PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.152.257.2026.DP Kraków, 29 lipca 2026 r.

Odpowiedź na petycję

Sprawa	Postulat wycofania uchwał dotyczących Strefy Czystego Transportu w Krakowie.
Data pisma	3 lipca 2026 r.
Data wpływu	3 lipca 2026 r.

Szanowna Pani Radna

Na wstępie podkreślenia wymaga, że w treści niniejszej petycji mieszkańcy Gminy Michałowice wyraźnie zaznaczyli, iż nie kwestionują samej potrzeby działań na rzecz poprawy jakości powietrza i ograniczenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. To stanowisko jest cenne i w pełni podzielane przez Miasto Kraków – spór dotyczy wyłącznie sposobu wdrożenia i rozłożenia skutków społecznych Strefy Czystego Transportu, a nie jej celu.

Ustanowienie Strefy Czystego Transportu w Krakowie na mocy uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. nie było decyzją fakultatywną ani polityczną, lecz realizacją obowiązku wynikającego z ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 z późn. zm., dalej jako u.e.p.a.). Kraków, jako miasto liczące powyżej 100 tys. mieszkańców, w którym Główny Inspektorat Ochrony Środowiska stwierdził przekroczenia dopuszczalnego średniorocznego poziomu dwutlenku azotu, był zobowiązany do wdrożenia działań naprawczych, w tym SCT, zgodnie również z Programem ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.

Ponadto uchwała, o której mowa powyżej była przedmiotem kontroli sądowoadministracyjnej. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie w wyroku z dnia 14 stycznia 2026 r. (III SA/Kr 1167/25) nie zakwestionował ani samej idei ustanowienia Strefy, czy dopuszczalności ograniczeń wjazdu, ani zasadności zróżnicowania sytuacji mieszkańców Krakowa i osób spoza miasta jako takiej. Sąd stwierdził nieważność jedynie wąsko określonych zapisów uchwały – dotyczących sposobu zdefiniowania statusu „mieszkańca Krakowa" poprzez odwołanie do zameldowania oraz części regulacji dotyczącej zwolnień związanych ze świadczeniami opieki zdrowotnej – oddalając skargę w pozostałym zakresie. Oznacza to, że

przyjęty model Strefy, w tym jej obszar oraz mechanizm różnicowania sytuacji mieszkańców i osób spoza Krakowa, mieści się co do zasady w granicach upoważnienia ustawowego.

Sąd administracyjny badający uchwałę odniósł się wprost do zarzutu naruszenia zasady równości i uznał różnicowanie sytuacji mieszkańców Krakowa oraz osób spoza miasta za dopuszczalne. Zasada równości nie oznacza nakazu identycznego traktowania wszystkich podmiotów niezależnie od ich sytuacji faktycznej i prawnej – dopuszczalne jest różnicowanie, jeżeli znajduje racjonalne uzasadnienie i pozostaje proporcjonalne do celu regulacji.

Mieszkańcy Krakowa tworzą wspólnotę samorządową miasta, na rzecz której gmina realizuje zadania własne wynikające z art. 7 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662), i to właśnie w interesie tej wspólnoty ustawodawca dopuszcza różnicowanie sytuacji prawnej mieszkańców różnych jednostek samorządu terytorialnego – analogicznie jak ma to miejsce np. w obszarze podatków lokalnych czy pomocy społecznej. Jednocześnie należy wskazać, że bezterminowe zwolnienie dotyczy wyłącznie pojazdów będących w posiadaniu mieszkańców Krakowa przed dniem wejścia w życie uchwały – dotyczy to zatem zamkniętej grupy pojazdów, a nie ogólnego uprzywilejowania mieszkańców miasta. Sąd wskazał również, że stwierdzenie nieważności takiego zwolnienia oznaczałoby w praktyce nałożenie opłaty za samo posiadanie pojazdu w granicach Strefy, co stanowiłoby rodzaj podatku od środków transportowych, do wprowadzenia którego rada gminy nie posiada upoważnienia ustawowego.

Zaznaczenia wymaga, że osoby spoza Krakowa nie zostały pozbawione możliwości wjazdu – w okresie przejściowym, tj. do 31 grudnia 2028 r.; mogą wjeżdżać do Strefy pojazdem niespełniającym norm emisyjnych po uiszczeniu opłaty. Jest to maksymalny okres przejściowy dopuszczony przez art. 39 ust. 5 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych – rada gminy nie miała ustawowej możliwości jego wydłużenia.

W opinii władz Gminy Miejskiej Kraków, nie można podzielić tezy, że ograniczenia wjazdu do Strefy prowadzą do wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców Gminy Michałowice w sposób absolutny. Wprowadzony mechanizm opłat w okresie przejściowym stanowi rozwiązanie łagodzące, a nie całkowite wyłączenie możliwości dojazdu własnym pojazdem. Jednocześnie Miasto Kraków rozwija ofertę komunikacji zbiorowej i aglomeracyjnej, w tym system biletu metropolitalnego oraz parkingi typu Parkuj i Jedź (P+R), które umożliwiają pozostawienie samochodu poza Strefą i dalszą, tańszą lub bezpłatną podróż transportem publicznym. Rozwój tej infrastruktury i oferty przewozowej jest procesem ciągłym, prowadzonym równolegle z funkcjonowaniem Strefy, a nie warunkiem jej wprowadzenia.

Ze względu na okoliczność, że dostępność linii gminnych, połączeń aglomeracyjnych czy biletu metropolitalnego nie zawsze stanowi pełnowartościową alternatywę dla samochodu, w szczególności dla osób dojeżdżających do pracy zmianowej, rodzin z dziećmi czy osób korzystających z opieki medycznej, uregulowania ww. uchwały przewidują mechanizm przejściowy oparty na odpłatnym wjeździe, a nie na natychmiastowym zakazie, co ma na celu ograniczenie skutków społecznych regulacji do czasu dostosowania floty pojazdów oraz dalszego rozwoju alternatyw transportowych.

Miasto Kraków publicznie zapowiedziało wprowadzenie dodatkowych mechanizmów osłonowych dla osób znajdujących się w trudnej sytuacji materialnej, które nie są w stanie w krótkim czasie wymienić pojazdu na spełniający wymagane normy emisyjne; ostateczny kształt tych rozwiązań zostanie ustalony w toku dalszych prac legislacyjnych, z uwzględnieniem możliwości ich rzetelnej weryfikacji.

Projekt uchwały został poddany konsultacjom społecznym zgodnym z wymogami art. 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, przeprowadzonym dwukrotnie –

w okresie od 29 listopada 2024 r. do 17 stycznia 2025 r. oraz ponownie od 19 maja do 9 czerwca 2025 r., a więc każdorazowo w terminie przekraczającym ustawowe minimum 21 dni.

Prawidłowość przeprowadzenia procedury konsultacyjnej została potwierdzona przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie w wyroku z 14 stycznia 2026 r.

Niezależnie od spełnienia wymogów formalnych, Miasto Kraków dostrzegło potrzebę pogłębionego dialogu poprzedzającego właściwe konsultacje społeczne projektu nowelizacji. W okresie od maja do czerwca 2026 r. Zarząd Dróg Miasta Krakowa przeprowadził cykl roboczych spotkań prekonsultacyjnych z udziałem przedstawicieli jednostek miejskich, instytucji pomocy społecznej, podmiotów leczniczych, organizacji społecznych i ekologicznych oraz zainteresowanych mieszkańców, poświęconych poszczególnym kierunkom zmian zapowiedzianych przez Prezydenta Miasta Krakowa. Pragnę jednak podkreślić, że spotkania te miały charakter wyłącznie roboczy i przygotowawczy – nie stanowiły one konsultacji społecznych projektu uchwały w rozumieniu ustawowym i nie zastępują tego etapu. Formalne konsultacje społeczne projektu nowelizacji uchwały planowane są jesienią 2026 r.

Miasto Kraków ma świadomość, że skutki Strefy Czystego Transportu wykraczają poza granice administracyjne miasta i dotyczą mieszkańców całego obszaru funkcjonalnie z nim powiązanego, w tym Gminy Michałowice. Z tego względu Miasto nie ogranicza się do biernego oczekiwania, lecz już obecnie prowadzi prace nad zmianą uchwały, uwzględniające wnioski płynące z wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie, zgłoszeń mieszkańców oraz stanowiska samorządów gmin ościennych.

Pragnę przy tym zwrócić uwagę, że Gmina Michałowice – jako członek Stowarzyszenia Metropolia Krakowska – aktywnie uczestniczy w formułowaniu wspólnych stanowisk gmin ościennych w sprawie SCT, przedkładanych Gminie Miejskiej Kraków (m.in. w dniach 11 lutego 2025 r., 6 czerwca 2025 r. oraz 24 lutego 2026 r.). Stanowiska te są traktowane jako istotny głos w prowadzonym procesie analitycznym, równolegle do niniejszej petycji, co potwierdza, że postulaty mieszkańców Gminy Michałowice docierają do Miasta Krakowa więcej niż jednym kanałem.

W nawiązaniu do sformułowanych w petycji postulatów uprzejmie informuję, że:

1) analiza skutków społecznych i komunikacyjnych SCT dla mieszkańców gmin ościennych jest prowadzona na bieżąco, w oparciu o zgłoszenia mieszkańców, stanowiska samorządów oraz wnioski płynące z wyroku WSA w Krakowie;

2) dialog metropolitalny z udziałem samorządów gmin sąsiednich jest elementem prac nad zmianą uchwały – w okresie maj–czerwiec 2026 r. odbył się cykl roboczych spotkań prekonsultacyjnych z udziałem różnych grup interesariuszy, poprzedzający właściwe konsultacje społeczne projektu nowelizacji;

3) rozważenie zmian w uchwale w celu ograniczenia nierównych skutków dla mieszkańców obszaru funkcjonalnie związanego z Krakowem jest przedmiotem prowadzonych prac analitycznych i legislacyjnych – wśród kierunków zapowiedzianych publicznie przez Miasto Kraków znajdują się m.in. zmiana kryterium uprawnień do zwolnień (powiązanie z rozliczaniem podatków w Krakowie, a nie z zameldowaniem – zgodnie z wyrokiem WSA), rozszerzenie wyłączeń o dojazdy do parkingów P+R, ułatwienia dla dojazdu do placów targowych oraz wprowadzenie rozwiązań osłonowych dla osób w trudnej sytuacji materialnej; ostateczny zakres tych zmian zostanie przedstawiony w projekcie nowelizacji poddanym formalnym konsultacjom społecznym;

4) powiązanie dalszego kształtu ograniczeń z realnym rozwojem alternatyw transportowych, w tym z dostępnością parkingów P+R, jest uwzględniane w planowaniu kolejnych etapów funkcjonowania Strefy;

5) dążenie do wypracowania rozwiązań bardziej proporcjonalnych, przewidywalnych i partnerskich wobec mieszkańców całej aglomeracji krakowskiej pozostaje celem prowadzonego procesu zmiany uchwały.

Planowany harmonogram dalszych prac przedstawia się następująco: etap roboczych spotkań prekonsultacyjnych z interesariuszami został zrealizowany w okresie maj–czerwiec 2026 r.; obecnie trwają prace nad projektem uchwały zmieniającej obecne zasady SCT, formalne konsultacje społeczne projektu nowelizacji uchwały planowane są jesienią 2026 r.; po ich zakończeniu opracowany zostanie raport z konsultacji, a projekt uchwały zawierający ostateczny kształt proponowanych zmian zostanie przekazany Radzie Miasta Krakowa.

Zastrzeżenia jednocześnie wymaga, że z uwagi na zmiany organizacyjne po stronie władz wykonawczych Miasta Krakowa, ostateczny harmonogram i zakres proponowanych zmian może ulec doprecyzowaniu.

Jednocześnie gorąco zachęcam mieszkańców Gminy Michałowice oraz Radę Gminy do czynnego udziału w planowanych konsultacjach społecznych oraz do bieżącego zgłaszania uwag i propozycji rozwiązań za pośrednictwem Urzędu Miasta Krakowa, Zarządu Dróg Miasta Krakowa oraz Stowarzyszenia Metropolia Krakowska. Aktualne informacje dotyczące zasad funkcjonowania Strefy, w tym katalogu zwolnień, wysokości opłat oraz lokalizacji parkingów P+R, dostępne są pod adresem: https://zdmk.krakow.pl/dzialania/strefa-czystego-transportu-sct/.

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

Z poważaniem,

Stanisław Kracik
p.f. Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:
1. Adresat,
2. aa

Do wiadomości:
1. Zarządu Dróg Miasta Krakowa,
2. Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK.

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych znajduje się w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=97749.