



PODPIS ZAUFANY

JAN
HOFFMAN
18.06.2026 21:33:45 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym



PODPIS ZAUFANY

PIOTR
KUBICZEK
18.06.2026 21:17:26 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

UCHWAŁA NR.....
RADY MIASTA KRAKOWA
z dnia.....

Uchwała w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie zainicjowania zmian w Strefie Czystego Transportu

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2026 r. poz. 662) Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1. Ustala się dla Prezydenta Miasta Krakowa kierunki działania polegające na podjęciu wszelkich możliwych, koniecznych i prawnie dopuszczalnych działań w celu opracowania projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, uwzględniającego postulaty dotyczące ograniczenia obszaru Strefy Czystego Transportu oraz złagodzenia norm emisyjnych przewidzianych dla pojazdów objętych ograniczeniami.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

Niniejsza uchwała akcentuje konieczność ponownego, spokojnego i rzetelnego przeanalizowania zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu. Celem projektu nie jest rezygnacja z działań na rzecz poprawy jakości powietrza, lecz doprowadzenie do tego, aby działania te były proporcjonalne, oparte na aktualnych danych, możliwe do wykonania przez mieszkańców oraz społecznie akceptowalne.

Obowiązująca uchwała nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. ustanowiła Strefę Czystego Transportu obejmującą znaczną część miasta, w przybliżeniu obszar wewnątrz IV obwodnicy. Oznacza to, że regulacja nie dotyczy wyłącznie ścisłego centrum ani ruchu tranzytowego, lecz obejmuje wiele codziennych przejazdów osób pracujących w Krakowie, przedsiębiorców, dostawców, pacjentów, studentów, uczniów oraz mieszkańców gmin sąsiednich, dla których Kraków jest faktycznym centrum aktywności życiowej, zawodowej, edukacyjnej i zdrowotnej.

W ocenie projektodawców przyjęty model SCT jest zbyt szeroki terytorialnie i zbyt dolegliwy w stosunku do celu, który ma realizować. Dlatego zasadnym kierunkiem zmian jest ograniczenie Strefy w pierwszej kolejności do obszaru Pierwszej Obwodnicy albo innego, węższego wariantu wynikającego z aktualnych analiz i rzeczywistego dialogu społecznego. Takie rozwiązanie pozwoliłoby skoncentrować interwencję tam, gdzie ograniczenia mogą mieć największe uzasadnienie, zamiast obejmować jednym mechanizmem bardzo różne części miasta, o odmiennej funkcji komunikacyjnej, społecznej i gospodarczej.

Szczególne znaczenie nabiera zasada proporcjonalności. Ograniczenie możliwości korzystania z pojazdu wpływa nie tylko na komfort przemieszczania się, ale także na możliwość wykonywania pracy, prowadzenia działalności gospodarczej, świadczenia usług, opieki nad członkami rodziny, dojazdu do lekarza, szkoły, uczelni lub miejsca zamieszkania. Każde takie ograniczenie powinno być oceniane według kryteriów przydatności, konieczności oraz

proporcjonalności sensu stricto, a więc z uwzględnieniem pytania, czy ten sam cel środowiskowy nie może zostać osiągnięty środkami mniej dotkliwymi dla mieszkańców.

Nieprawomocny wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 14 stycznia 2026 r., sygn. II SA/Kr 1167/25, choć w większości oddalił skargę, stwierdził nieważność części przepisów uchwały, w tym w zakresie definicji mieszkańca opartej na zameldowaniu oraz w zakresie części wyłączeń dotyczących świadczeń zdrowotnych. Już sam ten fakt potwierdza, że uchwała wymaga korekty. Korekta ta nie powinna ograniczać się do technicznego usunięcia zakwestionowanych fragmentów, lecz powinna objąć ponowną ocenę całej konstrukcji SCT, w tym granic, norm emisyjnych, wyjątków, terminów i mechanizmów ochrony osób szczególnie dotkniętych regulacją.

Istotne jest również to, że sąd administracyjny bada zgodność uchwały z prawem, a nie jej celowość, racjonalność ani optymalność z punktu widzenia polityki miejskiej. Nawet utrzymanie większości przepisów uchwały w obrocie prawnym nie oznacza więc, że przyjęty model jest najlepszy, najbardziej sprawiedliwy albo najmniej uciążliwy społecznie. Odpowiedzialność za ocenę celowości, skutków społecznych i gospodarczych oraz za wybór proporcjonalnego wariantu należy do organów samorządu i powinna być wykonywana w dialogu z mieszkańcami.

Projektodawcy zwracają uwagę, że w sprawie SCT szczególnie potrzebne jest odzyskanie zaufania społecznego. Regulacja wpływająca na codzienne życie setek tysięcy osób nie powinna być narzucana wyłącznie w trybie administracyjnego rozstrzygnięcia. Dlatego jednym z właściwych kierunków działania powinno być przygotowanie przez ekspertów wariantu SCT o mniejszym zasięgu i mniejszej dolegliwości, a następnie poddanie go referendum konsultacyjnemu albo innemu realnemu mechanizmowi wypowiedzenia się mieszkańców. Mieszkańcy powinni mieć możliwość rozstrzygnięcia, jaki model ograniczeń jest dla Krakowa akceptowalny, sprawiedliwy i wykonalny, do tego czasu SCT powinna obowiązywać na możliwie niewielkim obszarze miasta.

Ponownej analizy wymaga także kwestia norm emisyjnych. Obecne wymagania, w szczególności wobec samochodów z silnikiem Diesla, mogą być dla wielu osób nadmiernie kosztowne w krótkiej perspektywie czasowej. Dotyczy to zwłaszcza mieszkańców i przedsiębiorców, którzy nabywali pojazdy w zaufaniu do wcześniejszych rozwiązań albo którzy nie mają realnej możliwości szybkiej wymiany samochodu bez poważnego obciążenia domowego budżetu lub prowadzonej działalności. Złagodzenie norm, wydłużenie okresów przejściowych i wprowadzenie bardziej elastycznych wyjątków powinno zostać potraktowane jako element sprawiedliwej transformacji transportowej, a nie jako rezygnacja z troski o środowisko.

Nie można również pominąć bezpośrednich, negatywnych skutków ekonomicznych, jakiej dotychczasowy kształt regulacji wywołał na lokalnym rynku wtórnych pojazdów. Wprowadzenie tak restrykcyjnych norm na tak rozległym obszarze doprowadziło do gwałtownego spadku wartości rynkowej samochodów niespełniających nowych kryteriów, a w wielu przypadkach do ich całkowitej niesprzedawalności na rynku lokalnym. Mieszkańcy i przedsiębiorcy zostali postawieni w sytuacji, w której ich prywatny majątek ruchomy – często stanowiący istotną część oszczędności lub kapitału firmy – drastycznie stracił na wartości z dnia na dzień. Blokada możliwości dalszego użytkowania pojazdu, połączona z brakiem rynku wtórnego w regionie dla tego typu aut, uniemożliwia uzyskanie uczciwej ceny przy próbie ich sprzedaży. Sytuacja ta stawia właścicieli przed koniecznością udźwignięcia pełnego kosztu wymiany środka transportu bez możliwości zrefundowania go ze sprzedaży dotychczasowego pojazdu, co stanowi rażące naruszenie zasady zaufania obywatela do państwa i stanowionego przez nie prawa.

Szczególnej ochrony wymagają mali i średni przedsiębiorcy, rzemieślnicy, osoby samozatrudnione, dostawcy, serwisanci, opiekunowie osób zależnych oraz osoby wykonujące pracę wymagającą przewozu narzędzi, towaru lub sprzętu. Dla tych grup samochód często nie jest wyborem wygody, lecz podstawowym narzędziem utrzymania. Zbyt rygorystyczna SCT może prowadzić do wzrostu kosztów usług, ograniczenia dostępności lokalnych przedsiębiorców, utraty części zleceń, a w konsekwencji do osłabienia krakowskiej gospodarki lokalnej.

Wątpliwości budzi również praktyczna dostępność alternatyw transportowych. Jeżeli znaczna część parkingów Park and Ride znajduje się wewnątrz Strefy albo dojazd do nich pojazdem niespełniającym wymogów jest ograniczony, to system przesiadkowy nie pełni swojej podstawowej funkcji wobec osób spoza Strefy.

Dane dotyczące jakości powietrza wymagają aktualizacji i precyzyjnego odniesienia do obszaru, którego dotyczy ograniczenie. Skoro najnowsze oceny jakości powietrza wskazują na poprawę w zakresie dwutlenku azotu, a jednocześnie główne problemy smogowe w Małopolsce wciąż pozostają związane przede wszystkim z emisją z sektora bytowo-komunalnego w sezonie grzewczym, to tym bardziej potrzebna jest ponowna analiza, czy tak szeroka SCT jest środkiem koniecznym i najbardziej efektywnym. Miasto powinno wskazać, jakie konkretne efekty emisyjne ma przynieść każdy wariant granic i norm, a nie poprzestawać na ogólnym powołaniu się na szkodliwość zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Kraków potrzebuje polityki transportowej, która łączy troskę o zdrowie i środowisko z odpowiedzialnością za codzienne życie mieszkańców. Ograniczenia powinny być zrozumiałe, sprawiedliwe i poprzedzone realnym przygotowaniem infrastrukturalnym. Nie mogą prowadzić do wykluczenia komunikacyjnego, ograniczenia dostępu do pracy, edukacji, leczenia i usług ani do nieproporcjonalnego przerzucania kosztów transformacji na osoby mniej zamożne, przedsiębiorców i mieszkańców obszaru metropolitalnego.

Z tych względów zasadnym jest podjęcie przez Prezydenta Miasta Krakowa działań w zakresie przygotowania projektu zmiany uchwały o Strefie Czystego Transportu. Projekt ten powinien obejmować w szczególności ograniczenie obszaru SCT, w tym rozważenie wariantu Pierwszej Obwodnicy, złagodzenie norm emisyjnych, zapewnienie realnych okresów przejściowych oraz uporządkowanie wyjątków.

Grzegorz
Maciej
Nowak

Elektronicznie
podpisany przez
Grzegorz Maciej
Nowak
Data: 2026.06.18
15:57:49 +02'00'



PODPIS ZAUFANY

JAKUB
NOWAK

18.06.2026 18:21:51 GMT+0200

Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym



Podpisano przez/ Signed by:
DAMIAN
SZWED
Data/ Date: 19.06.2026 00:58
mSzafir