



BRM.0003.2.2026

Skawina, 19 luty 2026 r.

**Szanowni Panowie
Radni Rady Miejskiej w Skawinie**

Dotyczy: Odpowiedzi na interpelację w sprawie planu łagodzenia skutków wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie dla mieszkańców i przedsiębiorców Gminy Skawina

Szanowni Panowie Radni,

w odpowiedzi na złożoną interpelację informuję, że Gmina Skawina od początku procesu tworzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie (SCT) podejmowała aktywne działania w celu ochrony interesów swoich mieszkańców oraz przedsiębiorców. Pragnę nadmienić, że jako reprezentant Gminy byłem mocno zaangażowany w obronę interesów Gminy przez cały okres konsultowania i wdrażania strefy, zarówno na etapie opiniowania projektu, jak i po jej wprowadzeniu.

Mając na względzie przesłane pytania, pragnę poinformować co następuje.

I. SKUTKI DLA MIESZKAŃCÓW GMINY SKAWINA

Ad 1.

Gmina Skawina opiera informacje o dane ewidencyjne dotyczące pojazdów zarejestrowanych na swoim terenie, jak i na dostępnych opracowaniach dotyczących struktury ruchu w relacji Skawina–Kraków. Z posiadanych danych CEPiK wynika, że na terenie gminy zarejestrowanych jest 30 084 pojazdy, przy czym ewidencja ta zawiera informacje o roku produkcji i normie emisji EURO, natomiast nie obejmuje danych o rodzaju paliwa, co uniemożliwia pełne przyporządkowanie pojazdów do wszystkich kryteriów SCT; jednocześnie 18 928 pojazdów, tj. ok. 63% floty, stanowią pojazdy wyprodukowane przed 2014 r. (6 635 pojazdów, tj. ok. 22% floty, stanowią

pojazdy wyprodukowane przed 2004 r.), a więc potencjalnie najbardziej narażone na ograniczenia. Dane te należy zestawić ze strukturą dojazdów do Krakowa od strony Gminy Skawina, gdzie z pomiarów ruchu (2022 r.) na punktach kordonowych wynika, że do Krakowa wjeżdżało w dniu pomiarowym średnio 17 089 pojazdów dziennie, co przy przyjmowanym w czerwcu 2025 r. wskaźniku ok. 50,55% pojazdów niespełniających wymagań SCT w powiecie krakowskim oznacza, że ok. 8,6 tys. pojazdów dziennie mogło napotykać ograniczenia w dostępie do miasta. Należy w tym miejscu zastrzec, że w odniesieniu do przedstawionych danych nie posiadamy informacji ile z tych pojazdów było zarejestrowanych na terenie Gminy Skawina.

Jednocześnie z obserwacji i sygnałów napływających do Urzędu wynika, że wprowadzenie SCT realnie wpłynęło na codzienne funkcjonowanie części mieszkańców, szczególnie osób dojeżdżających do pracy, szkół oraz placówek ochrony zdrowia w Krakowie. Zgłaszane są trudności organizacyjne, konieczność zmiany środka transportu lub ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z wjazdem do miasta.

II. SKUTKI DLA PRZEDSIĘBIORCÓW

Ad 1.

Nie są planowane dedykowane konsultacje w tym aspekcie, jednakże Gmina na bieżąco analizuje sygnały kierowane przez lokalnych przedsiębiorców. Wskazywane problemy dotyczą przede wszystkim wzrostu kosztów prowadzenia działalności, konieczności dostosowania floty pojazdów lub ponoszenia opłat za wjazd do strefy.

Ad 2.

Gmina Skawina nie prowadziła odrębnych, sformalizowanych badań dotyczących wpływu wprowadzenia Strefy Czystego Transportu na poszczególne grupy przedsiębiorców z terenu gminy, w tym na przedsiębiorstwa produkcyjne realizujące dostawy do Krakowa, firmy usługowe świadczące tam usługi oraz podmioty z sektora transportu i logistyki. Jednocześnie Gmina pozostaje w stałym kontakcie z lokalnymi przedsiębiorcami oraz organizacjami gospodarczymi, na bieżąco monitorując wpływ wprowadzonych regulacji na funkcjonowanie lokalnej gospodarki i identyfikując zgłaszane problemy związane z prowadzeniem działalności na obszarze objętym SCT.

III. PLAN ŁAGODZENIA SKUTKÓW - DZIAŁANIA GMINY

Ad 1.

Gmina Skawina nie posiada odrębnego, formalnie przyjętego dokumentu stanowiącego „plan łagodzenia skutków SCT”, ponieważ nie jest organem wprowadzającym Strefę Czystego Transportu i nie ma kompetencji do kształtowania jej zasad ani mechanizmów wykonawczych. Dotychczasowe działania Gminy koncentrowały się na wykorzystaniu dostępnych środków prawnych i instytucjonalnych, w szczególności na zgłaszaniu uwag do projektu uchwały, podejmowaniu wspólnych stanowisk w ramach Metropolii Krakowskiej, przyjęciu rezolucji Rady Miejskiej oraz zaskarżeniu uchwały do sądu administracyjnego. Po wejściu w życie regulacji Gmina prowadzi bieżącą analizę ich skutków oraz przygotowuje się do dalszych możliwych kroków prawnych, w tym rozważenia wniesienia skargi kasacyjnej. Równolegle planowane jest kontynuowanie działań na forum współpracy międzygminnej oraz dialogu z władzami Krakowa w celu wypracowania korekt obowiązujących rozwiązań i uwzględnienia postulatów zgłaszanych przez samorządy ościennie. Należy tutaj równocześnie wskazać, iż m.in. najmocniejszy sprzeciw Gminy Skawina oraz uwagi innych samorządów i organizacji w ostatnim czasie znalazły odzwierciedlenie w zapowiedziach władz Krakowa dotyczących podjęcia prac nad korektą zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu, co potwierdza zasadność dalszego, konsekwentnego działania w tej sprawie.

Ad 2.

Odpowiadając, Gmina Skawina rozwija system parkingów typu Park & Ride oraz węzłów przesiadkowych w sposób kompleksowy i konsekwentny, traktując go jako element zintegrowanej polityki transportowej opartej na wykorzystaniu kolei i autobusowej komunikacji zbiorowej w relacjach z Krakowem zgodnie z założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 r. Kolejne miejsca funkcjonują lub są realizowane przy stacjach kolejowych oraz głównych punktach przesiadkowych na terenie gminy. Łączna liczba miejsc postojowych w ramach istniejącego systemu parkingów P&R wynosi 723 (w ostatnim czasie uruchomiony został kolejny parking P&R Skawina Zachodnia na 98 miejsc postojowych), co stanowi jeden z największych tego typu zasobów wśród gmin Metropolii Krakowskiej (poza Krakowem)

i potwierdza rolę Skawiny jako istotnego węzła przesiadkowego obsługującego ruch w kierunku stolicy Małopolski. Inwestycje te są uzupełniane działaniami organizacyjnymi mającymi na celu lepszą integrację różnych środków transportu oraz zwiększenie dostępności komunikacji zbiorowej. Gmina Skawina nie planuje realizacji parkingów typu Park & Ride bezpośrednio przy granicy administracyjnej z Krakowem. Przyjęty kierunek działań zakłada rozwój infrastruktury przesiadkowej w powiązaniu z istniejącą siecią kolejową oraz lokalnymi węzłami komunikacyjnymi na terenie gminy, co umożliwia bardziej efektywne włączanie transportu zbiorowego do systemu dojazdów i równomierne rozłożenie ruchu, zamiast jego koncentracji w strefie przygranicznej.

Równocześnie planowane jest zwiększenie liczby kursów autobusowych w relacjach do Krakowa, w szczególności w godzinach największego natężenia ruchu. Gmina przygotowuje zmiany w organizacji komunikacji zbiorowej polegające na wzmocnieniu częstotliwości połączeń oraz dostosowaniu układu linii do aktualnych potrzeb przewozowych, w tym uruchomieniu linii o wysokiej częstotliwości kursowania, zapewniającej sprawne skomunikowanie z głównymi węzłami przesiadkowymi po stronie Krakowa. Planowane działania obejmują także większą elastyczność w kształtowaniu rozkładów jazdy, poprawę punktualności oraz lepsze dopasowanie oferty przewozowej do zmian w ruchu pasażerskim i rozkładach kolejowych.

Ad 3.

Pragnę potwierdzić, iż Gmina przed wprowadzeniem strefy opublikowała materiały wyjaśniające zasady funkcjonowania SCT, wymagania dla pojazdów, możliwe opłaty, katalog zwolnień oraz procedury postępowania. Informacje te były przekazywane mieszkańcom przy okazji spotkań, za pośrednictwem strony internetowej, mediów społecznościowych oraz kanałów komunikacji gminnej, wykorzystując przy tym materiały przekazane przez instytucje miasta Kraków.

Jednocześnie każdorazowo podkreślano, że SCT jest uchwałą Miasta Krakowa, wobec której Gmina Skawina wyrażała sprzeciw, lecz której skutki musi uwzględniać w działaniach informacyjnych skierowanych do mieszkańców.

Na koniec, chciałbym zaznaczyć, że od początku procedowania wprowadzenia SCT w Krakowie, Gmina Skawina konsekwentnie reprezentowała interes swoich mieszkańców i przedsiębiorców, podejmując działania formalne, prawne i organizacyjne w celu zmiany lub ograniczenia skutków tej regulacji, jak również dalszym zabieganiu o rozwiązania bardziej sprawiedliwe dla całego obszaru metropolitalnego.

Z poważaniem,

Norbert Rzepisko

Burmistrz Miasta i Gminy Skawina

/kwalifikowany podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Adresaci
2. aa