkimi alergiami. Dla mieszkańców oznacza to nie tylko zdrowsze życie, ale i oszczędności. Roczne wydatki na leki wziewne i antyalergiczne (średnio 600-800 zł na osobę) mogą spaść nawet o 30 proc., czyli o 180-240 zł rocznie.

Mniej zachorowań to także rzadsze wizyty u lekarzy specjalistów – pulmonologa czy alergologa – których prywatna wizyta kosztuje średnio 150-200 zł. Nie bez znaczenia są też koszty pośrednie, takie jak utracone wynagrodzenie wynikające z konieczności opieki nad chorymi dziećmi czy zwolnień lekarskich – średnio 200-300 zł dziennie. Łączne oszczędności zdrowotne i ekonomiczne wynikające z wprowadzenia SCT mogą przekroczyć nawet 1500 zł rocznie na osobę.

W obliczu tych danych trudno zaprzeczyć, że strefa czystego transportu to krok w stronę zdrowszego, nowocześniejszego i bardziej przyjaznego do życia miasta. Dzięki tym działaniom Kraków dołącza do grona europejskich miast, które podejmują odważne decyzje, opierając się na rzetelnych badaniach i trosce o dobro swoich mieszkańców.