



SCT to żyła złota, a kierowcy płacą i płaczą. Kraków zarobił milion w miesiąc - polemika z portalem NaTemat

2026-02-10

Kilka istotnych nieścisłości wkradło się do artykułu „SCT to żyła złota, a kierowcy płacą i płaczą. Kraków zarobił milion w miesiąc” Adama Nowińskiego, opublikowanego 7 lutego 2026 r., na łamach portalu NaTemat. Przesyłam wyjaśnienia, które, mam nadzieję, pozwolą na właściwie zrozumienie celu wprowadzenia i zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

Nieprawdziwy jest już sam tytuł publikacji, sugerujący, że „Kraków zarobił miliony w miesiąc”. Wpływy z SCT, zgodnie z Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych, rzeczywiście stanowią dochód miasta, ale jednocześnie roczne koszty funkcjonowania SCT oszacowano na ok. 7 mln zł. Do zrównoważenia tych kwot jeszcze daleka droga.

Ewentualna nadwyżka wpływów z SCT, zgodnie z prawem, będzie mogła być wykorzystana tylko na oznakowanie strefy czystego transportu, zakup autobusów zeroemisyjnych, tramwajów i innych środków transportu zbiorowego oraz na finansowanie programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych.

Autor sugeruje również, że dzięki pieniądзом z SCT „może będą środki na walkę z kopciuchami, które jeszcze bardziej zatrują powietrze”. Owszem, będą, ale nie na likwidację starych pieców w samym Krakowie (takich praktycznie już nie ma), bo tego nie przewiduje ustawa, a ponadto nie ma takiej potrzeby.

Dzięki konsekwentnym działaniom podejmowanym przez władze miasta, w ostatnich latach udało się zlikwidować ok. 45 tys. kopciuchów, dodatkowo zainstalowano prawie 4 tys. instalacji OZE. Obecnie prawie 100 proc. budynków ogrzewane jest proekologicznie.

Dlatego prezydent Krakowa Aleksander Miszalski zdecydował, że równowartość kwoty wpływów z opłat za poruszanie się po SCT pomniejszonej o koszty funkcjonowania SCT przekazywana będzie gminom ościennym skupionym w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska z przeznaczeniem na wymianę na nowoczesne starych pieców na węgiel i drewno czy budowę parkingów P&R.

Nieprawdziwa jest również informacja, że „mandat za wjazd do SCT wynosi okrągłe 500 zł”. Wspomniana kwota to górna granica widełek ustawowych wysokości mandatu za wykroczenie polegające na nieuprawnionym wjeździe do SCT. Przy czym za każdym razem funkcjonariusz straży miejskiej czy policji, prowadzący działania kontrolne, ocenia szkodliwość społeczną czynu, okoliczności zdarzenia oraz postawę sprawcy, co wpływa na ostateczną decyzję o formie ukarania kierowcy.

Warto również wspomnieć, że wprowadzenie na lata 2026-2028 okresu przejściowego i możliwości wniesienia opłaty za wjazd do SCT pojazdami niespełniającymi norm, nie miało na celu pobierania przez miasto „podatku od posiadanego starszego auta”. To szansa dla osób posiadających takie samochody na wymianę ich na pojazdy spełniające normy SCT.



**Magiczny
Kraków**

Reasumując, celem wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie nie było sięganie do kieszeni kierowców, których auta, jak twierdzi autor artykułu, „nie pasują» do nowej, czystej wizji stolicy Małopolski”. Jest to kolejne z działań podejmowanych przez miasto, które mają na celu ograniczenie występowania w powietrzu substancji szkodliwych, w tym przypadku głównie dwutlenku azotu, a tym samym zadbanie o zdrowie mieszkańców i osób przyjeżdżających do Krakowa.

Jan Machowski
zastępca dyrektora
Wydział Komunikacji Społecznej
Urząd Miasta Krakowa