



## **Kraków w strefie zmian**

2025-08-27

**- SCT ma swoich przeciwników, którzy uważają, że ogranicza ona ich wolność i zabrania poruszania się samochodem. To nieprawda! Chodzi wyłącznie o ograniczenie liczby najbardziej emisyjnych pojazdów w ruchu miejskim – mówi Filip Jarmakowski z Polskiego Alarmu Smogowego. O tym, co zmieni się po wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu w Krakowie, rozmawiał Tadeusz Mordarski.**

### **Jak Pan ocenia wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w Krakowie?**

**Filip Jarmakowski:** SCT w Krakowie jest potrzebna, bo od lat mamy problem z zanieczyszczeniami transportowymi. Silniki pojazdów spalinowych odpowiadają za prawie 80 proc. emisji dwutlenku azotu, szkodliwego dla ludzkiego zdrowia gazu. Obecna uchwała, która zacznie obowiązywać 1 stycznia 2026 r., obejmie około 60 proc. powierzchni miasta i skupia się na obszarach z większą liczbą mieszkańców. Proszę zauważyć, że bez ograniczeń będą się mogły po niej poruszać nawet 21-letnie samochody benzynowe (Euro 4) oraz nawet 12-letnie diesle (Euro 6). Normy te dają realną szansę na poprawę jakości powietrza. Proszę jednak pamiętać, że mieszkańcy Krakowa płacący w tym mieście podatki zostali zwolnieni z tego, by ich pojazdy musiały spełniać normy SCT, a to może spowodować, że stężenia szkodliwych substancji w powietrzu spadać będą wolniej.

**Wspomniał Pan o poprawie jakości powietrza, która jest jednym z głównych celów wprowadzenia SCT. Jakie badania lub doświadczenia z innych miast wskazują na to, że ograniczając ruch starych aut niespełniających norm, powietrze się poprawia?**

Doświadczenia takich miast jak Londyn czy Bruksela pokazują, że SCT widocznie i wyraźnie obniża stężenia szkodliwych substancji. W Londynie przy drogach spadły o 53 proc. w centrum Londynu i o 21 proc. w zewnętrznym Londynie. W Brukseli, gdzie SCT obowiązuje od 2018 r., również nastąpiły wyraźne spadki: emisje NO<sub>2</sub> i cząstek stałych zostały zmniejszone o około 30 proc., a stężenie NO<sub>2</sub> na głównych drogach spadło o 40 proc.

W 2023 r. w stolicy Małopolski Krakowski Alarm Smogowy wykonał badania stężeń dwutlenku azotu w 44 punktach pomiarowych. W 16 z tych punktów przekroczone zostały normy stężeń obowiązujące obecnie, a w 41 przekroczone zostały normy, które zaczną obowiązywać w roku 2030. Mamy nadzieję, że Miasto jeszcze do końca tego roku, a więc przed wejściem SCT w życie, przeprowadzi odpowiednie badania po to, aby mieć informacje, na ile SCT wpływa na poprawę jakości powietrza.

### **Jak SCT w Krakowie prezentuje się na tle innych miast polskich i europejskich?**

Obecnie jedyną funkcjonującą Strefę Czystego Transportu w naszym kraju ma Warszawa. Zaczęła obowiązywać w lipcu zeszłego roku, jednak jak dotąd nie wystawiono żadnego mandatu za jej naruszenie. Może to wynikać z faktu, że pierwszy etap warszawskiej SCT stawiał niskie wymagania co do samochodów – norma Euro 2 dla benzynowych i Euro 4 dla diesli. W Europie funkcjonuje już ponad 320 Stref Czystego Transportu. Niektóre są bardziej wymagające, jak wspomniane już Strefy w Londynie czy Brukseli, niektóre mniej. To rozwiązanie poprawiające jakość powietrza stało się



**Magiczny  
Kraków**

popularne.

### **Wprowadzenie SCT w Krakowie wywołało lawinę protestów.**

SCT ma swoich przeciwników, którzy uważają, że ogranicza ona ich wolność i zabrania poruszania się samochodem. To nieprawda! Chodzi wyłącznie o ograniczenie liczby najbardziej emisyjnych pojazdów w ruchu miejskim. Problemem jest również znacznie mniejsza świadomość o szkodliwości zanieczyszczeń transportowych w porównaniu ze świadomością o zanieczyszczeniach z np. niskiej emisji.

### **Jakie są główne wyzwania związane z egzekwowaniem przepisów SCT?**

Myślę, że pokażą to pierwsze tygodnie funkcjonowania SCT w Krakowie. Systemy informatyczne – jakkolwiek dobrze przygotowane – mogą nie sprostać wyzwaniu zwłaszcza na początku. Do nowych obowiązków będą również musieli przyzwyczaić się kontrolujący pojazdy w ruchu strażnicy miejscy.

### **Jak – według Pana – powinna wyglądać „idealna” SCT w polskich miastach? Do czego powinniśmy dążyć?**

Przede wszystkim powinna zostać zaprojektowana na podstawie potrzeb danego miasta, bo każde jest inne. Przed stworzeniem SCT potrzebne jest przeprowadzenie odpowiednich badań jakości powietrza, rzeczywistej emisji pojazdów w ruchu i na tej podstawie powinny powstać jej założenia. Sama wola przyjęcia sensownej SCT leży w rękach władz danego miasta.

**Filip Jarmakowski** – *Polski Alarm Smogowy, koordynator projektów transportowych*