



## Czy krakowska Strefa Czystego Transportu jest rozwiązaniem wyjątkowym i odosobnionym?

2022-12-05

**Uchwałą Rady Miasta Krakowa z 23 listopada na terenie naszego miasta zostanie wprowadzona Strefa Czystego Transportu. Jest to zmiana, która ma na celu przede wszystkim polepszenie jakości powietrza w Krakowie, a co za tym idzie ochronę zdrowia i polepszenie jakości życia mieszkańców. Jak każda zmiana również ta budzi wiele emocji i pytań. Przy okazji pojawia się również sporo nieścisłości. Chcąc odpowiedzieć na pojawiające się pytania, przyjrzyjmy się faktom.**

## Czy tylko jako jedyne miasto w Europie Kraków tworzy taką strefę?

Wprowadzanie ograniczeń wjazdu do miasta dla najbardziej trujących samochodów to coraz popularniejsze i skuteczne narzędzie do walki o poprawę jakości powietrza. W tym roku liczba Stref Czystego Transportu tylko w Europie przekroczyła już 320 i nadal powstają kolejne. Takie prace prowadzą również polskie miasta: Warszawa, Wrocław czy Łódź. Stąd niedługo liczba „zielonych stref dla transportu” na Starym Kontynencie ma przekroczyć pół tysiąca. Sięgają po to rozwiązania zarówno bogatsze kraje (Niemcy, Wielka Brytania, Niemcy), ale też uboższe (Portugalia, Hiszpania). Ponadto, na przykład, taka strefa działa od 2008 roku w Berlinie, czyli na terenie byłego NRD.

## Czy SCT w Krakowie obejmuje największy obszar objęty nowymi przepisami?

Strefa Czystego Transportu w Londynie „*Ultra Low Emission Zone (ULEZ)*” obejmuje obecnie centralny obszar miasta, tak zwany Londyn Wewnętrzny. To teren liczący około 450 kilometrów kwadratowych (cały Kraków ma 327 kilometrów kwadratowych). Strefa będzie jednak rozszerzona już niedługo, **od sierpnia 2023 r.** (rok przed tym, jak zacznie obowiązywać strefa w Krakowie), i obejmie już cały **Wielki Londyn - region o powierzchni 1579 km<sup>2</sup>**. Gdyby wprowadzić taką u nas, sięgałaby od Słomnik do Myślenic i od Balic do Bochni. Na tak dużym obszarze mają obowiązywać normy wjazdu Euro 3 dla motocykli **(w Krakowie są one zwolnione z zapisów uchwały)**, Euro 4 dla pojazdów z silnikami benzynowymi **(w Krakowie od 1 lipca 2026 r. to Euro 3)** i Euro 6 dla samochodów z silnikiem Diesla **(w Krakowie od 1 lipca 2026 r. to Euro 5)**.

Londyńska strefa *ULEZ* została wprowadzona w 2019 roku. Pomimo istniejących obostrzeń popiera ją 72 proc. mieszkańców. Badania wykonane po wprowadzeniu strefy pokazują, że do 2020 r. zanieczyszczenie NO<sub>2</sub> spadło w centrum Londynu o 44 proc. w porównaniu z rokiem 2016, a to jest pięć razy szybciej niż w innych częściach Wielkiej Brytanii. Poziom szkodliwej sadzy spadł aż o 50-60 proc. Te fakty wskazują, że Strefy Czystego Transportu są skutecznym narzędziem poprawiającym powietrze i tym samym jakość życia.

## Strefa Czystego Transportu to lepsze i dłuższe życie?

Krakowianie oczekują od władz miasta dalszych działań na rzecz poprawy jakości powietrza – jako priorytetowe wskazywali je w kolejnych badaniach „Barometr krakowski”. Także w tegorocznych badaniach przeprowadzonych m.in. przez Agencję Lata Dwudzieste aż 93 proc. krakowian odpowiedziało, że władze miasta powinny zająć się problemem wciąż



**Magiczny  
Kraków**

niewystarczająco czystego powietrza.

Burmistrz Londynu Sadiq Khan, tłumacząc w marcu tego roku konieczność rozszerzenia *ULEZ* na cały obszar aglomeracji (wszystkie 33 dzielnice), mówił: „Jest to również kwestia sprawiedliwości społecznej – zanieczyszczenie powietrza najbardziej uderza w najbiedniejsze społeczności. Prawie połowa londyńczyków nie posiada samochodu, ale nieproporcjonalnie odczuwają szkodliwe konsekwencje, jakie powodują zanieczyszczające pojazdy”.

W Krakowie mamy nieco ponad 800 tysięcy mieszkańców i około 500 tysięcy użytkowanych samochodów.

**Nie czekajmy na zdrowe czyste powietrze, zrobmy je sobie już teraz.**

Więcej informacji o decyzji Rady Miasta Krakowa [tutaj](#).