

**UCHWAŁA NR XXIII/549/25  
RADY MIASTA KRAKOWA**

z dnia 9 kwietnia 2025 r.

**w sprawie rozpatrzenia petycji dotyczącej rezygnacji z projektu  
ustanowienia na większości obszaru Krakowa 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 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 uchwała co następuje:

**§ 1. 1.** Po rozpatrzeniu petycji (wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączył Piotr Rogal Starszy Inspektor Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa) dotyczącej rezygnacji z projektu ustanowienia na większości obszaru Krakowa Strefy Czystego Transportu Rada Miasta Krakowa, uznała 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.

Wiceprzewodnicząca Rady  
Miasta Krakowa

**Iwona Chamielec**

Załącznik do uchwały Nr XXIII/549/25

Rady Miasta Krakowa

z dnia 9 kwietnia 2025 r.

W dniu 6 stycznia 2025 r. wpłynęła do Rady Miasta Krakowa petycja (wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączył Piotr Rogal Starszy Inspektor Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa) dotycząca strefy czystego transportu.

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

Prezydent Miasta Krakowa udzielając wyjaśnień poinformował, że celem wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie (dalej: SCT) jest ograniczenie negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Najbardziej skutecznym rozwiązaniem, biorąc pod uwagę krakowski układ drogowo-uliczny, jest objęcie strefą całego obszaru Miasta. Wdrożenie tego typu rozwiązania ma na celu zapewnienie poprawy jakości powietrza nie tylko w centrum Miasta, ale także w innych, odległych od historycznego centrum, dzielnicach Krakowa.

Wprowadzenie SCT nie jest jedynie spełnieniem ustawowego obowiązku. Główną intencją podjęcia działań w powyższym zakresie jest poprawa jakości powietrza, a tym samym ochrona zdrowia i poprawa jakości życia mieszkańców.

Osiągnięcie ustawowego celu wdrożenia SCT wymaga wprowadzenia ograniczenia ruchu samochodów niespełniających określonych norm emisji spalin lub roku produkcji pojazdów samochodowych. Przygotowując projekt uchwały, właściwa merytorycznie jednostka organizacyjna Gminy Miejskiej Kraków, tj. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, opierała się na badaniach wykonanych przez zespół naukowców z Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie oraz International Council on Clean Transportation. Wnioski z tych badań przedstawiają się następująco:

- 1) Spodziewane średnie spadki stężeń zanieczyszczeń powietrza kształtują się odpowiednio na poziomie (dla odpowiednich wariantów z minimalnym progim: 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.
- 2) Analizy scenariuszy polegających na zwięźeniu szerokości pasów ruchu lub ograniczeniu dopuszczalnej prędkości pojazdów wskazywały na niski lub bardzo niski wpływ takich rozwiązań 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.
- 3) Wolumen emisji tlenków azotu pojazdów z silnikami diesla pozostaje na ogół kilka, a nawet kilkanaście razy wyższy niż pojazdów napędzanych silnikami benzynowymi o równoważnych normach emisji. Różnica ta zaciera się w przypadku pojazdów, które homologowane były wg standardu emisji Euro 6d-TEMP. Emisje diesli były wśród tej grupy pojazdów wyższe od emisji pojazdów z silnikami benzynowymi już tylko o ok. 50%.
- 4) Zbadany udział całkowitej emisji NOx z samochodów osobowych według rodzaju paliwa i normy emisji potwierdził negatywną rolę pojazdów z silnikiem diesla produkowanych przed rokiem 2018, a w szczególności diesli produkowanych przed rokiem 2014.

5) Badania pokazały, 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 NOx.

Niezależnie od powyższego podkreślenia wymaga, że zwolnienie mieszkańców Krakowa z wymagań SCT przez pierwsze 5 lat jej obowiązywania nie stanowi dyskryminacji mieszkańców gmin sąsiednich. Preferencyjne traktowanie mieszkańców jest rozwiązaniem stosowanym przez wiele gmin, w wielu różnych aktach prawa miejscowego. Mając na uwadze obowiązujące w tym zakresie przepisy, rada gminy może (w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu) ustanowić dodatkowe wyłączenia podmiotowe i przedmiotowe od zakazu wjazdu do tej strefy. Zaproponowane w projekcie uchwały o SCT okresowe zwolnienie mieszkańców Krakowa z jej wymagań jest podyktowane zasadą sprawiedliwości społecznej. Zgodnie z tą zasadą osoby, które są mieszkańcami Krakowa, rozliczają podatek dochodowy na jego terenie i partycypują w kosztach utrzymania miejskich dróg publicznych, mogą korzystać z tych dróg w sposób preferencyjny.

Jednocześnie, realizując nadrzędny cel, jakim jest ograniczenie zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu oraz poprawa zdrowia i jakości życia mieszkańców Krakowa, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie zaproponował rozwiązanie umożliwiające wjazd do SCT pojazdami niespełniającymi jej wymagań. W celu zagwarantowania skuteczności SCT ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadza ograniczenie czasowe takiego zwolnienia (okres nie dłuższy niż 3 lata) oraz obowiązek uiszczenia opłaty.

Jeśli chodzi o obawy, dotyczące potencjalnych trudności dla osób dojeżdżających do Krakowa samochodami starszej generacji, Prezydent Miasta Krakowa podkreśla, że Kraków od lat zmaga się z problemem zanieczyszczenia powietrza, którego istotnym źródłem jest transport drogowy. Ograniczenie ruchu samochodów niespełniających określonych norm emisji to jedno z najskuteczniejszych narzędzi do zmniejszenia poziomu szkodliwych substancji w powietrzu, takich jak tlenki azotu, pyły zawieszone czy węglowodory. Wprowadzenie SCT to krok ku zdrowszemu, bardziej przyjaznemu i nowoczesnemu Krakowowi.

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