Magiczny Kraków

Strefa Czystego Transportu: miasto proponuje zmiany

2026-11-26

Trwają konsultacje społeczne w sprawie zamrożenia stawek opłat w Strefie Czystego Transportu. Niezależnie od nich miasto przygotowało projekt zmiany uchwały o SCT. Projekt dotyczy zasięgu strefy i zasad jej działania. Strefa zostaje, a normy emisji spalin się nie zmieniają.

Najważniejsze założenia projektu

- **Mniejsza strefa**

  Obecnie SCT obejmuje ok. 196 km², czyli niemal całe miasto. Po zmianie obejmie ok. 0,99 km² w centrum: obszar w obrębie I obwodnicy i teren do Al. Krasińskiego. Uzasadnienie zmiany opisujemy poniżej.

- **Nowe zasady zwolnień, łatwiejszy dojazd do lekarza**

  Ze zwolnienia skorzystają także mieszkańcy, którzy legalnie korzystają z auta, choć nie są jego właścicielami. Chodzi m.in. o auta służbowe, auta spółek, najem, dzierżawę, użyczenie i wspólność majątkową małżeńską.

  Mieszkaniec to osoba, która mieszka w Krakowie. Zameldowanie nie będzie już wymagane. Warunkiem zwolnienia pozostaje rozliczanie podatku dochodowego (lub podatku rolnego) w Krakowie.

  Zwolnienie obejmie pacjentów każdej placówki medycznej w strefie. Obowiązek potwierdzenia wizyty zostaje.

- **Nowa data graniczna i koniec z nalepkami**

  Zwolnieniem zostaną objęte auta nabyte przed 1 stycznia 2029 r. Od 2029 r. warunkiem będzie posiadanie tego samego auta bez przerwy od 31 grudnia 2028 r. Wykup auta z leasingu czy przekazanie go w najbliższej rodzinie nie odbierze zwolnienia.

  Kontrola wjazdu będzie się odbywać na podstawie numeru rejestracyjnego. Nalepka i opłata 5 zł za nią znikną.

- **Opłaty**

  Projekt nie zmienia stawek. Jeśli zmiana stawek, której dotyczą obecne konsultacje, wejdzie w życie, automatycznie obejmie nową strefę. Wjazd za opłatą pozostaje możliwy do końca 2028 r.

Dlaczego strefa ma być mniejsza?

Obowiązek utworzenia Strefy wynikał z przekroczenia normy dwutlenku azotu (NO_2) zmierzonego w

2024 r. przy al. Krasińskiego. Średnioroczne stężenie wyniosło tam 45 µg/m³, przy poziomie dopuszczalnym 40 µg/m³.

Według Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (pismo z 9 lipca 2025 r.) obszar przekroczenia obejmował ok. 0,2 km², zamieszkany przez 9 387 osób. Ustawowy obowiązek powstał więc z powodu przekroczenia na niewielkim fragmencie miasta. Zaliczenie całej aglomeracji krakowskiej do klasy C nie oznaczało, że norma była przekroczona na całym jej obszarze.

W 2025 r., po raz pierwszy od dziesięciu lat, w aglomeracji krakowskiej nie odnotowano przekroczenia średniorocznej normy NO_2. Średnioroczne stężenia na stacjach pomiarowych w Krakowie:

Poprawa przy Al. Krasińskiego nastąpiła jeszcze przed uruchomieniem strefy 1 stycznia 2026 r., nie jest więc jej efektem. Te wyniki skłaniają do ponownej oceny, czy obecny obszar strefy jest proporcjonalny do stanu powietrza, natężenia ruchu i uciążliwości ograniczeń dla mieszkańców i kierowców.

Projekt nie likwiduje strefy i nie zmienia wymagań emisyjnych dla pojazdów. Ogranicza jedynie obszar, na którym obowiązuje zakaz wjazdu. Stacja pomiarowa przy Al. Krasińskiego pozostaje w granicach strefy.

Jak miały rosnąć stawki?

Obowiązująca uchwała przewiduje stopniowy wzrost opłat w okresie przejściowym. Abonament na 30 dni kosztuje 100 zł w 2026 r., 250 zł w 2027 r. i 500 zł w 2028 r. Opłata godzinowa przez cały ten czas wynosi 2,50 zł. W 2026 r. opłacenie dwóch godzin z rzędu (5 zł) daje prawo wjazdu do końca doby, w 2027 r. wymaga to opłacenia sześciu godzin (15 zł), a w 2028 r. opłaty dziennej już nie ma. Od 2029 r. wjazd za opłatą nie będzie możliwy. Trwające konsultacje dotyczą tego, czy zatrzymać stawki na poziomie z 2026 r.

Harmonogram: co dalej?

1. Konsultacje z mieszkańcami. Projekt zostanie poddany konsultacjom
2. Głosowanie Rady Miasta Krakowa
3. Wejście w życie. Nowe zasady zaczną obowiązywać 30 dni po ogłoszeniu uchwały.

Do tego czasu obowiązują dotychczasowe zasady i granice strefy. Opłaty wniesione wcześniej zachowają ważność. Dokonane zgłoszenia i zwolnienia również, jeśli spełniają nowe warunki.

Zobacz także:

- **Założenia do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa Strefa Czystego Transportu: najważniejsze zmiany [PDF]**