

Kraków, dnia 24 czerwiec 2025 r.

Pan

Józef Rysak

Przewodniczący Rady Powiatu

w Krakowie

W odpowiedzi na dzisiejsze pisma BR.0002.6.2025, dotyczące przekazanych wraz z nimi projektami uchwał w sprawie rezolucji dotyczącej uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie , tj. projektów dwóch uchwał rezolucyjnych przygotowanych z inicjatywy uchwałodawczej Klubu Radnych Prawo i Sprawiedliwość oraz z inicjatywy uchwałodawczej Klubu Radnych Koalicja Obywatelska, potwierdzam prawidłowość formy uchwały dla rezolucji wyrażającej stanowisko względem podjętej w/w uchwały Rady Miasta Krakowa. Również akceptuję, wskazaną w projekcie uchwały Klubu Radnych KO podstawę jej podjęcia z małymi poprawkami, które poniżej zaznaczyłam kolorem czerwonym . Natomiast zwracam uwagę, iż Wojewoda Małopolski dokonuje oceny ważności podjętej uchwały stanowiącej przepis prawa miejscowego , stosując jedynie kryterium sprzeczności z prawem. Zważywszy więc , iż będącą podstawą podjęcia przedmiotowej uchwały Rady Miasta Krakowa ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych , z formalnego punktu widzenia nie wymaga uprzedniego prowadzenia dialogu z gminami i powiatami ościennymi, uważam, iż wskazane jest ostrożne posługiwanie się sformułowaniami rażącego naruszenia konstytucyjnych zasad, niedopuszczalnego nadużycia czy rażącej nierówności. Z tych powodów w mojej ocenie bardziej wyważone jest stanowisko przedstawione w projekcie uchwały rezolucyjnej KR KO, wskazującej na możliwość naruszenia fundamentalnych zasad i potrzebę ich rozważenia w ramach nadzoru Wojewody Małopolskiego (który ma na to 30 dni) i któremu już zbieżna argumentacja została przedstawiona przez radnych Powiatu Wieliczka i inne samorządy gminne oraz posłów. Z podstawy prawnej projektu uchwały KR PiS usunęłabym również art.4 ust.1 oraz art. 12 pkt 11 ustawy o samorządzie powiatowym albowiem dotyczą one zadań publicznych zastrzeżonych ustawami do kompetencji rady powiatu a uchwały rezolucyjne takimi zadaniami nie są.

Również podstawą podjęcia przez Radę Powiatu uchwały rezolucyjnej jest § 4 ust.2 pkt 4 Regulaminu Rady a nie jego § 28 ust.1 doprecyzowujący, iż są to odrębne dokumenty.

Radca prawny Grażyna Syjut

UCHWAŁA NR... / / 2025
RADY POWIATU W KRAKOWIE

z dnia 2025 r.

w sprawie przyjęcia rezolucji dotyczącej uchylenia uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie

Na podstawie § 4 ust. 2 pkt 4 Regulaminu Rady, stanowiącego załącznik Nr 3 do Uchwały nr XLVI/391/2018 Rady Powiatu w Krakowie z dnia 26 września 2018 r. w sprawie Statutu Powiatu Krakowskiego **zmienionej uchwałą XXXVII/413/2021 Rady Powiatu w Krakowie z dnia 29 grudnia 2021 r.** (Dz. Urz.Woj. Małop. z 2018 r., poz. 6667, **zm. Dz.Urz. Woj. Małop. z 2021 r., poz.8193**), Rada Powiatu w Krakowie uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Rada Powiatu w Krakowie, działając w imieniu społeczności lokalnej oraz w trosce o zachowanie zasad sprawiedliwości społecznej, **przyjmując ~~wydał~~** rezolucję, w brzmieniu jak w załączniku do uchwały, wyraża zdecydowany sprzeciw wobec treści uchwały Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie i wnosi do Wojewody Małopolskiego o jej uchylenie, jako aktu naruszającego interes społeczny i równowagę terytorialną w realizacji polityki klimatyczno-transportowej.

2. Rezolucję, o której mowa w ust. 1, kieruje się do Wojewody Małopolskiego.

§ 2. Upoważnia się Przewodniczącego Rady Powiatu w Krakowie do przekazania rezolucji Wojewodzie Małopolskiemu oraz do wiadomości: Marszałkowi Województwa Małopolskiego, Prezydentowi Miasta Krakowa, Radzie Miasta Krakowa, Ministrowi Klimatu i Środowiska, Organizacjom zrzeszającym gminy Metropolii Krakowskiej.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Rezolucja Rady Powiatu w Krakowie

w sprawie przyjęcia rezolucji dotyczącej uchylenia uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie

W związku z przyjęciem przez Prezesa Rady Ministrów RP, na posiedzeniu Rady Europejskiej w Brukseli w dniu 12 grudnia 2019 roku, strategicznych kierunków Europejskiego Zielonego Ładu, a także z uchwaleniem przez Sejm RP ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz.U. 2024, poz. 1289) w 2021 roku, wprowadzono obowiązek tworzenia Stref Czystego Transportu (SCT) przez gminy, w których dochodzi do przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza. Przepisy te pośrednio wskazują również, że SCT powinny być wdrażane wszędzie tam, gdzie notowane są przekroczenia standardów środowiskowych w zakresie czystości powietrza.

Względem ~~Miasta Krakowa~~ uchwały Rady Miasta Krakowa Nr XXXII/619/25 z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, wprowadzającej ją od 1 stycznia 2026 roku, wyrażamy sprzeciw wobec przyjętych rozwiązań.

Uchwała Rady Miasta Krakowa, mimo szlachetnego celu, jakim jest poprawa jakości powietrza i wspieranie rozwoju transportu niskoemisyjnego, została przyjęta z naruszeniem fundamentalnych zasad:

- 1) **Braku realnej partycypacji społecznej oraz konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego Metropolii Krakowskiej.** Konsultacje społeczne były prowadzone w sposób powierzchowny i pozorny, bez należytego uwzględnienia głosów samorządów sąsiednich. Wbrew zasadom dobrej legislacji lokalnej, zignorowano kluczowe postulaty gmin Powiatu Krakowskiego, choć ich mieszkańcy codziennie korzystają z infrastruktury Krakowa jako miejsca pracy, nauki, usług publicznych i życia społecznego,
- 2) **Zbyt szerokiego zasięgu terytorialnego SCT.** Objęcie Strefą całego obszaru wewnątrz IV obwodnicy – czyli praktycznie całego Krakowa – jest rozwiązaniem nieproporcjonalnym i niewspółmiernym do celu. W praktyce oznacza to objęcie restrykcjami milionów przejazdów rocznie wykonywanych przez mieszkańców okolicznych gmin, którzy nie mają zapewnionej infrastrukturalnej alternatywy,

- 3) **Dyskryminacyjnego i niesprawiedliwego społecznie podejścia do mieszkańców spoza Krakowa.** Mieszkańcy miasta posiadający pojazdy niezgodne z normami emisji zostali zwolnieni z opłat na czas nieokreślony, natomiast mieszkańcy gmin ościennych będą zmuszeni ponosić dodatkowe koszty w postaci abonamentów, a od 2029 r. utracą możliwość wjazdu do miasta. Taki podział uderza w podstawową zasadę równego traktowania obywateli wobec prawa i prowadzi do wykluczenia komunikacyjnego setek tysięcy osób,
- 4) **Braku rzeczywistych alternatyw transportowych oraz infrastrukturalnych.** Strefa SCT nie uwzględnia potrzeby umożliwienia mieszkańcom gmin dojazdu do parkingów Park&Ride (P&R) zlokalizowanych przy pętlach tramwajowych. Ograniczenie dostępu do tych punktów oznacza praktyczne odcięcie od możliwości korzystania z transportu zbiorowego. Co więcej, nie przewidziano wsparcia finansowego dla osób o niższych dochodach, które nie są w stanie wymienić pojazdu na nowszy,
- 5) **Zbyt krótki okres wdrożeniowy i brak programów osłonowych.** Planowane wejście w życie strefy z dniem 1 stycznia 2026 r. nie daje mieszkańcom gmin sąsiednich czasu na przystosowanie się do nowych regulacji. Brakuje także dedykowanych programów dotacyjnych, ulg czy rozwiązań umożliwiających etapowe dostosowanie się mieszkańców do nowych wymogów,
- 6) **Zaburzenie funkcjonowania rynku pracy.** Należy zwrócić również uwagę na nieproporcjonalne wzrost kosztów pracy i usług spowodowanych dodatkowymi kosztami dojazdu do pracy, transportu, oraz kosztami branży usługowej. Co w sposób bezpośredni prowadzi do zaburzenia zasad uczciwej konkurencji poprzez nierówne traktowanie przedsiębiorców spoza Krakowa i naraża na wzrost kosztów usługobiorców mieszkających w Krakowie,
- 7) **Wątpliwości konstytucyjne.** Uchwała może naruszać konstytucyjną zasadę równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP) oraz zasadę proporcjonalności (art. 31 ust. 3), jako że wprowadzone regulacje faworyzują jedną grupę mieszkańców kosztem innych, bez zachowania równowagi i proporcji w skutkach społeczno-ekonomicznych.

Rada Powiatu w Krakowskie apeluje o ponowne, rzetelne opracowanie zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu w dialogu z jednostkami samorządowymi Metropolii

Krakowskiej, organizacjami społecznymi, mieszkańcami oraz ekspertami ds. transportu i ochrony środowiska.

Niniejszą rezolucję przekazuje się:

- 1) Wojewodzie Małopolskiemu,
- 2) Marszałkowi Województwa Małopolskiego,
- 3) Prezydentowi Miasta Krakowa,
- 4) Radzie Miasta Krakowa,
- 5) Ministrowi Klimatu i Środowiska,
- 6) Organizacjom zrzeszającym gminy Metropolii Krakowskiej,
- 7) Prezydenci, Burmistrzowie, Wójtowie, Przewodniczący Rad w Województwie Małopolskim,
- 8) Starostowie Powiatów w Małopolsce.

Uzasadnienie:

Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu (SCT) w obecnym kształcie budzi poważne zastrzeżenia natury społecznej, prawnej i organizacyjnej. Proponowane rozwiązania, choć wpisują się w kierunki polityki klimatycznej i zdrowotnej, są wdrażane w sposób naruszający podstawowe zasady: sprawiedliwości społecznej, współpracy samorządowej oraz zrównoważonego rozwoju.

Jako przedstawiciele mieszkańców Powiatu Krakowskiego nie możemy zaakceptować rozwiązań, które w praktyce prowadzą do wykluczenia komunikacyjnego i społecznego szerokiej grupy obywateli, w szczególności osób starszych, rodzin o niższych dochodach oraz mieszkańców gmin peryferyjnych, dla których transport indywidualny jest często jedynym środkiem dostępu do pracy, edukacji, usług zdrowotnych i instytucji publicznych w Krakowie.

Uchwała o SCT, przyjęta bez odpowiedniego dialogu z otaczającymi miasto samorządami, ignoruje realia infrastrukturalne i komunikacyjne aglomeracji. Brak wystarczającej liczby parkingów przesiadkowych (P&R), niewystarczająco rozwinięta komunikacja aglomeracyjna oraz brak skutecznych instrumentów wsparcia finansowego dla osób zmuszonych do wymiany pojazdów — to tylko niektóre z istotnych niedociągnięć tego rozwiązania. Niepokój budzi również nierówne traktowanie mieszkańców Krakowa i gmin ościennych, co może zostać uznane za naruszenie konstytucyjnej zasady równości wobec prawa.

Strefy Czystego Transportu mogą i powinny być skutecznym narzędziem poprawy jakości powietrza — jednak tylko wtedy, gdy są wprowadzane stopniowo, transparentnie i w konsultacji z całą społecznością metropolitalną. Proponowany model SCT nie spełnia tych warunków. Zamiast integrować region wokół wspólnych celów ekologicznych, dzieli społeczność i wywołuje opór społeczny, który może podważyć zaufanie do polityki klimatycznej jako całości.

Apelujemy zatem o ponowne przeanalizowanie założeń SCT oraz wdrożenie racjonalnych, etapowych i partnerskich rozwiązań, które będą nie tylko sprzyjać poprawie jakości powietrza, ale również respektować prawa mieszkańców i zasady zrównoważonego rozwoju. Ochrona środowiska nie może odbywać się kosztem wykluczenia społecznego i braku dialogu z obywatelami.