



Coraz bliżej Strefy Czystego Transportu

2022-04-14

Dlaczego Kraków wprowadza Strefę Czystego Transportu? Jakie normy będą musiały spełniać samochody benzynowe i diesle od 2023 r.? O to pytali radni podczas posiedzenia Komisji Ekologii i Ochrony Powietrza.

Konieczność wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie wynika przede wszystkim z przyjętego przez Sejmik Województwa Małopolskiego Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. Zmiany takie wyznacza również Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jednak jak zaznaczył Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego, zmiany te muszą zostać wprowadzone, by ograniczyć ilość szkodliwych zanieczyszczeń emitowanych przez samochody. Strefy Czystego Transportu nie wprowadzają zakazu wjazdu dla samochodów, tak jak Strefa Ograniczonego Ruchu, a jedynie określają jaką ilość zanieczyszczeń pojazdy mogą emitować. Oznacza to zazwyczaj, że do strefy nie można wjechać kilkunastoletnim samochodem z silnikiem diesla. Program Ochrony Powietrza wskazuje minimalny obszar na jakim należy wprowadzić w Krakowie Strefę Czystego Transportu. Jest to obszar ograniczony tzw. drugą obwodnicą. Program sugeruje również jakie normy pojazdów powinny zostać przyjęte w zasadach obowiązywania SCT.

Konsultacje społeczne w sprawie wprowadzenia Strefy Czystego Transportu trwają od 17 marca. Zanim projekt uchwały zostanie przedstawiony radnym, przeprowadzone zostaną szerokie konsultacje z mieszkańcami i przedsiębiorcami. Zebrane wnioski i postulaty posłużą do przygotowania najlepszego możliwego wariantu – uwzględniającego zarówno potrzeby mieszkańców i przedsiębiorców, których praca oparta jest o transport, jak również pozytywny efekt dla jakości powietrza. Konsultacje potrwać do 13 maja. [Harmonogram konsultacji.](#)

Jak zapowiedział Łukasz Franek, SCT ma być wprowadzana „metodą małych kroków” i od 1 marca 2023 r. obejmie obszar II obwodnicy, Kazimierz, Grzegórzki i Podgórze. Konsultacje mają też doprowadzić do opracowania kompletnego harmonogramu wprowadzania kolejnych wymagań dla samochodów do roku 2030. - Nie chcemy, aby wymagania dla samochodów wprowadzane były bez możliwości przygotowania się do nich. Nikt nie może poczuć się zaskakiwany takimi rozwiązaniami – tłumaczył Łukasz Franek.

Według wstępnych planów ZTP przedstawionych podczas konsultacji społecznych w I oraz II etapie (*II etap od 1.01.2024 r.) w Strefę Czystego Transportu będą mogły wjeżdżać auta z silnikiem benzynowym spełniającym normy EURO 3 i powyżej oraz z silnikiem diesla spełniające normy EURO 4 i powyżej. Wówczas przewidziany jest spadek emisji (w porównaniu z rokiem 2019) – tlenów azotu (NOx) o -28 proc. oraz pyłów PM o -52 proc.

- Podsumowanie konsultacji planowane jest na drugą połowę maja. Wówczas będziemy mieć wiedzę, co należy zmienić w założeniach SCT. Być może uda nam się przygotować również projekt uchwały w tej sprawie – dodał Łukasz Franek.

ZTP planuje, że projekt uchwały trafi pod obrady Rady Miasta Krakowa jeszcze przed wakacjami.