



Strefa Czystego Transportu

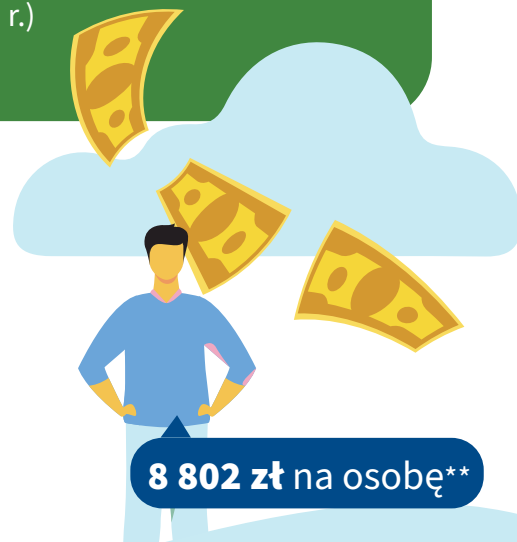
STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU – Rozwiązanie dobre dla Krakowa

5 kluczowych informacji o Strefie Czystego Transportu (SCT) i Krakowie:

- 1** SCT jest otwarta na samochody spalinowe. Jej głównym celem jest poprawienie jakości powietrza
- 2** Transport to drugie źródło emisji zanieczyszczeń w mieście (41%), ustępuje tylko emisji z kotłów, kominów i pieców (50%). Najbardziej szkodliwe są samochody z silnikiem Diesla
- 3** Mieszkańcy Krakowa chcą wprowadzenia strefy – pomysł popiera 76% mieszanek i mieszkańców
- 4** Gdyby jakość powietrza (emisja PM 2,5) spełniała zalecenia WHO, to statystycznie każda osoba w Krakowie żyłaby 1,5 roku dłużej
- 5** Zanieczyszczenie powietrza kosztuje Kraków blisko ponad 6,7 miliarda złotych rocznie (dane za 2018 r.)



6 705 528 084 zł*



8 802 zł na osobę**

Twój głos może zmienić sytuację na lepsze.

* 1 490 117 352 €

** 1 956 € na osobę

Dane finansowe w oparciu o Raport „Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport”:

<https://cleanair4health.eu/wp-content/uploads/sites/2/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport-c.pdf>

SCT jest otwarta na samochody spalinowe. Jej głównym celem jest poprawienie jakości powietrza dzięki zmniejszeniu liczby najstarszych – najbardziej zanieczyszczających pojazdów.

- ▶ **Wprowadzenie SCT oznacza że po mieście nadal będą mogły poruszać się pojazdy spalinowe.**
- ▶ Do strefy nie będą mogły wjeżdżać tylko najbardziej zanieczyszczające powietrze, najstarsze pojazdy. To mały odsetek pojazdów.
- ▶ Najbardziej emisyjnymi są samochody z silnikiem Diesla, które w Krakowie stanowią ok. 40% pojazdów, ale emitują aż 66% zanieczyszczeń.
- ▶ W Polsce odsetek samochodów z silnikiem Diesla jest bardzo wysoki, a dodatkowo ich średni wiek jest wysoki i rośnie.

SCT ma być wprowadzona w 2 etapach.

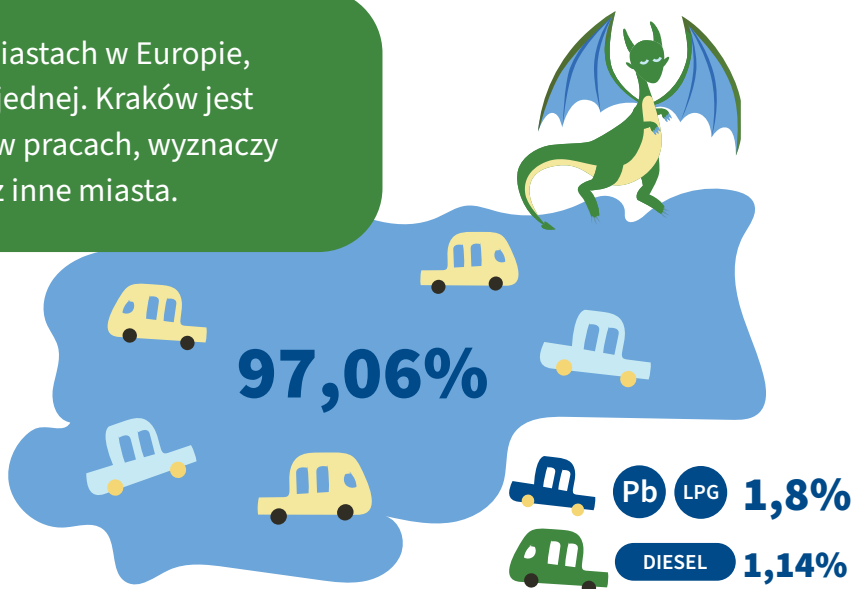
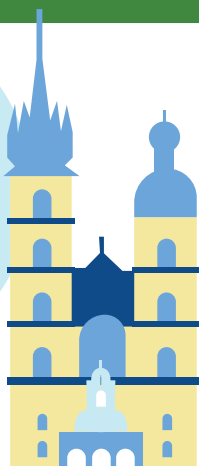
Pierwszy etap rozpocznie się w **lipcu 2024 r. i obejmie tylko najbardziej wiekowe pojazdy. Pojazdy zarejestrowane przed 1 stycznia 2023 będą podlegały bardzo łagodnym ograniczeniom. To etap przygotowawczy, którego celem jest budowanie świadomości i wiedzy mieszkańców o funkcjonowaniu SCT.**

Do strefy nie będą mogły wjechać jedynie: samochody z silnikami benzynowymi i LPG **starsze niż 32,5 roku** (wyprodukowane przed rokiem 1992) czyli **1,8%** zarejestrowanych w Krakowie pojazdów (w tym **1,2%** to samochody osobowe) i samochody z silnikami diesla starsze niż 28,5 roku (wyprodukowane przed 1996 rokiem) czyli **1,14%** pojazdów (w tym **0,46%** to samochody osobowe).

W pierwszym etapie SCT dotknie tylko ułamek pojazdów. Ma poparcie ponad 75% mieszkanek i mieszkańców

SCT działają w ponad 320 miastach w Europie, w Polsce nie ma jeszcze ani jednej. Kraków jest najbardziej zaawansowany w pracach, wyznaczy wzór do naśladowania przez inne miasta.

Kraków będzie liderem w Polsce.



Źródło danych:

CEPIK – Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (<http://www.cepik.gov.pl>)

50%

Transport jest drugim po kociach i piecach (ok 50% emisji) źródłem zanieczyszczeń powietrza w Krakowie – stanowi 41% zanieczyszczeń. Jednocześnie jest największym źródłem emisji niebezpiecznych dla zdrowia tlenków azotu (NOx). Aż 75% emisji tlenków azotu w Krakowie pochodzi z transportu kołowego.

41%

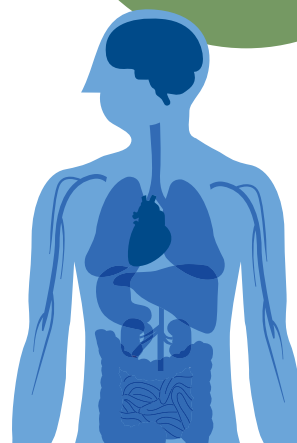
ponad
2kg

tyle zanieczyszczeń
powietrza rocznie
na osobę w Krakowie
emituje transport

Tlenki azotu mogą powodować rozwój poważnych chorób – astmy oskrzelowej, chorób układu sercowo-naczyniowego i nowotworów. Są groźne dla każdej grupy wiekowej mieszkańców.

Według badań zanieczyszczenie powietrza odpowiada za:

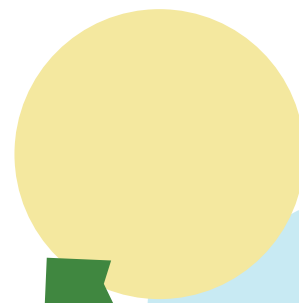
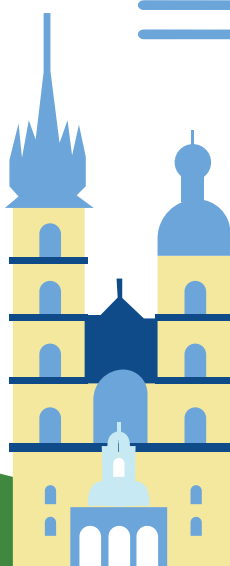
- ▶ 43% zgonów z powodu chorób układu oddechowego
- ▶ 29% zgonów z powodu raka płuc
- ▶ 25% zgonów z powodu chorób układu krążenia
- ▶ 24% zgonów z powodu udarów mózgu



SCT to ochrona powietrza i zdrowia mieszkank i mieszkańców, która działa w praktyce

W Polsce odsetek samochodów z silnikiem Diesla jest bardzo wysoki, a dodatkowo ich średni wiek jest wysoki i rośnie.

Po wprowadzeniu strefy w Londynie, zanieczyszczenie powietrza tlenkami azotu przez pierwszych 30 miesięcy funkcjonowania strefy spadło o blisko 40%.



Projekt krakowski jest sprawiedliwy społecznie. Ma długi okres przygotowawczy i traktuje tak samo osoby mieszkające we wszystkich dzielnicach miasta.

Do czerwca 2026 r. ograniczenia dotyczyć będą jedynie bardzo niewielkiej grupy najstarszych pojazdów, których wiek znacznie przekracza 20 lat. **Osoby w wieku ponad 70 lat będą wyłączone z obowiązujących ograniczeń.**

Mieszkańcy Krakowa popierają wprowadzenie SCT. Według badań z czerwca 2022:

92,5% mieszkańców Krakowa zgadza się ze stwierdzeniem, że jakość powietrza w Krakowie powinna zostać poprawiona

93% uważa, że władze miasta powinny zająć się tym problemem

76% mieszkańców Krakowa uważa, że w mieście powinna powstać SCT

82% mieszkańców nie obawia się, że będzie zmuszona do kupna nowego samochodu w związku z SCT

91% nie planuje sprzedaży obecnie posiadanego samochodu w związku z SCT

Koszty społeczne i ekonomiczne niewprowadzenia SCT dla miasta oraz wielu mieszkańców (wpływ na zdrowie i samopoczucie) mogą być wyższe niż jej wprowadzenia.

Według danych z 2018 zanieczyszczenie powietrza kosztowało każdą osobę w Krakowie ok. 8 800 zł rocznie.



Strefa Czystego Transportu