



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1076.2025

**Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie uruchomienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 24 listopada 2025 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Gotowość Miasta do startu SCT.

- a) *Czy Miasto Kraków jest gotowe, aby wystartować z SCT od 1 stycznia 2026 r.?*
Miasto Kraków prowadzi prace nad uruchomieniem Strefy Czystego Transportu od 1 stycznia 2026 r.
- b) *Proszę o wskazanie aktualnego poziomu zaawansowania prac (w %), listy kluczowych ryzyk wraz z planami ich ograniczenia, a także oświadczenie, czy istnieją jakiegokolwiek blokery prawne/techniczne/organizacyjne uniemożliwiające start w planowanym terminie.*
Miasto Kraków nieustannie pracuje nad uruchomieniem Strefy Czystego Transportu od 1 stycznia 2026 r. Zaawansowanie prac nad uruchomieniem SCT od 1 stycznia 2026 r. można ocenić na poziom wysoki.
- Bloker organizacyjny - zawarcie porozumień z placówkami medycznymi.
 - Bloker techniczny - brak udostępnionych danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców oraz nadal trwające prace nad integracją systemu SCT z CEPiK.
- c) *Proszę o wskazanie komórki organizacyjnej pełniącej rolę lidera projektu oraz imiennego kierownika projektu po stronie UMK, z podaniem zakresu odpowiedzialności i sposobu raportowania postępów.*
W ramach struktur miejskich powołano Zespół zadaniowy ds. wdrożenia i realizacji uchwały XXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, który pracuje od początku września br. W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Dróg Miasta Krakowa oraz Urzędu Miasta Krakowa. Zespół sformalizowano zarządzeniem nr 2742/2025 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 18 listopada 2025 r. Wykonanie zarządzenia powierzono Dyrektorowi Departamentu Komunalnego UMK. Zespół obraduje regularnie w cyklach cotygodniowych spotkań oraz licznych spotkań roboczych.

Ad 2.

Dane osób dojeżdżających do krakowskich szpitali (pacjentów).

- a) *Czy Urząd Miasta Krakowa planuje zbieranie informacji o pacjentach przyjeżdżających do krakowskich szpitali w celu weryfikacji uprawnień do wjazdu/zwolnień w SCT? Jeżeli tak, w jakim zakresie i na jakiej podstawie prawnej (w tym w odniesieniu do art. 6 i 9 RODO)?*

Zgodnie z pkt. 4 załącznika nr 3 do uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r., w przypadku zgłoszenia pojazdu, o którym mowa w § 5 pkt 2 uchwały (tj. pojazdy, którymi poruszają się osoby korzystające ze świadczeń opieki zdrowotnej w placówkach ochrony zdrowia, w zakresie świadczeń wymienionych w art. 15 ust. 2 pkt 2-5, 10- 12, 15-18 ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, w czasie korzystania z tych świadczeń, dojazdu do placówki ochrony zdrowia oraz opuszczania Strefy, w dniu realizacji świadczenia przez ww. Placówkę), podaje się:

- imię, nazwisko, nr PESEL osoby, której dotyczy zgłoszenie,
- nazwę i adres placówki ochrony zdrowia,
- datę wizyty w placówce ochrony zdrowia,
- numer rejestracyjny pojazdu.

Planowaną podstawę prawną przetwarzania kategorii danych osobowych w ramach SCT stanowi art. 6 ust. 1 lit. c RODO w związku z art. 39 ust. 4 i 9 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz uchwałą nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Dane osobowe szczególnych kategorii w zakresie dotyczącym informacji o zdrowiu (adres placówki ochrony zdrowia) będą przetwarzane na podstawie art. 9 ust. 2 lit. g RODO w związku z wyżej wymienioną ustawą.

- b) *Jaki jest status uzgodnień lub stanowiska Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych (PUODO) w tej sprawie (dawniej GIODO)? Proszę o udostępnienie kopii korespondencji/opinii, jeśli została uzyskana.*

- c) *Czy została przeprowadzona ocena skutków dla ochrony danych (DPIA) oraz analiza ryzyka – i jeśli tak, proszę o ich udostępnienie (w wersji możliwej do publikacji).*

Nie było uzgodnień lub wniosków o zajęcie stanowiska przez Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych (PUODO). Konsultacje z organem kontrolnym odbywają się np. gdy ocena skutków dla ochrony danych (DPIA) wykaże wysokie ryzyko naruszenia praw lub wolności osób fizycznych, a nie da się go zminimalizować. Jeżeli przeprowadzona ocena skutków dla ochrony danych wykazuje, że przetwarzanie nie będzie powodować wysokiego ryzyka, wtedy nie ma podstaw do wystąpienia do organu o uprzednie konsultacje. Analiza ryzyka dla projektu pn. system zarządzający Strefą Czystego Transportu została przeprowadzona oraz jest aktualizowana wraz z rozwojem i modyfikacjami systemu (w oparciu o metodę Cyklu Deminga). Analiza ryzyka jest dokumentem wewnętrznym Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie. Wgląd do dokumentu możliwy jest w siedzibie ww. jednostki po wcześniejszym umówieniu terminu spotkania.

- d) *Jak ma wyglądać proces obsługi wyjątków i wjazdów „awaryjnych” (np. nagłe przypadki medyczne), w tym odpowiedzialność za decyzje, ścieżka odwoławcza i czas rozpatrywania wniosków?*

W przypadkach „awaryjnych” każdorazowo stan faktyczny będzie indywidualnie oceniał patrol Straży Miejskiej Miasta Krakowa lub Komendy Miejskiej Policji w Krakowie. Jeśli

zostanie stwierdzone naruszenie, a właściciel/kierowca nie będzie się z tym zgadzał, procedura odwoławcza będzie taka sama, jak w przypadku każdej innej grzywny w drodze mandatu.

Ad 3.

System weryfikujący pojazdy.

- a) *Jakie są założenia architektury i działania systemu weryfikacji (kamery/OCR, integracja z CEPIK, ręczna kontrola przez Straż Miejską, ewentualni operatorzy zewnętrzni)?*

System zarządzania Strefą Czystego Transportu w Krakowie jest zbudowany w architekturze modułowej, z wykorzystaniem bazy danych zawierającej listę pojazdów uprawnionych do wjazdu oraz dane wynikające z formularzy i załączników składanych przez wnioskujących. System udostępnia bezpieczne, autoryzowane interfejsy API – zarówno dla służb realizujących kontrolę, jak i dla operatorów płatności pobierających opłaty za wjazd. Architektura systemu przewiduje również integrację z CEPIK w zakresie danych technicznych pojazdu, w takim zakresie, jaki zostanie technicznie udostępniony przez system centralny. Weryfikacja uprawnień odbywać się będzie zawsze na podstawie aktualnej listy pojazdów uprawnionych (LPU). W przypadku automatycznej kontroli wykorzystywane będą kamery ANPR z modułami OCR. Dane będą agregowane w hurtowni danych ZDMK, a w kolejnym kroku nastąpi weryfikacja z systemem informatycznym SCT (SI SCT). Integracja z systemem CEPIK jest wykonana na etapie budowy systemu SI SCT. Dodatkowo planowane jest uruchomienie 4 zestawów mobilnych kamer dla patroli Straży Miejskiej Miasta Krakowa w celu weryfikacji uprawnień do wjazdu do SCT. W kolejnym etapie (I kwartał 2026 r.) strażnicy miejscy jak również funkcjonariusze policji będą wyposażeni w aplikację mobilną do weryfikacji uprawnień, pod warunkiem uzyskania środków finansowych na jego realizację. Jeżeli chodzi o „operatorów zewnętrznych”, to pytanie nie odnosi się do żadnego z pojęć występujących w przepisach lub dokumentacji technicznej. System przewiduje współpracę z operatorami płatności oraz z podmiotami obsługującymi infrastrukturę techniczną (np. sieci kamer).

- b) *Jakie dane będą przetwarzane (zakres pól), przez jaki czas i na jakiej podstawie prawnej; komu i w jakim trybie będą udostępniane?*

Przetwarzanie danych osobowych i danych pojazdów w Systemie Zarządzania SCT w Krakowie odbywa się na podstawie:

- uchwały nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie,
- art. 39 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
- ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, w szczególności art. 80cba ww. ustawy – dane udostępniane z CEPIK,
- ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne,
- ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych,
- rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych,

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (w szczególności art. 6 ust. 1 lit. c i e).

Zakres przetwarzanych danych wynika wprost z ustaw, uchwały SCT i przepływów danych w systemie zarządzania SCT w Krakowie w zakresie obsługi wniosków oraz zgłoszeń wizyt w placówkach medycznych (jak i ich weryfikacji), płatności oraz wydawania nalepek.

Dane pozyskiwane automatycznie z CEPiK (na podstawie art. 80 cba ustawy *Prawo o ruchu drogowym*):

- marka, typ, model,
- norma EURO,
- rodzaj paliwa,
- rodzaje paliw alternatywnych,
- rok produkcji.

Dane podawane przez wnioskodawcę w formularzach online:

1. Dane pojazdu:

- kraj rejestracji,
- numer rejestracyjny,
- rok produkcji,
- rodzaj paliwa,
- norma EURO (jeżeli widnieje w DR),
- dopuszczalna masa całkowita,
- rodzaj pojazdu (osobowy, ciężarowy, specjalny, „inne”),

2. Dane osoby składającej wniosek o stwierdzenie wyłączenia od zakazu wjazdu do SCT w Krakowie (w zakresie zależnym od podstawy wyłączenia):

- numer karty parkingowej osoby niepełnosprawnej (jeśli dotyczy),
- e-mail,
- data ważności karty parkingowej osoby niepełnosprawnej (jeśli dotyczy).

Dodatkowo, w przypadku wnioskowania o wydanie nalepki:

- imię, nazwisko,
- adres korespondencyjny (miejscowość, ulica, nr domu, nr mieszkania, kod pocztowy),
- adres zamieszkania (miejscowość, ulica, nr domu, nr mieszkania, kod pocztowy),
- adres zameldowania (miejscowość, ulica, nr domu, nr mieszkania, kod pocztowy),
- telefon (opcjonalny),
- nazwa firmy (opcjonalnie),
- skan lub zdjęcia dowodu rejestracyjnego,
- skan lub zdjęcia karty parkingowej osoby niepełnosprawnej,
- dokumenty potwierdzające wyłączenia,
- potwierdzenia płatności,
- pierwsza strona PIT,
- dokument UPO,
- inne dokumenty dowodowe.

Dane podawane w formularzu zgłoszenia dojazdu do placówki medycznej:

- kraj rejestracji,
- numer rejestracyjny.

Dane osoby korzystającej ze świadczeń opieki zdrowotnej:

- PESEL,
- imię,
- nazwisko,
- e-mail,
- placówka medyczna,
- data wizyty.

System utrzuła również dane wymagane przepisami o rozliczalności działań w systemach publicznych:

- numer sprawy i identyfikatory wniosków,
- historię zmian statusów,
- dane płatności i powiązań z wnioskami,
- dane dotyczące nalepki i czynności związanych z jej wydaniem,
- metadane dokumentów i powiadomień e-mail,
- logi systemowe obejmujące: czas, IP, użytkownika oraz zakres operacji.

Logi systemowe przechowywane są z podziałem na lata i z zapewnieniem pełnej rozliczalności.

Retencję logów istotnych dla bezpieczeństwa określono na co najmniej 12 miesięcy (dłużej, jeżeli wymagać tego będą audyty, kontrole lub analiza incydentów). Retencję danych, metadanych i logów na potrzeby dowodowe określono na 2 lata od ostatniej czynności w sprawie.

Dane finansowe zgodnie z ustawą o *rachunkowości* – przechowywane co najmniej 5 lat. Wnioski, powiązane z nimi dane oraz metadane podlegają archiwizacji i brakowaniu według kategorii B5 (przechowywane 5 lat od zakończenia sprawy, po czym brakowane).

Dane będą udostępniane:

- organom publicznym na podstawie przepisów prawa,
- na żądanie organów posiadających podstawę ustawową, w szczególności Policji, Straży Miejskiej, Inspekcji Transportu Drogowego – do kontroli pojazdów wjeżdżających do SCT,
- jednostkom prowadzącym postępowania administracyjne, sądom, prokuraturze,
- organom kontroli skarbowej,
- wnioskodawcom – wyłącznie w zakresie ich własnych danych, tj. złożonych wniosków, dokumentacji sprawy, statusu sprawy (numer rejestracyjny + kod dostępu), powiadomienia e-mail, płatności, danych o nalepce,
- wnioskodawcom w trybie udostępnienia informacji publicznej – dane o charakterze zbiorczym i statystycznym.

c) *Proszę o informacje o testach systemu (pilotaż, UAT), wskaźnikach skuteczności (np. precyzja OCR), gotowości infrastruktury (zasilanie, łączność), umowach SLA i procedurach*

utrzymaniowych.

System SCT jest obecnie w fazie testów wewnętrznych prowadzonych przez wykonawcę, Zarząd Transportu Publicznego i Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Obejmują one zarówno testy funkcjonalne, integracyjne, jak i testy akceptacyjne UAT po stronie zamawiającego. Zgodnie z umową, przed wdrożeniem produkcyjnym zostanie przeprowadzony pełny cykl testów potwierdzający prawidłowe działanie formularzy, procesów weryfikacyjnych oraz modułów odpowiedzialnych za generowanie listy pojazdów uprawnionych.

Wskaźniki skuteczności dotyczące odczytu tablic rejestracyjnych (OCR/ANPR) zależą od parametrów technicznych stosowanej infrastruktury kamerowej i są weryfikowane przez operatorów tych urządzeń. System SCT nie przetwarza obrazu wideo – korzystać może z rezultatów odczytu przekazywanych przez urządzenia ANPR. Zgodnie z założeniami, jakość odczytu jest oceniana w ramach testów po stronie operatorów kamer i następnie potwierdzana podczas integracji API z listą pojazdów uprawnionych. Infrastruktura techniczna niezbędna do działania systemu, w tym zasilanie, łączność i serwerownia, jest przygotowywana zgodnie ze standardami wymaganymi dla publicznych systemów teleinformatycznych. Gotowość infrastruktury jest weryfikowana w ramach testów technicznych, a wszystkie elementy muszą zostać potwierdzone protokołami odbioru przed uruchomieniem systemu.

Parametry SLA, a także wymagania dotyczące utrzymania systemu, są elementem umowy na dostawę i utrzymanie systemu. Obejmują one m.in. czasy reakcji i usunięcia zgłoszeń, nadzór nad dostępnością systemu oraz tryb postępowania w sytuacjach awaryjnych. Wykonawca zapewnia utrzymanie zgodnie z parametrami SLA przez cały okres obowiązywania umowy, wraz z procedurami monitoringu, aktualizacji i wsparcia technicznego.

- d) *Jak będzie wyglądał tryb reklamacyjny dla kierowców i sposób informowania o wynikach weryfikacji oraz ewentualnych sankcjach?*

Tryb reklamacyjny dla wnioskodawców nie jest elementem samego systemu informatycznego SCT, lecz odbywać się będzie w ramach standardowych procedur administracyjnych i reklamacyjnych obowiązujących w ZDMK. System pełni funkcję ewidencyjno-weryfikacyjną i nie prowadzi postępowań ani rozstrzygnięć – obsługuje rejestrację i przetwarzanie wniosków, płatności oraz ustalanie statusu pojazdów zgodnie z obowiązującą uchwałą.

Reklamacje dotyczące wyników weryfikacji wniosków, statusu pojazdu czy poprawności danych pochodzących z CEPiK będą rozpatrywane przez ZDMK w trybie właściwym dla spraw administracyjnych, z zachowaniem prawa strony do złożenia wyjaśnień, uzupełnień lub odwołania, zgodnie z *Kodeksem Postępowania Administracyjnego*. Informowanie o wyniku odbywać się będzie tymi samymi kanałami komunikacji, które zostały wskazane przy składaniu reklamacji (np. korespondencja elektroniczna lub tradycyjna).

Reklamacje dotyczące płatności za wjazd do strefy – w szczególności nieprawidłowo naliczonych lub zaksięgowanych opłat – będą rozpatrywane przez ZDMK lub operatorów płatności zgodnie z ich regulaminami, jednak sam system SCT nie prowadzi procesu reklamacyjnego, a jedynie rejestruje informację o dokonanych płatnościach.

W zakresie ewentualnych sankcji system nie nakłada kar i nie prowadzi postępowań mandatowych. Informowanie o konsekwencjach naruszeń przepisów odbywa się przez

właściwe służby. System pełni jedynie funkcję narzędzia weryfikacyjnego, udostępniając informację o statusie pojazdu (uprawniony lub nieuprawniony do wjazdu).

W świetle obecnie obowiązujących przepisów, zachodzi konieczność każdorazowego udziału funkcjonariusza w procedurze mandatowej, co uniemożliwia masową i automatyczną kontrolę w odróżnieniu, np. od systemów fotoradarów (gdzie istnieją specjalne przepisy w ustawie Prawo o ruchu drogowym) czy stref płatnego parkowania (procedura administracyjna). Obecnie wjazd do SCT pojazdem nieuprawnionym stanowi wykroczenie, a jego ujawnienie i wszczęcie postępowania egzekucyjnego na podstawie art. 96c *Kodeksu wykroczeń* należy do organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego. Oznacza to, że nie istnieje możliwość automatycznego nałożenia mandatu jedynie na podstawie zapisu z kamery lub innego urządzenia rejestrującego, bez udziału uprawnionego funkcjonariusza publicznego, czyli strażnika miejskiego lub policjanta.

Ad 4.

Straż Miejska – zasoby i organizacja.

- a) *Ile patroli Straży Miejskiej zostało (lub zostanie) oddelegowanych do realizacji zadań związanych z SCT – w rozbiciu na zmiany i dni tygodnia?*

Straż Miejska Miasta Krakowa będzie prowadzić kontrole na terenie SCT w oparciu o trzy rodzaje patroli:

- patrole mobilne – realizujące bieżącą kontrolę pojazdów poruszających się w obszarze SCT oraz wjeżdżających na jej teren,
- patrole statyczne – prowadzące kontrolę w wyznaczonych punktach znajdujących się w granicach SCT i umożliwiającą skuteczną weryfikację pojazdów,
- patrole wykonujące na co dzień czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego - w ramach standardowych obowiązków, dodatkowo będą zwracać uwagę na przestrzeganie przepisów obowiązujących w SCT oraz weryfikować uprawnienia pojazdów do poruszania się na terenie SCT.

Ostateczny przydział patroli, z uwzględnieniem konkretnych zmian i dni tygodnia, będzie ustalany w ramach planowania bieżącej służby, z uwagi na konieczność dostosowania obsady do obciążenia zadaniowego, sezonowości zgłoszeń oraz pozostałych ustawowych obowiązków Straży Miejskiej Miasta Krakowa.

- b) *Jaki jest stan przeszkolenia funkcjonariuszy (program, liczba godzin, standardy)?*

Dotychczas 350 z 500 funkcjonariuszy przeszło szkolenie dotyczące kontroli pojazdów w SCT. Szkolenie obejmuje zakres wynikający z:

- ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
- uchwały Rady Miasta Krakowa dotyczącej SCT,
- ustawy o strażach gminnych,
- przepisów dotyczących kontroli ruchu drogowego,
- przepisów *Kodeksu wykroczeń*.

Czas szkolenia wynosi około 1,5–2 godziny, w zależności od pytań i problemów zgłaszanych podczas zajęć. Szkolenie prowadzone jest przez instruktorów z zakresu ruchu drogowego Straży Miejskiej, we współpracy i w porozumieniu z pracownikami Zarządu Dróg Miasta Krakowa, odpowiedzialnymi za przygotowanie merytoryczne zagadnień związanych z SCT. Program szkolenia jest na bieżąco aktualizowany o nowe

informacje oraz nowe wdrożenia i wciąż obejmuje kolejne grupy funkcjonariuszy.

- c) *Jakim sprzętem zostaną wyposażeni funkcjonariusze (terminale, dostęp do systemu, środki łączności, pojazdy)?*

Funkcjonariusze Straży Miejskiej realizujący kontrole w SCT wyposażeni będą w środki łączności operacyjnej umożliwiające podejmowanie interwencji i kontakt z dyżurnym, urządzenia i aplikacje umożliwiające dostęp do informacji zgromadzonych w rejestrze zgłoszeń pojazdów uprawnionych oraz rejestrze opłat. W przypadku patroli dedykowanych aktualnie trwa proces zakupu 4 pojazdów służbowych, które zostaną wyposażone w mobilne kamery wspierające identyfikację pojazdów na podstawie numerów rejestracyjnych. Wyposażenie będzie dostosowywane do charakteru zadań.

- d) *Proszę o udostępnienie wytycznych i procedur operacyjnych (instrukcji) dotyczących kontroli w SCT.*

Czynności wykonywane podczas kontroli w SCT wynikają z przepisów ustawowych, w tym ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, ustawy *Kodeks wykroczeń*, ustawy *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* oraz innych ustawowych uprawnień Straży Miejskiej i nie wymagają opracowania szczegółowych wytycznych i procedur.

Ad 5.

Oznaczenia i naklejki.

- a) *Czy dostępne są już naklejki/oznaczenia dla pojazdów poruszających się po drogach w Krakowie – a jeśli tak, proszę o wzór, podstawę prawną ich stosowania oraz informację, czy są one obowiązkowe.*

Podstawa prawna:

- ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 z późn. zm.),
- uchwała nr XXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie *ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie* (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2025 r. poz. 3829),
- rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 sierpnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu (Dz.U. 2024 poz. 1308).

Wzór nalepki jest określony w ww. rozporządzeniu.

Przyjęte prawidłowe zgłoszenie w systemie SCT jest jednoznaczne z nabyciem uprawnień do wjazdu do strefy. Nalepka może zostać wydana na wniosek (po uiszczeniu 5 zł za jej wydanie) jednak nikt nie zostanie ukarany za poruszanie się po SCT za sam fakt nieposiadania nalepki.

- b) *Jaki jest plan dystrybucji (miejsce odbioru, obsługa mieszkańców i przyjezdnych), koszt jednostkowy i ewentualne zwolnienia z opłat?*

Zgodnie z art. 39 ust. 11 ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* maksymalny koszt nalepki wynosi 5 zł i tak też przyjęto w § 8 ust. 2 uchwały nr XXXII/619/25.

Nalepki posiadają dane zmienne (rodzaj napędu, numer rejestracyjny pojazdu i rok produkcji) - nie mogą być zatem „gotowcami” do sprzedaży, będą one drukowane w punktach obsługi. Uchwała nie przewiduje zwolnienia z opłat za wydanie nalepki.

- c) *W jakim terminie i w jakim trybie Miasto zamierza poinformować kierowców o obowiązkach związanych z oznaczeniami?*

Miasto prowadzi stałe działania informacyjne na temat zasad Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Nalepki, czyli oznakowanie pojazdu, nie jest obowiązkowe.

Ad 6.

Realność terminu startu.

- a) Czy – wobec stanu zaawansowania prac – realny jest start SCT w styczniu 2026 r.
Miasto Kraków każdego dnia pracuje nad uruchomieniem SCT od 1 stycznia 2026 r.
- b) Czy istnieje plan awaryjny (np. etapowanie, przesunięcie terminu, ograniczony zakres terytorialny) wraz z kryteriami jego uruchomienia?
Uchwała XXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie nie daje możliwości zmiany terminu wejścia w życie Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

Ad 7.

Harmonogram i raportowanie.

- a) Czy prace przebiegają zgodnie z formalnym harmonogramem?
Prace nad systemem SCT przebiegają zgodnie z harmonogramem, który przekazuję w załączniku.
- b) Proszę o przekazanie aktualnego harmonogramu w wersji tabelarycznej (kamienie milowe, terminy, odpowiedzialni, zależności, wskaźniki postępu), a także planu komunikacji z mieszkańcami i interesariuszami (szpitale, uczelnie, przedsiębiorcy, przewoźnicy).
W załączniku przekazuję harmonogram prac nad systemem SCT. Odnosząc się do procesu uruchomienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, kamienie milowe wyglądają następująco:
- do 31 grudnia 2025 r. – prace przygotowawcze,
 - od 1 stycznia 2026 r. – wejście w życie Strefy Czystego Transportu,
 - w trybie ciągłym – działania promocyjno-informacyjne.
- c) Proszę o informację, czy funkcjonuje regularny cykl raportowania (np. tygodniowy/miesięczny) i o udostępnienie ostatnich trzech raportów statusowych.
Miejski Zespół zadaniowy ds. wdrożenia i realizacji uchwały XXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie obraduje regularnie w cyklach cotygodniowych spotkań. Dodatkowo w cyklu co dwa tygodnie odbywają się spotkania statusowe Dyrektorów Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Departamentu Komunalnego oraz Zastępców Prezydenta Miasta Krakowa.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków
- Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2025-12-08 16:03

Otrzymują:

1. Adresat + załącznik w wersji elektronicznej
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Straż Miejska Miasta Krakowa
4. Wydział Komunikacji Społecznej
5. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. Aa