

Druk nr 754

Projekt Komisji Skarg, Wniosków i Petycji RMK

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA KRAKOWA**
z dnia

KANCELARIA RADY MIASTA KRAKOWA	
Data:	2025 -06- 17
Nr	9.950
Podpis	

w sprawie rozpatrzenia petycji dotyczącej Strefy Czystego Transportu.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1465, 1572, 1907, 1940) w związku z art. 9 ust. 2 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) Rada Miasta Krakowa uchwala co następuje:

§ 1.1. Po rozpatrzeniu petycji wniesionej do Rady Miasta Krakowa przez Stowarzyszenie Otulina Podkrakowska dotyczącej Strefy Czystego Transportu, uznaje się petycję za niezasługującą na uwzględnienie.

2. Uzasadnienie stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa do poinformowania składającego petycję o sposobie jej rozpatrzenia.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

W imieniu Komisji

Dydyńska-Czesak

Anna Dydyńska
G. A. Stawny

Uzasadnienie

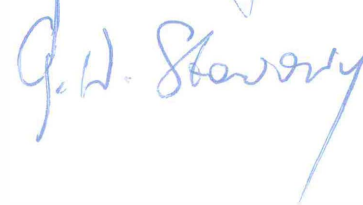
Stosownie do treści przepisu art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 870), na organie stanowiącym jednostki samorządu terytorialnego ciąży obowiązek rozpatrzenia petycji.

Projekt uchwały sporządzony został przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa, której zgodnie z § 57a ust 4 pkt 2 Statutu Miasta Krakowa Rada Miasta Krakowa powierzyła rozpatrywanie wniosków i petycji składanych przez obywateli oraz przygotowanie projektów rozstrzygnięć w tych sprawach.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa rekomenduje rozpatrzenie zgłoszonej petycji w sposób zaproponowany w treści projektu uchwały.

W imieniu Komisji

Dydyńska-Ciesiek

W dniu 27 marca 2025 r. do Rady Miasta Krakowa została wniesiona petycja przez Stowarzyszenie Otulina Podkrakowska dotycząca Strefy Czystego Transportu, w treści której zwrócono się z postulatami:

1. *wprowadzenia jednolitych zasad obowiązujących zarówno mieszkańców Krakowa, jak i gmin które przyjęły Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej obszaru funkcjonowania (SUMP);*
2. *stopniowego wdrażania ograniczeń wjazdu w sposób dostosowany do możliwości mieszkańców z odpowiednim okresem przejściowym,;*
3. *ograniczenia granic Strefy Czystego Transportu, uwzględniając realne potrzeby oraz lokalizację parkingów Park&Ride dogodnych również dla mieszkańców gmin podkrakowskich;*
4. *intensyfikacji działań na rzecz rozwoju komunikacji zbiorowej, w tym poprawy połączeń autobusowych i kolejowych oraz zwiększenie częstotliwości kursowania;*
5. *opracowania jasnych zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu;*
6. *zastosowania jednolitego okresu przejściowego wdrażania Strefy Czystego Transportu wynoszącego minimum 5 lat, dla Miasta Krakowa, jak i dla Gmin wchodzących w skład Otuliny Podkrakowskiej;*
7. *uwzględnienia stanowiska i głosu samorządów gmin ościennych w procesie planowania oraz wprowadzania zmian związanych ze Strefą Czystego Transportu.*

Petycja została przekazana do Prezydenta Miasta Krakowa celem przygotowania i przedstawienia informacji umożliwiających jej rozpatrzenie przez Radę Miasta Krakowa.

W stanowisku Prezydenta Miasta Krakowa na wstępie wyrażono uznanie dla działań podejmowanych na rzecz poprawy jakości powietrza, w tym ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Wskazano, iż troska o zdrowie mieszkańców całej metropolii krakowskiej, jak również zaangażowanie w realizację Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (SUMP), są niezwykle cenne.

Prezydent Miasta Krakowa w przygotowanym stanowisku poinformował, iż projekt nowej uchwały o Strefie Czystego Transportu (SCT) przewiduje stopniowe wdrażanie ograniczeń wjazdu na teren Strefy dla mieszkańców gmin podkrakowskich poprzez zastosowanie mechanizmu opłaty emisyjnej w pierwszych trzech latach jej obowiązywania. Rozwiązanie to ma na celu umożliwienie stopniowego dostosowania się do nowych regulacji, z poszanowaniem uwarunkowań transportowych mieszkańców spoza Krakowa.

Zaznaczono, że rozwój systemu parkingów Park&Ride oraz transportu publicznego na terenie metropolii krakowskiej pozostaje jednym z priorytetów Miasta Krakowa. Efekty tych działań będą jednak odczuwalne w pełni tylko wtedy, gdy towarzyszyć im będzie zmiana preferowanego środka transportu z samochodu osobowego na komunikację zbiorową.

W wyjaśnieniach zwrócono uwagę, że zasady funkcjonowania Strefy Czystego Transportu zaproponowane w projekcie uchwały są przejrzyste i oparte na spójnych założeniach. Na obecnym etapie nie jest planowane wprowadzenie jednolitych regulacji dla mieszkańców Krakowa i gmin ościennych. Podkreślono, iż Rada Miasta Krakowa może, zgodnie z obowiązującymi przepisami, podejmować decyzje o zastosowaniu preferencyjnych rozwiązań wobec mieszkańców, którzy

poprzez rozliczanie podatku dochodowego w Krakowie wspierają finansowanie miejskiej infrastruktury. Wskazano, iż tego rodzaju podejście jest powszechnie stosowane również w innych samorządach w Polsce.

Wskazano, że zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 z późn. zm.), zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego należy do zadań własnych gminy.

Jednocześnie zaznaczono, iż gminy ościenne mogą podejmować działania na rzecz przystąpienia do Porozumień Międzygminnych zawieranych z Miastem Kraków w celu wspólnej realizacji zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego, celem poprawy obsługi swoich mieszkańców środkami transportu publicznego. Natomiast gminy - strony Porozumień zgodnie z zapisami dokumentów mogą wnioskować o zwiększenie oferty przewozowej systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

Ponadto zwrócono uwagę, iż zgodnie z zapisami art. 7 ust. 1, pkt 5 lit. a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285), organizatorem publicznego transportu zbiorowego właściwym ze względu na obszar działania, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich jest województwo. Przy czym, zgodnie z art. 4, ust. 1 pkt 25 ww. ustawy, wojewódzkie przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa (...).

Reasumując, w stanowisku Prezydenta Miasta Krakowa wskazano, iż intensyfikacja działań na rzecz rozwoju komunikacji zbiorowej leży przede wszystkim po stronie samorządów gmin – członków Stowarzyszenia Otuliny Podkrakowskiej.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji, która zgodnie z przepisem § 57a ust. 4 pkt 2 Statutu Miasta Krakowa przygotowuje dla Rady Miasta propozycje rozstrzygnięć w sprawach wniosków i petycji składanych przez obywateli oraz przygotowuje projekty rozstrzygnięć w tych sprawach, po zapoznaniu się z całością materiałów, a w szczególności z petycją oraz stanowiskiem przekazanym przez Prezydenta Miasta Krakowa uznała przedmiotową petycję za niezasługującą na uwzględnienie.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa po zapoznaniu się z ww. informacjami zarekomendowała rozpatrzenie przedmiotowej petycji w sposób zaproponowany w treści projektu uchwały.

W imieniu Komisji

Redyś - Czesak

Janusz Redyś
G. D. Staszewski