



Kraków bierze przykład z najlepszych w Europie

2023-01-27

Wojewódzki Sąd Administracyjny przyjrzy się uchwale wprowadzającej Strefę Czystego Transportu w Krakowie. Nowe zasady poruszania się samochodów po mieście mają wejść w życie w dwóch etapach. W lipcu 2024 i w lipcu 2026 roku. Celem wprowadzenia SCT jest poprawa jakości powietrza i ochrona zdrowia mieszkańców Krakowa. Ponieważ nadal w powietrzu, którym oddychamy jest zbyt dużo zanieczyszczeń, i to właśnie tych, pochodzących z rur wydechowych starych samochodów, zwłaszcza z silnikami diesla.

O zapisach krakowskiej uchwały już pozytywnie wypowiedział się Wiceminister Klimatu i Środowiska, Pełnomocnik Rządu ds. Odnawialnych Źródeł Energii Ireneusz Zyska. Potwierdził on zasadność wprowadzenia Strefy na proponowanym obszarze Krakowa oraz wpływ, nowych zasad na rzeczywistą poprawę jakości powietrza (a w konsekwencji i życia) w stolicy Małopolski. Teraz jeszcze WSA zbada, czy przepisy są zgodne z prawem, a co za tym idzie, czy można je kopiować i wprowadzać w innych miastach Polski. Kraków w działaniach na rzecz poprawy jakości powietrza jest bowiem pionierem i wyznacza ścieżki, przygotowuje rozwiązania, dla innych.

Przypomnijmy, że SCT od 1 lipca 2024 r. ma dopuszczać do wjazdu do Krakowa samochody tylko z normami co najmniej Euro 1 dla benzyny i Euro 2 dla diesla. Od 1 lipca 2026 r. natomiast do stolicy Małopolski będą mogły wjechać samochody z Euro 3 (benzyna) i Euro 5 (diesel). Zgodnie z projektem uchwały obszar SCT ma objąć całe miasto w jego granicach administracyjnych, za wyjątkiem obwodnicy autostradowej i dróg ekspresowych. Wyjątek stanowią także drogi prowadzące z sąsiednich gmin, które wchodzą już na teren Krakowa i dopiero tu łączą się z tymi ważnymi arteriami.

Władze miast europejskich, gdzie takie strefy działają od lat, widzą już pozytywne wyniki wprowadzenia ograniczeń ruchu samochodowego (są one potwierdzane badaniami), dlatego też rozszerzają i zaostrzają ich zasady.

Podobne do krakowskich ograniczenia wprowadza właśnie Monachium. Tyle, że tam (München City Low Emission Zone) normy są wyższe, a czas do ich wprowadzenia znacznie krótszy. Monachijska strefa obowiązuje od 10 lat. Ale od 1 lutego 2023 r. na średniej obwodnicy stolicy Bawarii (Mittlerer Ring) i w znajdującym się wewnątrz niej obszarze wprowadzony będzie zakaz ruchu pojazdów z silnikami wysokoprężnymi o klasie emisji Euro 5 (tak jak w Krakowie od 2026 r.). A od października nie wjadą tam już auta z silnikami diesla spełniającymi nawet normę Euro 6. Warto podkreślić, że jest to teren o powierzchni około 50 km², czyli to prawie jedna szóstka Krakowa (327 km²). U nas zajmowałby obszar od Bagrów do Willi Decjusza na osi wschód – zachód i od Nowego Kleparza do ulicy Brożka na osi północ – południe. Już (od 2012 roku) obowiązują tam normy minimum Euro 4 dla diesla i Euro 1 dla benzyny (te na razie pozostaną bez zmian).

Niemcy szacują, że w ten sposób z monachijskich dróg zniknie około 140 000 pojazdów z silnikiem diesla. Ma to poprawić znacznie jakość powietrza w stolicy Bawarii. Zaostrzenie przepisów przygotowuje też Londyn, który swoją „zieloną” strefę ULEZ ma rozszerzyć na obszar niemal całego Wielkiego Londynu (ponad 1500 km²).

Samochody osobowe są głównym źródłem zanieczyszczeń, odpowiadającym za ponad 60 proc.



**Magiczny
Kraków**

wszystkich emisji CO₂ z transportu drogowego w Europie (dane WWF). Pojazdy te emitują też tlenki siarki i azotu, rakotwórcze związki organiczne i pyły zawieszone, które są poważnym zagrożeniem dla naszego zdrowia. Ich wdychanie zwiększa ryzyko udaru mózgu, chorób wieńcowych, raka płuc i schorzeń układu oddechowego jak np. alergii i astmy – co potwierdziły także badania przeprowadzone kilka lat temu w Krakowie przez naukowców z Collegium Medicum UJ.