



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.152.30.2025.DP

Kraków, 2025-01-29

### Odpowiedź na petycję

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Sprawa</b>      | Petycja, w treści której zwrócono się z postulatem rezygnacji z projektu ustanowienia na większości obszaru Krakowa Strefy Czystego Transportu. |
| <b>Data pisma</b>  | 6 stycznia 2025 r.  |
| <b>Data wpływu</b> | 6 stycznia 2025 r.  |
| <b>Znak sprawy</b> | OR-05.152.30.2025.DP  |

*Szanowny Panie*

Odpowiadając na powyższą petycję, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Celem wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie (dalej: SCT) jest ograniczenie negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> Art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.).

się na badaniach wykonanych przez zespół naukowców z Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie<sup>2</sup> oraz International Council on Clean Transportation<sup>3</sup>. 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 zwężeniu 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 zacierą 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<sup>4</sup>. Zaproponowane w projekcie uchwały o SCT okresowe zwolnienie mieszkańców Krakowa z jej wymagań jest podyktowane zasadą sprawiedliwości społecznej. Zgodnie z tą zasadą osoby,

---

<sup>2</sup> „Ocena efektów w zakresie poprawy jakości powietrza w Krakowie poprzez wprowadzenie zmian w organizacji ruchu na przykładzie wybranych kanionów ulicznych” wykonana przez zespół naukowców z AGH.

<sup>3</sup> „Teledetekcja emisji spalin z pojazdów silnikowych w Krakowie”, autorzy: Yoann Bernard, Uwe Tietge, Izabela Pniewska, International Council on Clean Transportation.

<sup>4</sup> Art. 39 ust. 4 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

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<sup>5</sup>.

Nie negując Pana obaw, dotyczących potencjalnych trudności dla osób dojeżdżających do Krakowa samochodami starszej generacji, pragnę raz jeszcze podkreślić, że Kraków od lat zmagają 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. Żywię głębokie przekonanie, że te zmiany zostaną ostatecznie przyjęte z wyrozumiałością, jako inwestycja w lepsze życie obecnych i przyszłych pokoleń.

Ponadto pragnę Pana zapewnić, że wszystkie uwagi, dotyczące SCT zostaną poddane analizie w dalszych etapach prac nad projektem uchwały.

Wyrażam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia zostaną przez Pana przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści niniejszego pisma wszystkich zainteresowanych przedmiotową sprawą osób.

Z poważaniem,

z up. PREZYDENTA MIASTA

*Stanisław Kracik*  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. aa

Do wiadomości:

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych znajduje się w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa: [https://www.bip.krakow.pl/?dok\\_id=97749](https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=97749).

---

<sup>5</sup> Art. 39 ust. 5 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.