Strefa Czystego Transportu w Krakowie – propozycja projektu

2024-12-18

Prezentujemy propozycję skorygowanych zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Nowe rozwiązania są wyjściem naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, a jednocześnie działaniem, które powinno przynieść widoczny efekt w postaci zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza w Krakowie.

Kluczowe założenia propozycji nowej SCT:

- początkowe wymagania dla aut osobowych z silnikiem benzynowym (w tym LPG) to rok produkcji przynajmniej 2005 albo spełniony wymóg normy emisji nie niższej niż EURO 4. Dla diesli to, odpowiednio, minimum 2014 rok produkcji albo minimum norma emisji Euro 6
- od 1 lipca 2030 r. wymagania dla diesli zostaną zaostrzone: wymagany będzie minimum rok produkcji 2018 albo norma emisji Euro 6dT
- mieszkańcy Krakowa będą objęci wymogami SCT dopiero od 1 lipca 2030 r.
- dla pojazdów spoza Krakowa, które nie będą spełniać wymogów, wprowadzony będzie okres przejściowy: do 30 czerwca 2028 r. Do tego czasu wjazd takich aut będzie możliwy po dokonaniu opłaty emisyjnej
- obszar SCT to niemal cały Kraków, z wyjątkami umożliwiającymi dojazd do niektórych szpitali czy autostradowej obwodnicy oraz bez obszarów na wschód od drogi ekspresowej S7
- wyłączenia dla osób z niepełnosprawnościami
- planowana jest automatyzacja kontroli pojazdów, redukcja zbędnej biurokracji.

Przedstawiany tu projekt nowych zasad SCT powstał na drodze dialogu z krakowianami. Od 19 listopada przez blisko dwa tygodnie mieszkańcy mogli wypełniać ankietę prekonsultacyjną, a 29 listopada ruszyły konsultacje społeczne, które już do tej pory objęły otwarte spotkanie w szkole przy ul. Ułanów, spotkania online, klika warsztatów z ekspertami czy uruchomienie kolejnej ankiety dla mieszkańców. Dokument ten opiera się zatem na różnorodnych głosach i opiniach, przy utrzymaniu orientacji na skuteczność SCT, jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Krakowie.

W związku z publikacją propozycji projektu nowej uchwały o SCT, mieszkańcy zyskają dodatkowy czas, w którym będzie można zgłaszać uwagi i rekomendacje do projektu uchwały o SCT. Można je będzie przekazywać **do 8 stycznia 2025 r**.

Wymagania techniczne w SCT

Od 1 lipca 2025 r., aby pojazd mógł jeździć po SCT, będzie musiał spełniać następujące wymagania (nie dotyczy mieszkańców Krakowa):

- w przypadku diesli auto musi być wyprodukowane przynajmniej w 2014 r. albo spełniać wymagania normy emisji Euro 6. Przy czym wystarczy, że auto spełnia tylko jeden z tych wymogów. Jeśli samochód jest np. wyprodukowany w 2013 r., ale właściciel ma dokumenty wykazujące, że spełnia on wymogi normy emisji Euro 6, takie auto będzie dopuszczone do SCT

- w przypadku pojazdów z zapłonem iskrowym (pojazdy benzynowe, także te z instalacją LPG) auto musi być wyprodukowane przynajmniej w 2005 r. albo spełniać wymagania normy emisji Euro 4. W tym przypadku także wystarczy, że auto będzie spełniać tylko jeden z tych wymogów.

Od 1 lipca 2030 r. aby móc jeździć po SCT, samochód będzie musiał wypełniać następujące wymogi:

- w przypadku diesli auto będzie musiało być wyprodukowane przynajmniej w 2018 r. lub spełniać wymagania normy emisji Euro 6dT
- w przypadku aut benzynowych i LPG wymagania się nie zmienią: będzie to minimum rok produkcji 2005 lub minimum norma emisji Euro 4.

Wyłączenie dla mieszkańców aż przez pięć lat

Mieszkający w Krakowie i odprowadzający tu podatki, będą objęci specjalnymi zasadami. Nawet jeśli ich samochody nie będą spełniały wymogów technicznych dla aut, które będą obowiązywały w SCT, mieszkańcy Krakowa będą mogli nimi jeździć po mieście bez żadnych ograniczeń do 1 lipca 2030 r. Dopiero od tej daty ich auta będą musiały stosować się do wymogów strefy. Aby uzyskać to uprawnienie, konieczne będzie tylko zgłoszenie pojazdu do automatycznego systemu.

Wyłączenie to będzie obejmowało wszystkie pojazdy zakupione przed wejściem w życie uchwały.

Pojazdy spoza Krakowa, niespełniające wymagań strefy wjadą za opłatą

W nowym projekcie zaproponowano również opłaty emisyjne, po których wykupieniu będzie można wjechać do strefy nawet pojazdem, który nie spełnia jej wymogów. Dzięki temu Kraków będzie dostępny dla wszystkich właścicieli pojazdów, którzy stają wobec konieczności wjazdu w granice stolicy Małopolski.

Zaproponowane opłaty to: 2,50 zł za 1 godz., abonamentowe 20 zł za dzień, 500 zł za miesiąc.

Ustawa pozwala na stosowanie tego rozwiązania przez okres maksymalnie trzech lat – dlatego osoby wjeżdżające okazjonalnie do Krakowa będą miały tyle czasu na dostosowanie się do nowych zasad, czyli ewentualną wymianę samochodu na taki, który będzie spełniał wymogi SCT.

Obszar strefy: cały Kraków z wyjątkami

Projekt zakłada, że nowa strefa obejmie niemal całe miasto, poza terenami na wschód od drogi ekspresowej S7, czyli terenów Kombinatu i go otaczających. Nie obejmie również kluczowych łączników do obwodnicy autostradowej, takie jak ul. Zakopiańska czy al. 29 Listopada, a także ul. Wielicka, aby zapewnić dostęp do ważnych miejsc (szpitale, parkingi Park&Ride czy węzły autostradowe). Taki kompromis pozwala uniknąć utrudnień dla mieszkańców i firm, zachowując jednocześnie główny cel SCT – poprawę jakości powietrza.

Jak będą identyfikowane pojazdy uprawnione do wjazdu do SCT?

Nowa propozycja zakłada dwa sposoby weryfikacji, czy pojazd jest uprawnionych do poruszania się po SCT:

- automatyczna weryfikacja uprawnień pojazdu na podstawie danych znajdujących się w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) – to rozwiązanie sprawi, że właściciele większości pojazdów nie będą musieli zgłaszać się do urzędu po potwierdzenie uprawnienia. System weryfikuje to bez ich udziału
- automatyczna weryfikacja uprawnień pojazdu na podstawie danych podanych przez jego właściciela do urzędu miasta – będzie to dotyczyć pojazdów, które po SCT będą mogły poruszać się na podstawie specjalnych uprawnień (np. samochód należący do mieszkańca albo auto osoby z niepełnosprawnością ruchową). Po rejestracji pojazdu w systemie i pozytywnej weryfikacji nie będzie on zatrzymywany do kontroli.

Rozwiązania te mają na celu obniżenie do minimum obciążenia kierowców czynnościami urzędowymi.

Dodatkowe specjalne wyjątki

Projekt uchwały uwzględnia również szczególne przypadki, takie jak:

- pojazdy historyczne lub zabytkowe, które będą mogły wjechać do SCT przez maksymalnie 50 dni w roku
- pojazdy specjalne (dźwigi, nietypowe maszyny, campery) – jeśli mają odpowiedni wpis w dowodzie rejestracyjnym, będą mogły wjeżdżać do SCT bez ograniczeń
- wprowadzono także wyłączenia do **30 czerwca 2028 r.** dla organizacji non-profit działających w Krakowie (zajmujących się np. pomocą społeczną) oraz pojazdów służbowych ważnych instytucji państwowych.

Należy tu podkreślić, że zgodnie z ustawą o elektromobilności, każdy pojazd, który jest oznakowany kartą parkingową osoby z niepełnosprawnościami i którym porusza się taka osoba, jest zwolniony z wymagań SCT. Oznacza to, że w Krakowie takie wyłączenie będą mogły też uzyskać osoby legitymujące się ważną kartą osoby z niepełnosprawnościami, nawet jeśli nie mają swojego samochodu – wystarczy, że danym pojazdem jadą.

Czemu ma służyć SCT w Krakowie?

Celem tworzenia Stref Czystego Transportu, określonym m.in. w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jest ograniczanie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Nowa wersja tej ustawy, podpisana przez prezydenta, nakłada wręcz obowiązek utworzenia SCT ze względu na regularne przekroczenia dopuszczalnych stężeń NO_2 w powietrzu w danym mieście.

Do tej pory Kraków skutecznie ograniczał emisję pyłów (PM) i benzo(a)pirenu, pochodzących z domowych kotłów – od 2019 r. nie można ich używać w mieście. Teraz czas na kolejny krok: obniżenie obecności w powietrzu, którym oddychamy, tlenków azotu (NO2). Wszystko po to,

aby doprowadzić do poprawy zdrowia i podniesienia jakości życia krakowian.

Zgodnie z licznymi badaniami, ruch samochodowy jest jednym z głównych źródeł emisji szkodliwych substancji (mówią o tym m.in. opracowania przygotowane na potrzeby P**rogramu Ochrony Powietrza dla Małopolski** czy raport NIK**.** Transport drogowy jest przy tym dominującym źródłem emisji tlenków azotu (NO_2). Dane pokazują, że na głównych ulicach auta odpowiadają za ponad 75 proc. wszystkich NO_2.

Ograniczenie obecności NO2 w powietrzu wpłynie na redukcję chorób układu oddechowego i sercowo-naczyniowego. Zmniejszy liczbę przedwczesnych zgonów, według różnych badań – o ponad 200 rocznie (dane ISGlobal). Czystsze powietrze, a przy okazji mniejszy hałas (nowsze silniki pracują ciszej), uczynią Kraków bardziej atrakcyjny zarówno dla mieszkańców, jak i turystów.

Podsumowując: Kraków chce być stolicą czystego powietrza, dlatego zmierza w stronę zrównoważonego rozwoju i lepszej jakości życia. Warto poprzeć proponowane regulacje, ponieważ korzyści, które one przyniosą, będą długoterminowe i wyraźnie pozytywnie odczuwalne dla nas wszystkich.