



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.40.2025

**Pan
Michał Drewnicki
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie Strefy Czystego Transportu, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 16 stycznia 2025 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Poniżej przedstawiam dokumenty i dane wykorzystane w procesie opracowania propozycji projektu uchwały o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu w Krakowie:

- **„Ocena efektów w zakresie poprawy jakości powietrza w Krakowie poprzez wprowadzenie zmian w organizacji ruchu na przykładzie wybranych kanionów ulicznych”** wykonana przez zespół naukowców z Akademii Górniczo – Hutniczej w Krakowie.

Opracowanie zawiera m.in. prognozę redukcji emisji zanieczyszczeń w trzech scenariuszach zakładających np. wyłączenie z ruchu pojazdów niespełniających określonych norm emisyjnych – efekty szacowano dla trzech wariantów wymagań dla pojazdów, kolejno wyznaczając progi minimalne na poziomie standardu emisji Euro 4, Euro 5 i Euro 6. Spodziewane średnie spadki stężeń kształtują się odpowiednio na poziomie (dla odpowiednich wariantów – kolejno wskazane są: wariant z minimalnym progiem Euro 4, Euro 5 i Euro 6):

- 40,5%; 63,2% i 71,7% w przypadku pyłu PM10,
- 42,6%; 66,0% i 72,5% w przypadku pyłu PM2,5,
- 43,9%; 58,0% i 62,6% w przypadku NO,
- 26,3%; 36,9% i 40,6% w przypadku NO2,
- 40,8%; 54,3% i 59,1% w przypadku NOx.

W opracowaniu analizowano również scenariusze polegające na zwężeniu szerokości pasów ruchu lub ograniczeniu dopuszczalnej prędkości pojazdów. Analizy wskazywały, że takie rozwiązania miałyby niski lub bardzo niski wpływ na redukcję emisji i stężeń w powietrzu zanieczyszczeń komunikacyjnych. Tego typu rozwiązania są uzasadnione dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście, ale nie będą sprzyjać poprawie jakości powietrza w Krakowie.

- **Teledetekcja emisji spalin z pojazdów silnikowych w Krakowie**, autorzy: Yoann Bernard, Uwe Tietge, Izabela Pniewska, International Council on Clean Transportation.

Wyniki badania potwierdziły, że wolumen emisji tlenków azotu pojazdów z silnikami diesla pozostaje na ogół kilka, a nawet kilkanaście razy wyższy niż z pojazdów benzynowych, o równoważnych normach emisji. Różnica ta zaciera się w przypadku pojazdów, które homologowane były według standardu emisji Euro 6d-TEMP. Emisje diesli były wśród tej grupy pojazdów wyższe od emisji pojazdów z silnikami benzynowymi już tylko o ok. 50%. Zbadany udział całkowitej emisji NO_x z samochodów osobowych według rodzaju paliwa i normy emisji potwierdził negatywną rolę pojazdów z silnikami Diesla produkowanych przed rokiem 2018, a w szczególności diesli produkowanych przed rokiem 2014. Opracowanie to pokazało, że wycofanie z ruchu starszych pojazdów, w szczególności modeli benzynowych produkowanych przed wprowadzeniem standardu Euro 3 i diesli sprzed okresu obowiązywania normy Euro 6, skokowo zmniejszy wielkość emisji NO_x.

- **Badania jakości powietrza przeprowadzane przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.**

Dotychczasowe roczne raporty publikowane przez GIOŚ wykazywały przekroczenie dopuszczalnego poziomu dwutlenku azotu na terenie Miasta. Jeżeli ocena poziomu dwutlenku azotu za rok 2024 w Krakowie wykaże przekroczenie średniorocznego dopuszczalnego poziomu dwutlenku azotu, wówczas Rada Miasta Krakowa będzie musiała ustanowić w drodze uchwały Strefę Czystego Transportu od 1 stycznia 2026 r. Badania GIOŚ są kolejnymi, istotnymi badaniami, które mogą przesądzić o obowiązku wprowadzenia SCT w Krakowie.

- **Opracowanie wykonane na potrzeby Programu Ochrony Powietrza województwa małopolskiego.**

Analiza wskazuje, jaką rolę pełni transport w emisji wybranych zanieczyszczeń i jaki potencjał ma ograniczenie wielkości tych emisji. Dane wskazują na dominującą rolę transportu w emisji tlenków azotu – zarówno w przypadku uśrednionej emisji na obszarze całego Krakowa, jak też w szczególności w przypadku ciągów transportowych.

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 ze zm.) nie wymaga od Prezydenta Miasta wykonania badań i analiz w zakresie skutków gospodarczych i społecznych wynikających z wprowadzenia Strefy Czystego Transportu.

Ad 2.

Zebrane dane wskazują, że pojazdy mieszkańców, które za pięć lat nie będą spełniały standardów Strefy Czystego Transportu to ok. 16% pojazdów poruszających się po Krakowie. Szacunki wskazują również, że przynajmniej 4 na 10 spośród tych aut zostałyby wycofane z ruchu w cyklu naturalnym, gdyby SCT nie została wprowadzona.

Projekt nowej uchwały przewiduje, że w ciągu najbliższych pięciu lat pojazdy mieszkańców Krakowa nie będą objęte żadnymi wymaganiami, zaś w razie konieczności wymiany pojazdu powszechnie dostępną alternatywą będą pojazdy benzynowe produkowane od 2005 r. W lipcu 2030 r., a więc w momencie, kiedy wymagania SCT dotyczyłyby również pojazdów mieszkańców Krakowa, auta benzynowe dopuszczone do poruszania się po SCT będą

mogły mieć nawet 25 lat. Projekt nowej uchwały o SCT przewiduje w okresie od 1 lipca 2025 r. do 30 czerwca 2030 r. zwolnienie spod zakazu wjazdu do Strefy pojazdów należących do mieszkańców – podatników Krakowa. Oznacza to, że w przypadku mieszkańców Krakowa posiadających pojazdy, które nie spełniałyby proponowanych minimalnych standardów technicznych, czas na dokonanie wymiany takiego samochodu będzie wynosił 5 lat. Taki okres minimalizuje grupę osób, która wymiany pojazdu musiałaby dokonać wcześniej niż planowała w stosunku do grupy mieszkańców, która dokonałaby zmiany samochodu w naturalnym cyklu. Ta propozycja ma znaczenie szczególnie w przypadku osób, które posiadają jeden pojazd w gospodarstwie domowym i jest on konieczny np. do wykonywania pracy. Rozwiązaniem, które ma ułatwić wymianę pojazdu jest wprowadzenie tylko jednego standardu emisyjnego dla pojazdów z zapłonem iskrowym – minimalne wymagania wprowadzone 1 lipca 2025 r. miałyby zostać dla takich aut ustanowione na poziomie normy Euro 4 lub 2005 r. jako granicznej daty produkcji.

Ad 3.

Wprowadzenie SCT w oparciu o obowiązującą uchwałę jest na zaawansowanym etapie. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w 2023 r. zlecił wykonanie i odebrał projekty organizacji ruchu umożliwiające oznakowanie granic Strefy. W 2024 r. został wykonany system SCT do weryfikacji uprawnienia pojazdu do wjazdu i poruszania się po Strefie. System umożliwia weryfikację uprawnień pojazdów do wjazdu i poruszania się po Strefie. Umożliwia również złożenie wniosku o wydanie specjalnej nalepki do oznaczenia pojazdu uprawnionego do wjazdu do SCT. System został przygotowany zgodnie z wymaganiami obowiązującej uchwały o SCT. Ewentualne przyjęcie przez Radę Miasta Krakowa nowej uchwały, która wprowadzałaby odmienne niż dotychczas rozwiązania i standardy dla pojazdów, będzie wymagało modyfikacji tego systemu np. poprzez wprowadzenie procedury weryfikacji statusu pojazdów należących do mieszkańców (podatników Krakowa) lub w celu uruchomienia możliwości dokonania za pomocą systemu opłaty za wjazd do Strefy.

Uchwała nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy czystego transportu w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2022 r. poz. 7878 ze zm.) jest objęta postępowaniem sądowo-administracyjnym. Termin rozpoznania sprawy przez Naczelny Sąd Administracyjny nie został dotychczas wyznaczony.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców
4. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa