



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.276.2026

Kraków, 23 kwietnia 2026 r.

**Pan**  
**Łukasz Maślona**  
**Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie badania zanieczyszczeń powietrza po wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 14 kwietnia 2026 r., uprzejmie informuję.

Strefa Czystego Transportu stanowi instrument polityki transportowej i środowiskowej, którego skuteczność powinna być oceniana przede wszystkim w perspektywie średnio i długoterminowej. Po pierwszych miesiącach obowiązywania możliwe jest rozpoczęcie procesu gromadzenia danych oraz obserwacji określonych trendów, jednak formułowanie jednoznacznych i ostatecznych wniosków na tym etapie byłoby przedwczesne. Na poziom jakości powietrza wpływa bowiem szereg czynników niezależnych od funkcjonowania samej Strefy Czystego Transportu, w tym w szczególności warunki meteorologiczne, takie jak temperatura, prędkość wiatru, opady czy występowanie inwersji, a także sezon grzewczy i związane z nim emisje komunalno-bytowe. Istotne znaczenie mają również zmiany natężenia ruchu drogowego, sytuacja transportowa w całej aglomeracji, prowadzone inwestycje i czasowe organizacje ruchu, jak również zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Zgodnie z raportem Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ) pn. *Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim za rok 2024*, jedną z grup czynników warunkujących stężenie zanieczyszczeń w powietrzu, obok wielkości emisji rozpatrywanych substancji lub ich prekursorów oraz warunków topograficznych wpływających na możliwości przewietrzania, są warunki meteorologiczne panujące w danym okresie na określonym obszarze. Wpływają one na procesy fizyko-chemiczne zachodzące w atmosferze, a także oddziałują na wielkość emisji wybranych zanieczyszczeń. Wobec powyższego jednoznacznie określenie wpływu Strefy Czystego Transportu na poprawę jakości powietrza w Krakowie w czasie około kilku miesięcy, przy uwzględnieniu wielu innych aspektów nie jest możliwe. Rzetelna i porównywalna ocena skuteczności Strefy Czystego Transportu powinna opierać się

na danych publikowanych w ramach państwowego monitoringu jakości powietrza prowadzonego przez GIOŚ, który dysponuje odpowiednią metodologią, siecią pomiarową oraz kompetencjami pozwalającymi na obiektywną analizę zmian stężeń poszczególnych substancji w czasie. Prowadzenie państwowego monitoringu należy zatem do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska, a nie Prezydenta Miasta i realizowane jest według ściśle określonych zasad.

Dane pomiarowe znajdują się na portalu GIOŚ *Jakość Powietrza* i są dostępne na stronie: <https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/current>. Monitoring jakości powietrza realizowany jest w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, a jego wyniki publikowane są w cyklu rocznym. Ostatni dostępny raport obejmuje dane za rok 2024, natomiast publikacja raportu za rok 2025 planowana jest w najbliższym czasie (zgodnie z art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* GIOŚ dokonuje oceny poziomów substancji w powietrzu w danej strefie za rok poprzedni w terminie do 30 kwietnia każdego roku).

Pierwszym pełnym rokiem funkcjonowania Strefy Czystego Transportu będzie rok 2026, w związku z powyższym raport za ten okres, który zostanie opublikowany w roku 2027, umożliwi przeprowadzenie pogłębionej analizy wpływu Strefy Czystego Transportu na jakość powietrza, w szczególności w zakresie stężeń dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>). Dopiero zestawienie danych za rok 2026 z danymi z lat wcześniejszych, z uwzględnieniem korekty o czynniki meteorologiczne oraz sezonowe, pozwoli na przedstawienie miarodajnych i merytorycznie uzasadnionych wniosków.

Odnosząc się do kwestii wpływów z tytułu opłat informuję, że łączna kwota wniesionych opłat za wjazd do Strefy Czystego Transportu w okresie od grudnia 2025 r. do 31 marca 2026 r. wyniosła 10 782 559,26 zł. Środki te gromadzone są przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, a następnie odprowadzane do budżetu Miasta Krakowa stanowiąc jego dochód. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* środki te mogą być przeznaczane wyłącznie na rozwój transportu i mobilności, w tym w szczególności na finansowanie oznakowania Strefy, zakup autobusów zeroemisyjnych i tramwajów, rozwój innych form transportu zbiorowego oraz realizację programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych i zostaną wydatkowane zgodnie z ww. zapisami ustawy.

W zakresie raportów, analiz oraz planowanych zmian uchwały dotyczącej Strefy Czystego Transportu informuję, że od jej wejścia w życie prowadzone są bieżące analizy funkcjonowania przyjętych rozwiązań obejmujące aspekty społeczne, organizacyjne, techniczne oraz prawne. Uwzględniane są przy tym postulaty mieszkańców, przedsiębiorców, organizacji społecznych, a także radnych. Na tej podstawie opracowane zostały propozycje zmian w obowiązujących przepisach, które obejmują w szczególności modyfikację kryteriów uprawnień do zwolnień poprzez powiązanie ich z rozliczaniem podatków w Krakowie, rozszerzenie katalogu wyłączeń o dojazdy do wszystkich placówek medycznych, zapewnienie dostępu do parkingów typu P+R oraz placów targowych, wprowadzenie rozwiązań osłonowych dla osób znajdujących się w trudnej sytuacji materialnej, uregulowanie kwestii dziedziczenia pojazdów oraz innych sytuacji szczególnych, a także uproszczenie procedur administracyjnych. Proponowane zmiany mają na celu dalsze wyważenie interesu publicznego i indywidualnego przy jednoczesnym zachowaniu nadrzędnego celu Strefy Czystego Transportu, jakim jest poprawa jakości powietrza i ochrona zdrowia mieszkańców.

Aktualnie przyjęty harmonogram prac nad zmianą uchwały przewiduje przeprowadzenie w II kwartale 2026 r. spotkań środowiskowych z udziałem różnych grup interesariuszy, następnie planowane jest przedstawienie projektu zmian oraz przeprowadzenie konsultacji

społecznych, opracowanie raportu z konsultacji i przekazanie Radzie Miasta Krakowa projektu uchwały zawierającego ostateczny kształt proponowanych zmian.

z up. PREZYDENTA MIASTA

*Stanisław Mazur*

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa