Magiczny Kraków

Strefa Czystego Transportu nie taka straszna

2022-11-23

Niecałe 2 proc. samochodów, które jeździły po krakowskich ulicach w grudniu 2021 r., nie wjechałoby do Krakowa po wejściu w życie pierwszych zapisów Strefy Czystego Transportu w lipcu 2024 r. Drugi etap SCT, obowiązujący od 2026 r. objąłby 21 proc. tych pojazdów. W powietrzu będzie dzięki temu aż o połowę mniej niebezpiecznego tlenku azotu – tak wynika z najnowszych badań, które zaprezentowali przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie i Krakowskiego Alarmu Smogowego.

Na spotkaniu 14 listopada, dyrektor ZTP Łukasz Franek odnosił się do nieprawdziwych informacji, które pojawiły się w sprawie SCT. Podkreślał, że przy szacowaniu liczby aut, jakich miałaby dotyczyć strefa, należy opierać się na badaniach faktycznego ruchu na ulicach w Krakowie, gdyż wiele pojazdów istniejących w bazach CEPiK/WEPiK nie jeździ po mieście. Są to bowiem auta tzw. archiwalne, które od kilku lat nie mają przeglądów czy opłaconych ubezpieczeń. Prawdopodobnie stoją na podwórkach czy zalegają na parkingach i niszczeją, lub już zostały odholowane przez straż miejską.

O niedoskonałości istniejących baz danych świadczą przykładowo wyniki analiz wykonanych przez Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego (SAMAR). Dane z CEPIK przeanalizowane i przefiltrowane przez SAMAR, wskazują, że łączna liczba **pojazdów zarejestrowanych na terenie miasta Krakowa (według stanu na koniec 2021 r.) jest znacznie mniejsza niż wskazują wpisy do rejestru.**

* *liczba obejmuje pojazdy samochodowe (bez motocykli, motorowerów i ciągników rolniczych) (stan na 26.01.2022 r.)*

** *liczba obejmuje samochody osobowe, samochody ciężarowe i specjalne, autobusy (z wyłączeniem miejskich), motorowery, motocykle, quady i ciągniki rolnicze; nie obejmuje przyczep i naczep oraz tzw. pojazdów archiwalnych (stan na koniec 2021 r.)*

Co więcej, także powyższe szacunki SAMAR dotyczące niespełniania wymagań należy traktować jako zawyżone, ponieważ zakładają one, że przez prawie cztery lata nikt nie wymieni w Krakowie ani jednego pojazdu na nowszy, spełniający wymogi II etapu SCT (a więc na młodszy niż 16 lat w przypadku diesla i młodszy niż 26 lat w przypadku napędu benzynowego i LPG).

Dyrektor ZTP tłumaczył, że wobec powyższych nieścisłości w obliczeniach dotyczących efektywności SCT należy opierać się na wynikach badań z 2019 i 2021 roku, dotyczących realnej emisji spalin emitowanych przez pojazdy faktycznie poruszające się po ulicach naszego miasta.

Cząstkowe wyniki tych najnowszych pomiarów emisji spalin z grudnia 2021 r. omawiał na spotkaniu przedstawiciel Krakowskiego Alarmu Smogowego Bartosz Piłat. Badania były prowadzone w ramach unijnego projektu CARES. Dane analizują w nich eksperci *International Council for Clean Transportation (ICCT)*.

I tak wśród aut, które w grudniu 2021 r. poruszały się po Krakowie 44 proc. miało silniki diesla (same

auta osobowe z silnikami diesla to 34 proc. wszystkich aut w ruchu). Najliczniejszą grupę ze wszystkich zbadanych pojazdów, stanowiły natomiast samochody z silnikami benzynowymi spełniające wymagania normy Euro 6 (wyprodukowane między 2014 a 2018 rokiem) - było ich 14,5 proc. wśród wszystkich aut. Analiza pokazała też, że 10 proc. samochodów poruszających się po Krakowie ma mniej niż cztery lata.

Przypomnijmy, że władze Krakowa proponują, aby od 1 lipca 2026 r. do planowanej Strefy Czystego Transportu mogły wjeżdżać auta, które – w uproszczeniu – w przypadku samochodów benzynowych są produkowane od 2000 r., a w przypadku diesli od 2010 r. Badanie pokazało, że aut które tych wymogów nie spełniały w grudniu 2021 r. było w ruchu ulicznym 21,4 proc. Aut, które nie spełniałyby wymogów pierwszego etapu, czyli diesli z silnikiem niespełniającym co najmniej normy Euro 2 i benzynowych, niespełniających co najmniej normy Euro 1, było natomiast odpowiednio 1,4 proc. i 0,4 proc.

Grafika: Krakowski Alarm Smogowy

Co ważne, wstępna analiza danych z grudnia 2021 r. wskazuje też, że wprowadzenie SCT będzie miało znaczący wpływ na poprawę powietrza w mieście. Przyjęcie wymagań proponowanych przez ZTP (minimum 2000 r. dla aut benzynowych i minimum 2010 r. dla diesli) doprowadziłoby do wycofania z ulic samochodów odpowiedzialnych dziś za 48,6 proc. emisji NOx (tlenków azotu).

Badania prowadzono w dziesięciu różnych punktach Krakowa (między innymi na al. Andersa czy na al. Dietla). Łącznie zebrano 106 tys. próbek spalin i zestawiono je z danymi technicznymi pojazdów.

Takie badania prowadzono w Krakowie już drugi raz. Pierwsze odbyły się w maju 2019 r. na zlecenie władz miasta. Na podstawie zebranych ponad 100 tys. próbek przeprowadzona została analiza, która pokazała, które pojazdy są odpowiedzialne za największą ilość zanieczyszczeń emitowanych z spalinami do powietrza w Krakowie. Dane te były punktem wyjścia podczas tegorocznych konsultacji społecznych w sprawie projektu Strefy Czystego Transportu w Krakowie wiosną i jesienią tego roku.