

## **SCT to wyraz troski o lepsze i zdrowsze życie nie tylko Krakowian**

Od 1 stycznia 2026 r. w Krakowie funkcjonuje Strefa Czystego Transportu. Wprowadzenie jej, na mocy uchwały Rady Miasta Krakowa, to kolejne kluczowe działanie, które ma na celu poprawę jakości powietrza i warunków życia w stolicy Małopolski. To także odpowiedź na oczekiwania mieszkańców, którzy w badaniach wskazywali, że wciąż martwią się stanem powietrza, którym oddychają, hałasem generowanym przez samochody i brakiem miejsc parkingowych w centrum. Władze Krakowa nie lekceważą tych problemów, chcą skutecznie je ograniczyć, m.in. właśnie dzięki wprowadzeniu SCT.

### **Dlaczego Kraków musiał wprowadzić SCT?**

12 czerwca 2025 r. Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę o ustanowieniu SCT. Decyzja ta była pokłosiem obietnic władz miasta dotyczących zdecydowanych działań na rzecz ochrony zdrowia mieszkańców, poprzez poprawę jakości powietrza w Krakowie, ale też i wiążących zobowiązań prawnych zarówno krajowych, jak i unijnych.

Podstawowym aktem prawnym umożliwiającym wprowadzenie SCT jest ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 11 stycznia 2018 r. z późniejszymi zmianami. Co istotne, ustawa ta nie tylko daje gminom prawo do utworzenia SCT, ale w przypadku miast liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców, w których odnotowano przekroczenia średniorocznych norm stężenia dwutlenku azotu ( $\text{NO}_2$ ), wdrożenie SCT staje się obowiązkiem.

Kraków, jako miasto rokrocznie przekraczające dopuszczalne normy jakości powietrza, znajduje się zatem w grupie samorządów zobligowanych do podjęcia skutecznych działań. Dodatkowo ustawa Prawo ochrony środowiska z 27 kwietnia 2001 r. zobowiązuje jednostki samorządu terytorialnego do działań naprawczych w przypadku przekroczeń dopuszczalnych norm zanieczyszczeń.

Są też lokalne zobowiązania prawne. Program Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego nakłada na Kraków obowiązek ograniczenia emisji komunikacyjnej, wskazując SCT jako środek zaradczy. Obecnie ok. 80 proc. tlenków azotu w mieście pochodzi z rur wydechowych samochodów. Uchwała o ustanowieniu SCT z 12 czerwca 2025 r. jest zbieżna ze standardami zalecanymi przez program.

Do tego dochodzi prawo Unii Europejskiej. Szczególnie istotne są tu zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z 23 października 2024 r., która wprowadza od 2030 roku zaostrzone limity stężenia dwutlenku azotu:

- średnioroczne stężenie  $\text{NO}_2$ : 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (dotychczas 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ),
- średniodobowe stężenie  $\text{NO}_2$ : 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , nieprzekraczane więcej niż 18 razy w roku.

Polska ma obowiązek dostosowania przepisów krajowych do tych norm. W przypadku trudności w spełnieniu wymogów, możliwe jest ubieganie się o odroczenie o maksymalnie 10 lat, jednak jednym z warunków będzie wykazanie podjętych przed 2030 r. działań regulujących emisję transportową – właśnie takich jak SCT.

### **Alternatywą są... kary finansowe dla Polski i Krakowa**

Nie można też pominąć faktu, że w związku z przekraczaniem norm jakości powietrza Komisja Europejska wszczęła przeciwko Polsce procedurę uchybienia zobowiązaniom (INFR(2016)2010). W lutym 2021 r. Komisja wydała uzasadnioną opinię, wzywając Polskę do

wdrożenia działań prowadzących do obniżenia poziomu NO<sub>2</sub>, ze szczególnym wskazaniem na miasta takie jak Kraków.

Wprowadzenie SCT w Krakowie stanowi bezpośrednią odpowiedź na to wezwanie i może przeciwdziałać nałożeniu sankcji finansowych na Polskę oraz ułatwić uzyskanie ewentualnego odroczenia w przypadku niewypełnienia wymogów dotyczących stężeń zanieczyszczeń od 2030 r.

Także Europejski Zielony Ład oraz Krajowy Plan Odbudowy (komponent E1) przewidują wdrażanie Stref Czystego Transportu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców z przekroczeniami norm zanieczyszczeń. Realizacja SCT może być warunkiem pozyskania środków z funduszy UE na inwestycje transportowe i ekologiczne.

Alternatywą dla wprowadzenia SCT byłoby narażenie Polski czy Krakowa na kary finansowe oraz pozbawienie miasta możliwości korzystania z funduszy unijnych na rozwój transportu i ochronę środowiska.

### **Troska o lepsze i zdrowsze życie**

Nikt z nas nie ma już wątpliwości, że zanieczyszczenie powietrza stanowi jedno z największych współczesnych zagrożeń środowiskowych dla zdrowia człowieka. W szczególności pył zawieszony PM2.5 oraz dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>) są uznawane za najgroźniejsze dla organizmu substancje.

NO<sub>2</sub> powstaje głównie na skutek spalania paliw – zwłaszcza w silnikach Diesla. Związek ten działa drażniąco na układ oddechowy, zwiększa podatność na infekcje oraz wpływa na rozwój przewlekłych chorób.

Najnowsze pomiary NO<sub>2</sub> przeprowadzone przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w październiku i listopadzie 2025 r. pokazują, że we wszystkich 46 badanych lokalizacjach zanieczyszczenie powietrza tym gazem było znacząco wyższe niż zalecenia Światowej Organizacji Zdrowia (10 µg/m<sup>3</sup> średniorocznie).

W aż 44 z 46 punktów zanieczyszczenia były wyższe niż nowe normy europejskie, które Polska aktualnie wdraża (20 µg/m<sup>3</sup> średniorocznie), a w co piątej lokalizacji stężenia były wyższe niż obecnie obowiązujące normy.

Choć warto zauważyć, że w niektórych lokalizacjach sytuacja w ostatnich latach nieznacznie się poprawiła, poziomy tego drażniącego gazu wciąż są zbyt wysokie, by oceniać je jako bezpieczne.

Liczne badania pokazują, że dwutlenek azotu w powietrzu w wyższych stężeniach to realne zagrożenie dla zdrowia mieszkańców. Zwiększa ryzyko alergii, astmy, podnosi ryzyko zgonu z powodu zapalenia płuc lub oskrzeli. Badania prowadzone na Uniwersytecie Jagiellońskim wykazały, że w dni z wysokimi stężeniami NO<sub>2</sub> dzieci miały znacznie gorsze wyniki w testach poznawczych - co oznacza, że gaz ten wpływa negatywnie na skupienie czy myślenie.

### **Przedwczesne zgony, zawały, udary – to duży problem**

Wysokie stężenia NO<sub>2</sub> i PM2.5 prowadzą do zwiększonej zachorowalności na astmę, zapalenia oskrzeli i inne choroby układu oddechowego. Badania prowadzone w szkołach w Barcelonie wykazały, że uczniowie w dzielnicach o wyższym zanieczyszczeniu powietrza osiąkali gorsze wyniki w testach funkcji poznawczych – od 8 do 23 proc. niższe niż ich rówieśnicy uczęszczający do szkół w innych dzielnicach.

Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza zwiększa ryzyko chorób układu krążenia, w tym zawałów serca i udarów mózgu. Do najbardziej zagrożonych grup należą seniorzy. Zanieczyszczenia powietrza przyspieszają procesy starzenia się organizmu i zwiększają ryzyko przedwczesnej śmierci, szczególnie u osób z już istniejącymi chorobami przewlekłymi.

Wysokie stężenia NO<sub>2</sub> korelują z większą liczbą hospitalizacji i pogorszeniem stanu zdrowia pacjentów z przewlekłą obturacyjną chorobą płuc (POChP), chorobami serca oraz demencją.

Piorunujące są dane Institute for Global Health, według których w samym Krakowie co roku notuje się ok. 450 przedwczesnych zgonów związanych z przekroczeniem dopuszczalnych stężeń NO<sub>2</sub>. Redukcja poziomu NO<sub>2</sub> do nowego progu zalecanego przez Światową Organizację Zdrowia (20 µg/m<sup>3</sup>) pozwoliłaby istotnie ograniczyć liczbę zgonów i zachorowań.

Według raportów Europejskiej Agencji Środowiska, zanieczyszczenie powietrza jest największym środowiskowym zagrożeniem dla zdrowia w Europie – każdego roku odpowiada za setki tysięcy przedwczesnych zgonów.

### **Duże zainteresowanie procedurami SCT**

Od 8 grudnia 2025 r., czyli od początku działania systemu obsługi SCT, dokonano ponad 1,2 mln sprawdzeń, czy pojazdy spełniają normy pozwalające na wjazd do SCT. Złożono prawie 84,6 tys. wniosków o nadanie uprawnień do wjazdu do SCT. Liczba wniesionych opłat abonamentowych to ok. 21,6 tys., zaś godzinowych – 53,7 tys. Ponad 5,3 tys. razy złożono wniosek o dojazd do placówki medycznej. W punktach obsługi mieszkańców obsłużono łącznie ok. 13,1 tys. osób.

Ogromnym zainteresowaniem wśród mieszkańców Krakowa w ostatnim czasie cieszy się infolinia Krakowskiego Centrum Kontakt. Odebrano na niej już ok. 13,5 tys. połączeń dotyczących SCT, tylko w grudniu było ich ok. 10,5 tys. Miejska infolinia m.in. z tego powodu ma za sobą rekordowy miesiąc w historii – odebrano w niej 26999 połączeń, co oznacza wzrost o 86 proc. w stosunku do grudnia 2024 r. Rekordowy był również 7 stycznia 2026 r. – pracownicy KCK odebrali wtedy ponad 2,1 tys. połączeń.

Od 1 do 8 stycznia 2026 r. strażnicy miejscy przeprowadzili 824 kontrole pojazdów wjeżdżających do SCT. Ujawnili 116 wykroczeń, a w związku z tym pouczyli 113 osób i w 3 przypadkach nałożyli mandaty karne. Miasto podtrzymuje deklarację, że w pierwszych miesiącach funkcjonowania przepisów dotyczących SCT strażnicy będą głównie pouczać kierowców, co nie znaczy, że nie będzie mandatów w przypadku świadomego oraz notorycznego łamania przepisów prawa.

### **Nie ma zgody na niszczenie mienia publicznego**

Niemal od samego początku funkcjonowania Strefy Czystego Transportu w Krakowie dochodzi do niszczenia związanej z nią infrastruktury. Kradzione lub zamalowywane farbą są znaki informujące o wjeździe do SCT. Wprowadza to chaos i dezinformację, a w konsekwencji może prowadzić do nieświadomego łamania prawa przez kierowców.

Przypomnijmy, że zgodnie z artykułem 85 Kodeksu wykroczeń za samowolne ustawianie, niszczenie, uszkodzanie, usuwanie, włączanie, wyłączanie lub zasłanianie znaków, sygnałów, urządzeń ostrzegawczych lub zabezpieczających grozi kara aresztu, ograniczenia wolności lub grzywny. Istnieje także możliwość nałożenia obowiązku naprawienia szkody lub przywrócenia stanu poprzedniego, co obejmuje również znaki turystyczne.

Miasto Kraków zdecydowanie sprzeciwia się wszelkim działaniom skutkującym niszczeniem mienia publicznego, dlatego wszystkie takie przypadki zgłaszane są policji, która prowadzi działania mające na celu ustalenie sprawcy lub sprawców tych czynów i pociągnięcia ich do odpowiedzialności.

### **Miasto nie zarabia na SCT, wesprze gminy ościenne**

Kraków od lat udowadnia, że konsekwentne, długofalowe działania przynoszą realne efekty. Nasze miasto jest dziś wskazywane jako lider w walce o czyste powietrze. W ostatnich latach m.in. zlikwidowaliśmy ponad 45 tys. palenisk na paliwo stałe. Dzięki temu niemal wszystkie budynki w Krakowie korzystają z proekologicznych systemów ogrzewania.

Decyzją prezydenta Aleksandra Misza Kraków przekaże na działania proekologiczne w gminach Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, którego również jest członkiem, równowartość kwoty otrzymanej z opłat za wjazd do SCT, po odjęciu kosztów obsługi funkcjonowania strefy.

Oprócz przeznaczenia środków bezpośrednio na wymianę starych pieców na węgiel i drewno, co będzie miało znaczący wpływ również na jakość powietrza w Krakowie, gminy ościenne będą mogły wykorzystać je na tworzenie bądź wzmocnienie straży gminnych, kampanie zachęcające do wymiany „kopciuchów”, budowę parkingów Park&Ride.

Szczegółowe informacje dotyczące SCT na stronie [www.sct.krakow.pl](http://www.sct.krakow.pl)