



Strefa Czystego Transportu - kogo zapisy nie będą dotyczyć?

2023-10-27

Strefa Czystego Transportu w Krakowie ma zacząć obowiązywać od 1 lipca 2024 r. Będzie to wtedy jej pierwszy, jeszcze bardzo łagodny etap działania. Ten docelowy wejdzie w życie dopiero dwa lata później, tj. w roku 2026. Są jednak właściciele aut, których ograniczenia norm Euro czy rocznikowe pojazdów nie będą obowiązywać. Wystarczy, że po prostu zarejestrują się w systemie, a część z nich przyklei jeszcze nalepkę.

Po 1 lipca 2024 r. do Krakowa będą mogły wjeżdżać samochody spełniające normy Euro 1 dla benzyny i Euro 2 dla silników Diesla. Ale tylko te, które już teraz są zarejestrowane i nie zmienią właściciela przez najbliższe półtora miesiąca. Bo auto kupione i zarejestrowane po 1 marca 2023 r., by wjechać do Krakowa po 1 lipca 2024 r., będzie musiało spełniać już normy docelowe, czyli te, które wejdą już dla wszystkich za cztery lata (1 lipca 2026 r. – Euro 3 dla benzyny oraz Euro 5 dla diesli). Należy jednak zauważyć, że przyjmując uchwałę, miasto wzięło pod uwagę głosy mieszkańców wyrażane podczas konsultacji i zastosowało sporo wyłączeń.

Zacznijmy od zwolnień, które wynikają już z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. To przede wszystkim w oparciu o tę ustawę będzie uruchomiona krakowska strefa.

Ustawa zakłada, że od zakazu wjazdu do stref w Polsce wyłączone będą samochody elektryczne, napędzane wodorem i gazem ziemnym, a także kilkadziesiąt innych rodzajów pojazdów – chodzi przede wszystkim o samochody należące do wszelkich służb mundurowych i ratowniczych. Ale także samochody, którymi podróżują osoby z niepełnosprawnościami. Ważne jest, że wszystkie te samochody nie muszą być oznakowane specjalną nalepką, która będzie obowiązywała innych przy wjeździe do strefy. Samochód osoby z niepełnosprawnością musi jednak posiadać odpowiednie oznakowanie. Należy też wyraźnie podkreślić, że taka osoba może prowadzić auto samodzielnie, ale nie musi. Może również podróżować jako pasażer.

Ustawa wyłącza też spod zakazu autobusy szkolne, cały transport sanitarny oraz wszelkie pojazdy realizujące zadania na rzecz zarządców dróg – czy to umożliwiające dokonanie napraw nawierzchni, czy tak zwane bieżące utrzymanie. Również te pojazdy, zgodnie z ustawą, nie muszą mieć nalepki.

Krakowska uchwała idzie jednak dalej. Przy jej przyjmowaniu chodziło bowiem o to, by zrównoważyć skuteczność i oczekiwania z możliwościami mieszkańców, a także osób odwiedzających nasze miasto. Jest więc ona rozsądnym kompromisem. Stąd w uchwale znalazły się kolejne wyłączenia, których już nie obejmuje ustawa.

Po pierwsze chodzi tu o samochody, które należą do osób starszych. Władze miasta nie chciały zmuszać seniorów do wymiany aut, stąd każda osoba z rocznika 1952 i wcześniejszych (czyli taka, która ukończyła co najmniej 70 lat najpóźniej 1 stycznia 2023 r.) będzie również zwolniona z przepisów uchwały – o ile jednak sama będzie swój samochód prowadzić. Zastrzeżenie to ma uniemożliwić potencjalne oszustwa i przerejestrowywanie aut na osoby starsze. Ponadto wyłączenie dotyczy tylko samochodów należących do seniorów, kupionych i zarejestrowanych najpóźniej w lutym tego roku. Przy zmianie auta po 1 marca 2023 r., nowe pojazdy kupowane przez takie osoby muszą już spełniać normy docelowe Strefy (Euro 3/5). Należy dodać, że samochody seniorów, aby poruszać się po strefie, muszą być oznaczone specjalną nalepką. By



ją uzyskać, trzeba będzie zarejestrować się w bazie i złożyć wnioski. Nalepka zostanie dostarczona niedługo potem pocztą na wskazany adres. Rejestracja i kolportaż mają się rozpocząć jeszcze w tym roku.

Uchwała wyłącza też spod zapisów strefy tak zwane pojazdy specjalne. Co to są za samochody, dokładnie opisuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury. Znajdziemy tam: food-trucki, samochody kempingowe, karawany pogrzebowe czy pojazdy zarejestrowane jako „pogotowie techniczne/warsztat”. Jeśli więc ktoś posiada odpowiednią adnotację w dowodzie rejestracyjnym, mówiącą o tym, że jego samochód jest takim pojazdem specjalnym, będzie mógł nim jeździć po SCT, bez względu na datę produkcji czy normę Euro silnika. Będzie jednak musiał wystąpić odpowiednio wcześniej o wydanie nalepki.

Z kolei dobrą wiadomością dla miłośników starych, zabytkowych samochodów jest to, że uchwała wyłącza też spod zakazu wjazdu do SCT pojazdy historyczne. Ich definicja w tym przypadku została zaczerpnięta z ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli. Chodzi tu o pojazdy co najmniej 40-letnie, mające właśnie szczególną wartość historyczną lub zarejestrowane jako pojazdy zabytkowe. Właściciele tych samochodów muszą mieć do okazania dokument potwierdzający zaliczenie pojazdu do kategorii pojazdów historycznych.auta te muszą być też oznaczone wspomnianą wcześniej nalepką.

Ostatnim z wyłączeń, jakie przewiduje uchwała, to wyłączenie obejmujące motocykle i, na przykład, pojazdy trójkołowe. Spalają one znacznie mniej paliwa niż samochody, spotkać je też można na naszych ulicach zdecydowanie rzadziej niż osobówki, nie mają więc one znaczącego wpływu na jakość powietrza w Krakowie.

Przypomnijmy – to właśnie polepszenie jakości powietrza było głównym motorem wprowadzenia Strefy Czystego Transportu. A poprzez to ochrona zdrowia i poprawa jakości życia mieszkańców. Badania potwierdzają, że spaliny samochodowe mają zdecydowanie negatywny wpływ na nasz organizm. Zespół pod kierownictwem prof. Ewy Czarnobilskiej z Collegium Medicum UJ opublikował kilka lat temu artykuł, w którym udowadnia związek pomiędzy częstotliwością pojawiania się objawów astmy czy alergii u dzieci i nastolatków a tym, jak daleko mieszkają one od ruchliwych ulic. Wykazano, że najmłodszy krakowianie, mający miejskie arterie po sąsiedztwie znacznie częściej cierpią na wspomniane dolegliwości.

Inne badanie, opublikowane w prestiżowym piśmie medycznym „The Lancet” w październiku zeszłego roku, pokazuje, że sadza z zanieczyszczonego powietrza może przedostawać się nawet przez łożysko do płodu. I szkodzić dzieciom jeszcze przed ich narodzeniem.

Spaliny samochodowe to także szkodliwe tlenki azotu. Pod wpływem temperatury i słońca mogą się one jeszcze przekształcać w rakotwórczy dwutlenek azotu.

Wszystkie te argumenty i chęć ochrony zdrowia mieszkańców przemawiają za tym, by SCT wprowadzić w Krakowie jak najszybciej, na możliwie największym terenie.

Przykłady z innych miast (a podobne strefy wprowadziło już ponad 300 ośrodków w samej tylko Europie) pokazują, że jest to bardzo skuteczne narzędzie w walce o czyste powietrze. Także i w



**Magiczny
Kraków**

Krakowie szacujemy, że dzięki wprowadzeniu SCT znacznie poprawi się jakość tego, czym oddychamy. Oczekiwać można (bazując na wynikach badań rzeczywistej emisji spalin z 2019 r.), że po wdrożeniu drugiego etapu SCT, czyli po 1 lipca 2026 r., spadek emisji tlenków azotu wyniesie ok. 48% w porównaniu z rokiem 2019, zaś spadek pyłów ok. 82%, również w porównaniu z rokiem 2019.