

Projekt

z dnia 19 czerwca 2026 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR
RADY POWIATU W KRAKOWIE**

z dnia 2026 r.

w sprawie przyjęcia rezolucji dotyczącej zmiany uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. 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 (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2018 r., poz. 6667), art. 12 pkt. 11 w związku z art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 1153), 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 i równowagi terytorialnej, przyjmuje rezolucję w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej uchwały.

2. W rezolucji o której mowa w ust. 1, Rada Powiatu w Krakowie występuje do Rady Miasta Krakowa z wnioskiem o dokonanie zmiany uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie poprzez ograniczenie obszaru Strefy Czystego Transportu do ścisłego centrum Krakowa, obejmującego obszar wewnątrz I obwodnicy miasta, wyznaczonej przez układ ulic okalających Planty.

§ 2.

Rada Powiatu w Krakowie uznaje konieczność podejmowania działań zmierzających do poprawy jakości powietrza, ograniczenia emisji komunikacyjnych oraz wspierania rozwoju transportu niskoemisyjnego, jednak wskazuje, że rozwiązania wdrażane w ramach Strefy Czystego Transportu powinny być proporcjonalne, społecznie akceptowalne oraz dostosowane do rzeczywistych uwarunkowań komunikacyjnych w całym Powiecie Krakowskim.

§ 3.

Upoważnia się Przewodniczącego Rady Powiatu w Krakowie do przekazania rezolucji Radzie Miasta Krakowa oraz do wiadomości: Wojewodzie Małopolskiemu oraz Komisarzowi pełniącemu funkcje organu wykonawczego Miasta Krakowa.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**REZOLUCJA
RADY POWIATU W KRAKOWIE**

**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**

W wyniku przyjęcia przez Prezesa Rady Ministrów RP, podczas posiedzenia Rady Europejskiej w Brukseli w dniu 12 grudnia 2019 r., strategicznych kierunków Europejskiego Zielonego Ładu oraz uchwalenia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2024 r., poz. 806), wprowadzono obowiązek tworzenia Stref Czystego Transportu na obszarach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

Rada Powiatu w Krakowie, uznając konieczność poprawy jakości powietrza, ograniczania emisji komunikacyjnych oraz wspierania rozwoju transportu niskoemisyjnego, podkreśla jednocześnie, że rozwiązania wdrażane w ramach Strefy Czystego Transportu powinny być proporcjonalne, społecznie akceptowalne oraz dostosowane do rzeczywistych uwarunkowań komunikacyjnych całego Powiatu Krakowskiego.

W związku z przyjęciem przez Radę Miasta Krakowa uchwały nr XXXII/619/25 z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu, Rada Powiatu w Krakowie wyraża sprzeciw wobec jej obecnego kształtu i postuluje ograniczenie granic Strefy wyłącznie do obszaru ścisłego centrum Krakowa, obejmującego teren wewnątrz I obwodnicy miasta, wyznaczonej przez układ ulic okalających Planty.

Zdaniem Rady Powiatu rozwiązanie takie pozwoli skuteczniej realizować cele środowiskowe przy jednoczesnym poszanowaniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców całej aglomeracji krakowskiej.

Za ograniczeniem Strefy Czystego Transportu przemawiają następujące argumenty:

1. Zachowanie celu środowiskowego przy zachowaniu zasady proporcjonalności

Obszar wewnątrz I obwodnicy stanowi historyczne i najbardziej intensywnie zagospodarowane centrum Krakowa. Występuje tam wysoka koncentracja zabudowy, ruchu pieszego, funkcji turystycznych i usługowych oraz ograniczone możliwości naturalnego przewietrzania. Skoncentrowanie ograniczeń właśnie na tym obszarze pozwala osiągnąć zakładane efekty środowiskowe przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnych skutków dla mieszkańców gmin otaczających Kraków.

2. Ograniczenie negatywnych skutków dla mieszkańców Powiatu Krakowskiego

Objęcie Strefą całego obszaru wewnątrz IV obwodnicy powoduje istotne ograniczenia dla mieszkańców Powiatu Krakowskiego, którzy codziennie dojeżdżają do Krakowa do pracy, szkół, uczelni, placówek ochrony zdrowia, urzędów oraz instytucji publicznych i kulturalnych.

W wielu przypadkach samochód pozostaje jedynym realnym środkiem transportu, zwłaszcza na terenach o ograniczonej dostępności transportu zbiorowego. Szczególnie dotyczy to osób starszych oraz mieszkańców gmin, w których nie funkcjonują dogodne połączenia kolejowe i autobusowe.

3. Konieczność zapewnienia równego traktowania mieszkańców

Rada Powiatu wskazuje, że obecne rozwiązania prowadzą do nierównego traktowania mieszkańców Krakowa i gmin sąsiednich. Przyznanie mieszkańcom Krakowa szczególnych uprawnień w postaci klauzuli ochronnej umożliwiającej dalsze użytkowanie pojazdów niespełniających wymagań SCT, przy jednoczesnym wyłączeniu z tego mechanizmu mieszkańców Powiatu Krakowskiego, budzi wątpliwości z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości wobec prawa.

W praktyce osoby znajdujące się w podobnej sytuacji społecznej i ekonomicznej są traktowane odmiennie wyłącznie ze względu na miejsce zamieszkania.

4. Niedostosowanie granic Strefy do rzeczywistego układu komunikacyjnego

Obecny przebieg granic Strefy obejmuje główne korytarze transportowe prowadzące do Krakowa, z których codziennie korzystają mieszkańcy Powiatu Krakowskiego i całej Metropolii Krakowskiej. Na wielu z tych tras nie istnieje możliwość pozostawienia pojazdu przed granicą Strefy i kontynuowania podróży transportem zbiorowym.

Dotyczy to m.in. ciągów komunikacyjnych:

- ul. Wolbromska – ul. Noblistów Polskich – ul. Prądnicka,
- ul. Jasnogórska – ul. Armii Krajowej – ul. Czarnowiejska,
- Pasternik – ul. Armii Krajowej,
- ul. Księcia Józefa,
- ul. Igołomska – al. Jana Pawła II – ul. Mogilska,
- ul. Kocmyrzowska – ul. Bieńczycka – Aleja Pokoju.

Objęcie Strefą wyłącznie obszaru wewnątrz I obwodnicy pozwoli zachować funkcjonalność głównych tras dojazdowych do miasta oraz umożliwi korzystanie z istniejącej infrastruktury parkingów Park & Ride i transportu zbiorowego. Rozwiązanie to nie spowoduje ograniczenia dostępności podstawowych ciągów komunikacyjnych wykorzystywanych przez mieszkańców Powiatu Krakowskiego i całej Metropolii Krakowskiej.

5. Niespójność systemu Park & Ride z granicami Strefy

Podstawowym celem parkingów Park & Ride jest przechwytywanie ruchu samochodowego na obrzeżach miasta i zachęcanie kierowców do korzystania z transportu zbiorowego. Jak już wielokrotnie przytaczano argumenty, część parkingów przesiadkowych znajduje się obecnie wewnątrz Strefy, co powoduje, że kierowcy posiadający pojazdy niespełniające wymogów SCT nie mogą z nich korzystać. Powstaje w ten sposób sprzeczność pomiędzy celem ograniczania ruchu samochodowego a praktycznymi możliwościami przechwytywania ruchu na obrzeżach miasta.

W przypadku ograniczenia SCT do I obwodnicy, przed rozszerzaniem ograniczeń konieczne jest stworzenie pełnej i równomiernie rozmieszczonej sieci parkingów Park & Ride dostępnych ze wszystkich głównych kierunków dojazdu do Krakowa oraz rozbudowa połączeń kolejowych aglomeracyjnych, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów metropolitalnych, budowa nowych węzłów przesiadkowych, rozwój sieci tramwajowej.

Bez realizacji tych inwestycji koszty transformacji transportowej są przerzucane przede wszystkim na mieszkańców gmin ościennych.

6. Skala oddziaływania społecznego i gospodarczego

Według danych ewidencyjnych na terenie powiatu zarejestrowanych jest około 256 tys. pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Wśród nich znajduje się około 57 tys. samochodów z silnikami benzynowymi wyprodukowanych do końca 2004 roku oraz około 73 tys. pojazdów z silnikami Diesla wyprodukowanych do końca 2013 roku. Dodatkowo na terenie powiatu zarejestrowanych jest ponad 17 tys. pojazdów ciężarowych i specjalnych o masie powyżej 3,5 tony, w tym około 7,5 tys. pojazdów z silnikami Diesla wyprodukowanych do końca 2011 roku.

Oznacza to, że obecne rozwiązania bezpośrednio oddziałują na ponad 130 tys. pojazdów użytkowanych przez mieszkańców Powiatu Krakowskiego, przedsiębiorców oraz podmioty świadczące usługi na terenie miasta Krakowa. Skala ta wskazuje, że proces ograniczania ruchu pojazdów niespełniających wymogów Strefy Czystego Transportu powinien być prowadzony w sposób stopniowy. Zaznaczyć należy, że są to dane z terenu Powiatu Krakowskiego, natomiast celem przemieszczania się jest Kraków dla mieszkańców z poza Powiatu, który również wpływającą na rozwój miasta.

Należy również podkreślić, że dalece prawdopodobne jest, że znaczna część pojazdów objętych ograniczeniami należy do gospodarstw domowych o przeciętnych dochodach oraz do przedsiębiorców prowadzących działalność usługową na obszarze Miasta Krakowa.

7. Negatywne skutki społeczne i wpływ na dostępność rynku pracy

Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w obecnym kształcie, zdaniem Rady Powiatu prowadzi do wzrostu kosztów życia mieszkańców, pogłębienia wykluczenia komunikacyjnego na obszarach wiejskich

i podmiejskich, ograniczenia dostępności miejsc pracy, edukacji oraz usług publicznych, a także pogorszenia sytuacji osób starszych, rodzin wielodzietnych i gospodarstw o niższych dochodach.

Szczególne znaczenie ma wpływ rozwiązań na rynek pracy. Według posiadanych danych, w pierwszych miesiącach 2026 roku zarejestrowanych było około 5 tys. osób bezrobotnych zamieszkujących Powiat Krakowski i poszukujących zatrudnienia przede wszystkim na terenie miasta Krakowa. Największe grupy stanowią mieszkańcy gmin Skawina (około 850 osób), Krzeszowice (około 750 osób), Zabierzów (około 500 osób), Zielonki (około 300 osób), Słomniki (około 300 osób), Kocmyrzów-Luborzyca (około 270 osób), Mogilany (około 260 osób oraz Liszki i Czernichów – po około 250 osób). Osoby te stanowią potencjalnych nowych pracowników dla krakowskiego rynku pracy. Wprowadzanie ograniczeń komunikacyjnych bez zapewnienia odpowiedniej dostępności transportu publicznego może utrudnić im podejmowanie zatrudnienia oraz zwiększyć koszty związane z aktywizacją zawodową. Dotyczy to zwłaszcza osób poszukujących pracy, które często nie mają możliwości wyboru miejsca zatrudnienia ani elastycznych godzin pracy umożliwiających pełne wykorzystanie transportu zbiorowego.

Należy podkreślić, że Kraków pełni funkcję regionalnego centrum gospodarczego i rynku pracy dla całej Małopolski. Szpitale, uczelnie, urzędy, instytucje publiczne oraz przedsiębiorstwa zlokalizowane na terenie miasta obsługują mieszkańców całego regionu i tworzą miejsca pracy dostępne również dla mieszkańców gmin ościennych. Dlatego działania służące poprawie jakości powietrza powinny być prowadzone w sposób zapewniający zachowanie dostępności rynku pracy i równych szans rozwojowych mieszkańców całego Powiatu.

8. Potrzeba etapowego wdrażania zmian

Rada Powiatu w Krakowie podkreśla, że skuteczna polityka transportowa powinna opierać się na zasadzie stopniowości oraz dostosowywania zakresu ograniczeń do rzeczywistych możliwości mieszkańców i dostępności alternatywnych środków transportu. Ograniczenie Strefy Czystego Transportu do obszaru wewnątrz I obwodnicy Krakowa mogłoby stanowić pierwszy etap działań, realizowany równolegle z rozbudową transportu publicznego, infrastruktury przesiadkowej oraz programów wsparcia dla mieszkańców i przedsiębiorców. Ewentualne rozszerzanie Strefy mogłoby następować w sposób systematyczny i etapowy po przeprowadzeniu oceny skutków społecznych, gospodarczych i komunikacyjnych wcześniejszych etapów jej funkcjonowania.

Układ ulic otaczających Planty stanowi czytelną, rozpoznawalną i historycznie ukształtowaną granicę urbanistyczną. Obszar ten obejmuje ściśle centrum miasta, w którym występuje największa koncentracja funkcji reprezentacyjnych, turystycznych i usługowych, a jednocześnie jest stosunkowo łatwy do oznakowania i kontroli. Mniejszy obszar Strefy oznacza większą efektywność jej funkcjonowania, niższe koszty egzekwowania przepisów oraz większą społeczną akceptację dla wprowadzanych rozwiązań.

Rada Powiatu w Krakowie stoi na stanowisku, że Strefa Czystego Transportu powinna być rozwiązaniem ewolucyjnym, rozwijanym wraz z poprawą dostępności alternatywnych środków przemieszczania się, a nie instrumentem wprowadzającym jednorazowo ograniczenia obejmujące znaczną część miasta i oddziałujące na mieszkańców całego Powiatu.

W związku z powyższym Rada Powiatu w Krakowie apeluje do władz Miasta Krakowa o ponowne przeanalizowanie granic Strefy Czystego Transportu i ograniczenie jej do obszaru wewnątrz I obwodnicy Krakowa, obejmującego ściśle centrum miasta wokół Plant, a także o prowadzenie dalszych prac w ścisłej współpracy z gminami Powiatu Krakowskiego, organizacjami społecznymi, mieszkańcami oraz ekspertami z zakresu transportu i ochrony środowiska.

Niniejszą rezolucję przekazuje się:

- 1) Radzie Miasta Krakowa;
- 2) Wojewodzie Małopolskiemu;
- 2) Komisarzowi pełniącemu funkcje organu wykonawczego Miasta Krakowa.