

07.06.2022

RAPORT Z KONSULTACJI PROPOZYCJI
STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU
W KRAKOWIE

SPORZĄDZIŁ: RAFAŁ GARPIEL

SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie.....	3
2.	Informacje dotyczące konsultacji społecznych SCT.....	3
2.1.	Informacje na stronie ztp.krakow.pl	3
2.1.	Informacje na stronie obywatelski.krakow.pl	4
2.2.	Inne sposoby informowania o konsultacji społecznych	5
3.	Harmonogram konsultacji oraz informacje o uczestnikach	6
3.1.	Zgłaszanie uwag z pomocą formularzy konsultacyjnych.....	6
3.2.	Spotkania informacyjno-warsztatowe z mieszkańcami	7
3.3.	Spotkania informacyjno-warsztatowe z przedsiębiorcami	7
3.4.	Dyżury telefoniczne	7
4.	Uwagi zgłoszone z wykorzystaniem formularzy online	7
4.1.	Podsumowanie uwag zgłoszonych z pomocą formularzy online	54
5.	Uwagi zgłoszone z wykorzystaniem tradycyjnych formularzy	55
5.1.	Podsumowanie uwag zgłoszonych z pomocą tradycyjnych formularzy	104
6.	Uwagi zgłoszone w trakcie spotkań informacyjno-konsultacyjnych z udziałem mieszkańców 105	
6.1.	Inauguracyjne spotkanie informacyjne online z mieszkańcami	105
6.2.	I spotkanie informacyjno-warsztatowe z mieszkańcami.....	110
6.3.	II spotkanie informacyjno-warsztatowe z mieszkańcami.....	118
6.4.	III spotkanie informacyjno-warsztatowe z mieszkańcami.....	125
6.5.	IV spotkanie informacyjno-warsztatowe z mieszkańcami	132
6.6.	V spotkanie informacyjno-warsztatowe z mieszkańcami	137
6.7.	Podsumowujące spotkanie informacyjno-warsztatowe online z mieszkańcami.....	142
6.	Uwagi zgłoszone podczas spotkań informacyjno-warsztatowych z udziałem przedsiębiorców 150	
6.1.	I spotkanie informacyjno-warsztatowe z przedsiębiorcami.....	150
6.2.	II spotkanie informacyjno-warsztatowe z przedsiębiorcami.....	152
6.3.	III spotkanie informacyjno-warsztatowe z przedsiębiorcami.....	157
6.4.	Podsumowanie uwag zgłoszonych przez przedsiębiorców	163
7.	Uwagi zgłoszone w trakcie dyżurów telefonicznych	164
7.1.	I Dyżur.....	164
7.2.	II Dyżur.....	164
7.3.	III Dyżur	165
7.4.	IV Dyżur.....	165
7.5.	V Dyżur.....	166
7.6.	Podsumowanie uwag zgłoszonych w trakcie dyżurów telefonicznych	167
8.	Kluczowe wnioski z konsultacji społecznych.....	167

1. WPROWADZENIE

Przygotowania do utworzenia w Krakowie Strefy Czystego Transportu rozpoczęto w związku z przyjętym przez Sejmik Województwa Małopolskiego Programem Ochrony Powietrza (POP), który zobowiązuje Kraków do przyjęcia uchwały wprowadzającej Strefę Czystego Powietrza do końca 2022. Celem działań mieszczących się w zakresie przedmiotowej uchwały jest zmniejszenie ilości zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu. Projekt SCT został poddany szeroko zakrojonym konsultacjom społecznym prowadzonym między 17 marca a 13 maja 2022 roku. Podczas konsultacji zbierano uwagi od mieszkańców i przedsiębiorców i na ich podstawie sporządzono niniejszy raport. Wnioski płynące z raportu zostaną wzięte pod uwagę i przeanalizowane pod kątem możliwości ich uwzględnienia na etapie przygotowywania projektu uchwały dotyczącej SCT.

Moment przyjęcia uchwały nie jest jednoznaczny z momentem rozpoczęcia obowiązywania zasad SCT. Uchwała określi dopiero daty wprowadzania wymagań dla poszczególnych kategorii samochodów.

Podczas konsultacji społecznych wspólnie z mieszkańcami i przedsiębiorcami wypracowano szereg uwag/komentarzy i postulatów dotyczących SCT w Krakowie, co pozwoli na opracowanie kompletnego harmonogramu wprowadzania kolejnych wymagań dla samochodów do roku 2030 oraz określenie daty, od której zaczną obowiązywać pierwsze wymagania. Planowanie harmonogramu z wyprzedzeniem ma na celu odpowiedzialne potraktowanie mieszkańców i przedsiębiorców.

Niniejszy raport odzwierciedla przebieg przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz pełne spektrum uwag, wniosków, postulatów zgłoszonych w ich trakcie. Jednostką organizacyjną miasta Krakowa odpowiedzialną merytorycznie za przeprowadzenie konsultacji społecznych propozycji zasad wdrożenia Strefy Czystego Transportu jest Zarząd Transportu Publicznego zaś Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa jest jednostką koordynującą konsultacje społeczne realizowane przez inne komórki organizacyjne Urzędu Miasta Krakowa oraz miejskie jednostki organizacyjne w tym – Zarząd Transportu Publicznego.

2. INFORMACJE DOTYCZĄCE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH SCT

2.1. INFORMACJE NA STRONIE ZTP.KRAKOW.PL

Przed uruchomieniem konsultacji dotyczących projektu Strefy Czystego Transportu, 27 stycznia 2022 roku, wprowadzono, na stronie ztp.krakow.pl, zakładkę główną: „Strefa czystego transportu” kierującą do podstrony, w ramach której wyodrębniono:

1. Dział „Idea SCT” wraz z filmem edukacyjno-informacyjnym;
2. Dział „Nasza propozycja” wraz ze szczegółową prezentacją proponowanych zasad SCT;
3. Dział „Korzyści z SCT” wraz z informacjami o wpływie zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu na zdrowie mieszkańców i klimat;
4. Dział „Najczęstsze pytania” z uwzględnieniem zapisów video z panelu edukacyjno-informacyjnego z dnia 14 marca 2022 roku oraz spotkania inauguracyjnego konsultacje społeczne z dnia 31 marca 2022 roku (o którym szerzej poniżej);
5. Dział „Regulacje prawne” obejmujący odniesienia do przepisów prawa szczebla krajowego i wojewódzkiego warunkujących konieczność wdrożenia SCT a także link do raportu z badania emisji spalin z pojazdów silnikowych w Krakowie metodą teledetekcji (wrzesień 2020 roku);
6. Dział „Aktualności”;
7. Dział „Konsultacje społeczne” obejmujący informacje o harmonogramie konsultacji (omówione poniżej) został uruchomiony 10 marca 2022 roku i był aktualizowany w trakcie konsultacji społecznych.

2.1. INFORMACJE NA STRONIE OBYWATELSKI.KRAKOW.PL

Podczas konsultacji wykorzystano następujące elementy serwisu:

W dziale „aktualności”:

11 marca 2022 roku opublikowano informację, że od 17 marca do 13 maja 2022 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie prowadzić będzie konsultacje społeczne dotyczące planu etapowego wdrażania Strefy Czystego Transportu w Krakowie. W tekście poinformowano do kogo skierowane będą konsultacje, a także na jakiej podstawie i w jakim celu będą prowadzone. W tekście podano również harmonogram i formy działań konsultacyjnych oraz informacje, jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

17 marca 2022 roku opublikowano informację o uruchomieniu przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie trwających od 17 marca do 13 maja 2022 roku konsultacji społecznych z mieszkańcami i przedsiębiorcami, dotyczących projektu Strefy Czystego Transportu.

W tekście poinformowano o konieczności przyjęcia w 2022 roku uchwały o Strefie Czystego Transportu, zaznaczając jednocześnie, że przyjęcie uchwały nie jest jednoznaczne z natychmiastowym wejściem w życie obowiązywania wszystkich zasad SCT, gdyż uchwała określi dopiero daty wprowadzania wymagań dla samochodów oraz zasady, które będą obowiązywały w strefie, które będą oparte o normy euro i które będą określać dopuszczalną ilość emitowanych zanieczyszczeń z silników samochodów.

Poinformowano także o celu prowadzonych konsultacji i podano harmonogram działań konsultacyjnych, obejmujący: przyjmowanie od 17 do 25 marca 2022 roku formularzy konsultacyjnych on-line (wraz z linkiem do formularza on-line oraz w formatach .doc i .pdf); spotkania warsztatowe z mieszkańcami i przedsiębiorcami w formule online, transmitowane w mediach społecznościowych (wraz z linkiem do rekrutacji na spotkania); dyżury telefoniczne.

Na zakończenie podano także link do strony poświęconej przedmiotowym konsultacjom w serwisie www.ztp.krakow.pl.

W dziale „aktualne konsultacje społeczne”:

17 marca 2022 roku opublikowano informację o uruchomieniu przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie trwających od 17 marca do 13 maja 2022 roku konsultacji społecznych z mieszkańcami i przedsiębiorcami, dotyczących projektu Strefy Czystego Transportu.

W tekście poinformowano o konieczności przyjęcia w 2022 roku uchwały o Strefie Czystego Transportu, zaznaczając jednocześnie, że przyjęcie uchwały nie jest jednoznaczne z natychmiastowym wejściem w życie obowiązywania wszystkich zasad SCT, gdyż uchwała określi dopiero daty wprowadzania wymagań dla samochodów oraz zasady, które będą obowiązywały w Strefie, które będą oparte o normy Euro i które będą określać dopuszczalną ilość emitowanych zanieczyszczeń z silników samochodów.

Poinformowano także o celu prowadzonych konsultacji i podano harmonogram działań konsultacyjnych, obejmujący: przyjmowanie od 17 do 25 marca 2022 roku formularzy konsultacyjnych on-line (wraz z linkiem do formularza on-line oraz w formatach .doc i .pdf); spotkania warsztatowe z mieszkańcami i przedsiębiorcami w formule online, transmitowane w mediach społecznościowych (wraz z linkiem do rekrutacji na spotkania); dyżury telefoniczne.

Na zakończenie podano także link do strony poświęconej przedmiotowym konsultacjom w serwisie www.ztp.krakow.pl.

Informacje na profilu Miejskiego Centrum Dialogu w Krakowie na Facebooku i Instagramie

Informacje o konsultacjach zamieszczano również na portalach społecznościowych Facebook i Instagram, na profilach Miejskiego Centrum Dialogu.

11 marca 2022 roku opublikowano post informujący, że od 17 marca do 13 maja 2022 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie prowadzić będzie konsultacje społeczne dotyczące planu etapowego wdrażania Strefy Czystego Transportu w Krakowie. W tekście poinformowano do kogo skierowane będą konsultacje, a także na jakiej podstawie i w jakim celu będą prowadzone. Podano też harmonogram i formy działań konsultacyjnych oraz informacje, jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

17 marca 2022 roku zamieszczono post, w którym poinformowano o uruchomieniu przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, trwających od 17 marca do 13 maja 2022 roku konsultacji społecznych dotyczących Strefy Czystego Transportu. W tekście poinformowano o celu, harmonogramie i formach prowadzonych konsultacji, obejmujących formularz konsultacyjny on-line; spotkania informacyjno-warsztatowe z mieszkańcami; spotkania informacyjno-warsztatowe z przedsiębiorcami oraz dyżury telefoniczne.

21 marca 2022 r. opublikowano post, w którym podano główne zagadnienia poruszane w ramach konsultacji społecznych dotyczących Strefy Czystego Transportu.

11 maja 2022 r. zamieszczono post, w którym przypomniano o trwających do 13 maja 2022 roku konsultacjach społecznych dotyczących Strefy Czystego Transportu i zachęcono do skorzystania z telefonicznych dyżurów eksperta. W tekście podano numer telefonu, pod którym były one prowadzone i ich terminy.

2.2. INNE SPOSOBY INFORMOWANIA O KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Aby zachęcić potencjalnych uczestników konsultacji społecznych do zaangażowania się – wykorzystano dodatkowe narzędzia informacyjne, takie jak, dystrybucja 20 000 szt. ulotek informacyjnych o konsultacjach społecznych za pośrednictwem poczty bezadresowej na terenie znajdującym się wewnątrz drugiej obwodnicy. Informacje o konsultacjach społecznych były również wyświetlane na portalach społecznościowych Facebook/Twitter Zarządu Transportu Publicznego, a także innych jednostek organizacyjnych, wydziałów oraz spółek Miasta Krakowa. Dodatkowo, kampanię informacyjną realizowano poprzez prezentację materiałów edukacyjnych w formie wideo jak i publikacje prasowych artykułów edukacyjnych w lokalnych gazetach oraz portalach.

Informacje na profilu Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie na Facebooku

29 grudnia 2021 r. zamieszczono post, w którym przedstawiono ideę, dane z przeprowadzonych badań z miast, które wprowadziły podobne strefy i założenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie;

3 lutego 2022 r. zamieszczono post, w którym informowano o przyszłości SCT w Krakowie w związku

z Wojewódzkim Programem Ochrony Powietrza dla Małopolski, a także o przygotowywanych scenariuszach wdrożenia takiej strefy, które zostaną poddane konsultacjom społecznym;

16 lutego 2022 r. zamieszczono post o nowym wydaniu dwutygodnika Kraków.pl, w którym zostały podane informacje z najważniejszymi informacjami o SCT i najczęściej zadawanymi pytaniami wraz z odpowiedziami;

11 marca 2022 r. zamieszczono post edukacyjny w zakresie Strefy Czystego Transportu w Krakowie;

14 marca 2022 r. zamieszczono post informujący o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu Strefy Czystego Transportu, wraz z przedstawieniem harmonogramu;

20 marca 2022 r. zamieszczono post zachęcający do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych SCT wraz z podaniem dalszego harmonogramu konsultacji dla strefy;

22 marca 2022 r. zamieszczono post przypominający o trwaniu konsultacji społecznych SCT wraz z zachęceniem do udziału w konsultacjach;

25 marca 2022 r. zamieszczono post przypominający, że mieszkańcy mogą do północy skorzystać z formularza internetowego w zakresie konsultacji Strefy Czystego Transportu. Dodatkowo, został przedstawiony dalszy harmonogram konsultacji;

30 marca 2022 r. zamieszczono post, w którym zachęcano do dołączenia do spotkania online ws. trwających konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu w godzinach 18:00 – 20:00 na profilu facebookowym Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie;

31 marca 2022 r. zamieszczono post, w którym zachęcano do dołączenia do spotkania online ws. trwających konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu w godzinach 18:00 – 20:00 na profilu facebookowym Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie;

21 kwietnia 2022 r. zamieszczono przypominający post, w którym zachęcano do rejestracji na spotkanie w ramach konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu dla przedsiębiorców;

6 maja 2022 r. zamieszczono post z informacjami o rozpoczęciu od 9 maja do 13 maja dyżurów telefonicznych w ramach konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Post ten zawierał również informacje odnośnie nalepki, której projekt został przedstawiony przez ministerstwo;

10 maja 2022 r. zamieszczono post z informacjami o trwających do 13 maja dyżurach telefonicznych w ramach konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu w Krakowie;

11 maja 2022 r. zamieszczono post z informacjami o trwających do 13 maja dyżurach telefonicznych w ramach konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu w Krakowie;

12 maja 2022 r. zamieszczono post z informacjami o trwających do 13 maja dyżurach telefonicznych w ramach konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu w Krakowie;

13 maja 2022 r. zamieszczono post z informacjami o trwających do 13 maja dyżurach telefonicznych w ramach konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

3. HARMONOGRAM KONSULTACJI ORAZ INFORMACJE O UCZESTNIKACH

Konsultacje społeczne prowadzone były zgodnie z niżej zaprezentowanym harmonogramem:

3.1. ZGŁASZANIE UWAG Z POMOCĄ FORMULARZY KONSULTACYJNYCH

- a) Internetowy formularz konsultacyjny był dostępny od 17 marca do 25 marca 2022 roku i w tym czasie było możliwe zgłaszanie uwag, komentarzy i postulatów. Zarejestrowano 616 formularzy. Z uwagi na fakt, że zawartość niektórych uwag była powielana w kilku odsłonach, należy domniemywać że niektórzy uczestnicy konsultacji kilkakrotnie korzystali z możliwości zgłoszenia uwag. Należy zatem domniemywać, że rzeczywista liczba osób zgłaszających uwagi tą drogą była nieco mniejsza;
- b) Formularz konsultacyjny w formie papierowej (był dostępny do pobrania) posłużył do zgłaszania uwag tradycyjną drogą, poprzez dostarczanie wypełnionych formularzy osobiście do siedziby Zarządu Transportu Publicznego (miejskiej jednostki organizacyjnej odpowiedzialnej za przygotowanie planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych tego planu) lub Wydziału Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa (jednostki koordynującej konsultacje społeczne realizowane przez inne komórki organizacyjne Urzędu Miasta Krakowa oraz miejskie jednostki organizacyjne) bądź za pośrednictwem poczty, od 17 marca do 15 kwietnia 2022 roku. Z takiej opcji skorzystało 77 osób.

3.2. SPOTKANIA INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z MIESZKAŃCAMI

Od 17 do 25 marca 2022 roku prowadzono rekrutację do udziału w spotkaniach informacyjno-warsztatowych. Do udziału w nich zgłosiło się 103 osoby, z czego wyłoniono, poprzez losowanie, 45 osób. Ostatecznie w spotkaniach informacyjno-warsztatowych dla mieszkańców udział wzięło 26 osób.

- a) 31 marca 2022 roku, w godzinach od 18.00 do 20.00, odbyło się inauguracyjne spotkanie informacyjne w formule online, transmitowane w mediach społecznościowych;
- b) W dniach 5, 6, 7, 12, 13 kwietnia 2022 roku, w godzinach od 18:00 do 20:00, odbywały się spotkania informacyjno-warsztatowe z udziałem mieszkańców;
- c) 21 kwietnia 2022 roku, w godzinach od 18:00 do 20:00, odbyło się, w formule online, spotkanie podsumowujące przebieg spotkań informacyjno-warsztatowych z udziałem mieszkańców.

3.3. SPOTKANIA INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z PRZEDSIĘBIORCAMI

Od 13 kwietnia do 21 kwietnia 2022 roku przeprowadzono rekrutację do udziału w spotkaniach informacyjno-warsztatowych z udziałem przedsiębiorców poświęcone identyfikacji potrzeb i oczekiwań przedstawicieli tej kategorii interesariuszy. Do udziału w nich zgłosiło się 26 przedstawicieli przedsiębiorstw. W dniach 26, 27, 28 kwietnia 2022 roku, w godzinach od 18:00 do 20:00, odbyły się spotkania informacyjno-konsultacyjne dla przedsiębiorców w których ostatecznie wzięło udział 17 osób

3.4. DYŻURY TELEFONICZNE

W dniach od 9 maja do 13 maja 2022 roku odbyły się dyżury telefoniczne stanowiące kolejną okazję do zgłoszenia uwag, wniosków bądź postulatów dotyczących projektu SCT.

1. 9 maja 2022 roku od 17.00 do 19.00
2. 10 maja 2022 roku od 10.00 do 12.00
3. 11 maja 2022 roku od 17.00 do 19.00
4. 12 maja 2022 roku od 10.00 do 12.00
5. 13 maja 2022 roku od 14.00 do 16.00

W ich trakcie odbyły się 32 rozmowy telefoniczne na temat projektu SCT.

4. UWAGI ZGŁOSZONE Z WYKORZYSTANIEM FORMULARZY ONLINE

Niżej zaprezentowane uwagi sformułowane w ramach opcji udziału w konsultacjach społecznych bazującej na formularzu online, zostały zaprezentowane w oryginalnej formie, bez korekty językowej i merytorycznej, w celu zachowania oryginalnego, autorskiego ujęcia tematu. Niewielka część uwag zawiera komentarze niezwiązane z ideą i planem wdrożenia SCT, o charakterze ad personam bądź w formie komentarza politycznego. Uwagi te także zostały zaprezentowane w oryginalnej formie. Do dalszych prac służących wdrożeniu SCT w Krakowie wykorzystane zostaną jedynie uwagi merytoryczne, dotyczące SCT i poszczególnych aspektów planu jej wdrożenia.

1. Należy przyspieszyć wprowadzenie dla Euro3
2. Proszę o rozważenie przedłużenia wdrożenia etapów 1 do 4 o jeden rok dla każdego z etapów, uzasadnienie : obecna sytuacja związana z przerwany łańcuchem dostaw a co za tym idzie dostępnością jak i cenami samochodów nowych i używanych. Dodatkowo sytuacja ta została pogorszona poprzez obecny konflikt na Ukrainie.
3. Strefa Czystego Transportu powinna obowiązywać tak jak przedstawia plan. Pytanie, kto będzie egzekwował przestrzegania ograniczeń. Już w tej chwili pomimo zakazu ruchu obowiązującego w ścisłym centrum miasta, można zaobserwować notorycznew ich łamanie.

4. popieram inicjatywę dopłat do zakupu rowerów elektrycznych
5. Nie będzie możliwe na II etapie obecnego planu zakazanie właścicielom posesji użytkowania pojazdów nie dopuszczonych. Konstytucyjne prawo własności oraz kodeks cywilny gwarantują dostęp pieszy do swojej nieruchomości i dojazd pojazdem dopuszczonym do ruchu po drogach publicznych każdemu właścicielowi, niezależnie od pomysłów lokalnych władz.
6. Wnioskuje o nie obejmowanie Alei Trzech Wieszców oraz ul Konopnickiej strefą czystego transportu. Wykluczenie pojazdów nie dopuszczonych na Alejach oraz na Konopnickiej spowoduje przesunięcie ich tras na zachód. Kraków nie ma następnej zachodniej obwodnicy znajdującej się w mieście (jest to dopiero autostrada), więc pojazdy te będą kluczyć uliczkami w rejonie Starych Dębniak, Salwatora, Błoni, dzielnicy Nowa Wieś, ul. Wrocławskiej - całkowicie te rejony blokując. Da to dużo gorszy efekt EKO.
7. Wnioskuje o uwzględnienie w puli pojazdów dopuszczonych wszystkich pojazdów zasilanych instalacjami LPG, CNG. W przeciwieństwie do niczym nie popartej tezy z punktu 2 emisja tlenków azotu do atmosfery w przypadku aut wyposażonych w instalację LPG jest 20-krotnie niższa niż diesli i ok. 60% niższa niż silników benzynowych. Argument, iż taki pojazd może się w strefie także poruszać na innym paliwie (czego nikt nie sprawdzi) jest bezpodstawny - nikt normalny nie będzie używał paliwa 2-3* droższego
8. Wnioskuje o zdefiniowanie dwóch osobnych map dla strefy: czystego transportu i większej obejmującej także obszary przyległe - mapy zamieszkania dla strefy czystego transportu. Przy obecnym podejściu bywa, że mieszkańcy ulic przyległych tracą możliwość dostępu do domu samochodem nie dopuszczonym - często całkowicie (np. fragment ulicy Barskiej, ulica Lenartowicza, Powroźnicza). Ponadto będą zmuszeni do objeżdżania strefy po znacznym obwodzie - co da efekt eko gorszy niż gdyby byli wpuszczani.
9. Przewidziane propozycje nie uwzględniają przedsiębiorców, którzy nie posiadają biura w planowanej sct, jednak ich miejscem pracy jest właśnie teren objęty konsultacjami. Dotyczy głównie firmy transportowe w tym zajmujące się przewozem osób
10. Jestem za większymi ograniczeniami dot. dopuszczalnych norm emisji spalin. Już od 1.03.2023 powinniśmy wprowadzić ograniczenia takie jakie są planowane na 2024 rok, tj. conajmniej dla benzyn euro 3 i dla diesli euro 4. Jest to realna zmiana poprawiająca stan powietrza, od dawna wiadomo o planach wprowadzenia strefy czystego transportu, więc czas na przygotowanie ludzie już mieli i wciąż mają.
11. Z uwagi na sytuację ekonomiczno - gospodarczo wnioskuje o wydłużenie etapów 2 - 5 o co najmniej pół roku dla każdego etapu.
12. Pojazdy z poza rynku europejskiego (np. z USA) są certyfikowane według innych bardziej restrykcyjnych norm emisji niż EURO. W związku z tym rozgraniczenie poziomu emisji wyłącznie ze względu na wiek pojazdu prowadzi do wielu niespójności. Uważam, że w takim przypadku powinna pojawić się dodatkowa możliwość weryfikacji poziomu emisji pojazdu. Co więcej, pojazdy z rynku europejskiego również spełniały bardziej restrykcyjne normy mimo daty produkcji na rok/dwa przed wdrożeniem nowego poziomu EURO.
13. nie mam uwag
14. Wprowadzenie SCT to kpina i absurd.
15. SCT jest kompletnym zaprzeczeniem wolności i jest ograniczeniem swobody praw obywatelskich.
16. Biorąc pod uwagę zasobność portweli Polaków oraz przepustowość krakowskich ulic taka strefa sparaliżuje ruch w Krakowie i przyczyni się do zwiększonej ilości korków co w konsekwencji spowoduje jeszcze wyższą emisję spalin
17. Obszar SCT nie powinien mieć Strefy Płatnego Parkowania.

18. Jakikolwiek pobór opłat powinien się odbywać absolutnie bez żadnych aplikacji w telefonie itd. I opłata TYLKO post factum. Oraz limit miesięcznych opłat do wysokości miesięcznego abonamentu.
19. Mieszkańcy powinni być wyłączeni z tego niezależnie od pojazdu który posiadają.
20. Nie należy obejmować strefą dworzec i parking na dworcu jak również i tunel od ul. Pawia.
21. Nie należy wyprowadzać strefę na aleje - tranzytówka jak ona jest powinna być wolna od ograniczeń.
22. Wydłużenie etapu 2 do 01.07.2024r, a etapu 3 do 1.01.2026, etap 4 do 01.07.2027 - powód ogólna sytuacja z dostępnością samochodów - przerwane łańcuchy dostaw dostępność samochodów - ceny.
23. Wnioskuje o wyłączenie ulic drugiej obwodnicy z SCT. Objęcie SCT tylko teren wewnątrz II obwodnicy.
24. Co z samochodami z LPG/CNG.
25. Całkowicie popieram utworzenie takiej strefy!
26. *Uwaga wulgarna i nie zawierająca odniesienia do przedmiotu konsultacji.*
27. Etap 3 odsunąć w czasie na rok minimum, a lepiej tak: Etap 5 - 2029, Etap 4 - 2028, Etap 3 – 2027
28. Chciałbym zaproponować wprowadzenie dopłat do zakupu pojazdu hybrydowego dla firm taksówkarskich. W tym momencie dopłaty wydawane są do zakupu tylko pojazdu elektrycznego.
29. Wnoszę o odrzucenie projektu.
30. Jesli zaistnieje taka sytuacja ze mieszkancie nie bedzie mogli wjechac do SCT swoim samochodem z powodu niespelnia warunkow emisji spalin, w jakiej kwocie bedzie dofinansowanie do zakupu nowego/starego samochodu ktory takowe normy spelni ?
31. Co z parkingami znajdującymi wewnątrz SCT czyli plac na groblach , pod muzeum narodowym? na jkiej zasadzie bedzie mozliwy wjazd, jak bedzie wygladal weryfikacja ?
32. Dobrze, że w projekcie ujęto Aleje Trzech Wieszców - bez tego zmiany byłyby iluzoryczne
33. Na czym ma polegać weryfikacja samochodów wjeżdżających do tej strefy ? Na ta chwile mimo wprowadzeni stref ograniczonego transportu, nadzór i weryfikacja jest praktycznie zerowa. Mimo oznakowania, osoby nie bedace mieszkancami wjezdzaja do tej strefy praktycznie bez zadnych konsekwencji. Straz miejska nie panuje nad ta sytuacja, jedynie po zgloszeniach od mieszkancow pojawiaja sie najczesniej po paru godzianch.
34. Mając na uwadze relatywnie niewielki wpływ ruchu samochodowego (i to liczonego tylko w ścisłym centrum Krakowa) na emisję pyłów i NO2 (a które w jaskrawo kłamiwy i zmanipulowany sposób są przedstawione w "propozycji") - za zły, zbędny i szkodliwy uważam pomysł ograniczania kiedykolwiek i w jakimkolwiek stopniu wjazdu do centrum Krakowa pojazdom spełniającym normy EURO3 i wyższe. Okres wprowadzenia ograniczeń dla posiadaczy starszych pojazdów powinien być znacznie dłuższy (min. 3-4 lata).
35. Czy ograniczenia maja dotyczyc osob przyjezdnych do SCT? Co z mieszkańcami?
36. Uważam, że ograniczenia powinno się wprowadzać szybciej, np. w interwałach co pół roku.
37. Co oznacza zapis: pojazdów zabytkowych ze specjalną rejestracją wydaną przez Wydział Komunikacji UMK? Jakie są kryteria/rozumienie pojazdu zabytkowego? Tzw. żółte tablice? Pojazd historyczny?
38. *Pusty formularz*
39. Dzień dobry, mam pytanie co z ludźmi którzy wykonują swoją pracę jako dostawcy? Miasto zablokuje im warunki do pracy ? Pozdrawiam Łukasz Kraków 😊
40. Dlaczego nie jest rozważany wariant zachowania praw nabytych i zezwolenia na poruszania się po strefie SCT pojazdów zarejestrowanych przez jej

mieszkańców/mieszkańców Krakowa przed np. 31.12.2021. Wówczas zakaz dotyczyłby tylko pojawiania się "nowych" pojazdów nie spełniających norm. Kogo będzie stać na wymianę, i tak wymieni. A jeśli kogoś nie stać na wymianę pojazdu a potrzebuje go z jakiegoś powodu, będzie mógł korzystać z niego do jego śmierci technicznej.

41. Ograniczenie ruchu w obrębie drugiej obwodnicy jest zrozumiałe. Jak wygląda po aktualizacji, pierwotny plan analogicznych ograniczeń dla IV obwodnicy? W szczególności wyłączenie pojazdów mieszkańców z ograniczeń? np. mam samochód wykorzystywany w wakacje (kamper) i mieszkam 200 m od obwodnicy - czy będę mógł dojechać do domu i wyjechać na obwodnicę i na jakich warunkach? Nie chodzi o poruszanie się po mieście tylko dojazd do domu/wyjazd z domu w trasę
42. Proszę o przygotowanie odpowiednich przepisów zezwalających na poruszanie się w tym obszarze pojazdów klasycznych i zabytkowych.
43. Dlaczego w propozycji nie uwzględniono motocykli/skuterów/motorowerów? 1. motocykle używa się w okresie, w którym nie ma smogu, 2. nie powodują korków, 3. wymagają dużo mniej miejsca do parkowania
44. W jaki sposób raportowana będzie efektywność działań? Spadek emisji z samochodów nie będzie równy spadkowi stężeń Nix i PM na stacjach pomiarowych w obrębie strefy - bo powietrze napływające z obszarów poza strefą, wtórne podnoszenie pyłów z ulicy etc. Czy są zatem szacunki jak głęboki powinien być rzeczywisty spadek zanieczyszczeń zmierzony przez stacje pomiarowe?
45. Proponował bym aby etap I obejmował już benzyny z Euro 4, takie auta były już nawet w 2003
46. *Pusty formularz*
47. Odbieracie mieszkańcom miasta jak i Polski prawo do własności za które zapłacili kupując samochód, odbieracie prawo do korzystania z dróg za które płacą w podatku drogowym zawartym w paliwie. SCT proszę ustalić tylko dookoła sukienic z normą euro 10. Wyłączcie sobie na zawsze I obwodnicę i tyle. Co to za miasto które wykańcza swoich mieszkańców. STANOWCZO NA NIE zaproponowanej STC. Samochody mają być własnością do śmierci technicznej. Kupcie każdemu samochód elektryczny w zamian za jego spalino
48. SCT nie powinna obowiązywać na terenie alei trzech wieszczów, a norma euro powinna być oceniana po zawartości spalin w trakcie badania technicznego nie po wieku pojazdu.
49. SCT nie powinna obowiązywać na terenie alei trzech wieszczów, a norma euro powinna być oceniana po zawartości spalin w trakcie badania technicznego nie po wieku pojazdu.
50. SCT nie powinna obowiązywać na terenie alei trzech wieszczów
51. To podejście jest błędne. Lepszym rozwiązaniem byłoby objęcie dużo szerszej strefy (włącznie do III obwodnicy Krakowa) z mniejszymi wymaganiami dot. norm (czyli eliminacja najbardziej trujących samochodów). Jest to zgodne z udostępnionymi przez UMK wynikami badań. Obecna propozycja jest wadliwa gdyż spowoduje że ruch samochodów zostanie przekierowany w strefy ulic lokalnych gdzie emisja spalin i hałasu przez starsze pojazdy będzie następować bezpośrednio w centach miejsc zamieszkania.
52. Najpierw zróbcie metro a dyrektor Franek niech się poda do dymisji i niech się zima skończy
53. Jestem przeciw tym zakazom. Znowu podział na lepszych i gorszych
54. okresy przejściowe dla mieszkańców są zbyt krótkie, biorąc pod uwagę jak wszystkie ceny i opłaty idą w górę.
55. Samochody zabytkowe ze specjalnym zezwoleniem UMK! Co to ma znaczyć? Czy to oznacza, że międzynarodowe samochody zabytkowe na Włoskich numerach, albo samochody np ze Skawiny, na "żółtych blachach" nie będą mogły się poruszać w tym

obszarze? Brzmi to absurdalnie? A co z motocyklami? Nie ma praktycznie motocykli, skuterów spełniających te normy?

56. Wymienienie wszystkich pieców w Krakowie nic nie dało, więc to na pewno pomoże
57. W jaki sposób chcą Państwo kontrolować wjazd pojazdów do SCT, skoro dzisiaj nikt nie kontroluje pojazdów wjeżdżających do obszarów o ograniczonym ruchu (np. Plac Na Groblach). Czy w przyszłości jest rozważana całkowita eliminacja pojazdów benzynowych/diesel z SCT i pozwolenie na wjazd jedynie autom elektrycznym?
58. Nie zgadzam się na proponowane rozwiązanie z powodu braku alternatyw w postaci taniej i wydajnej komunikacji miejskiej.
59. Etap 3, czyli ograniczenie wjazdu dla samochodów z silnikiem diesla poniżej Euro 5, powinien być wdrożony znacznie szybciej niż jest to planowane, a mianowicie 1.1.2024. Ponad rok na dostosowanie to wystarczająco dużo czasu, a z kolei dopiero ten wariant eliminuje z ruchu pojazdy bez filtrów DPF
60. Z powodu braku sprawnej komunikacji miejskiej i braku tras alternatywnych poza wyznaczonym obszarem uważam, że miasto nie jest gotowe na wprowadzenie stref czystego transportu w najbliższych latach, a ich wprowadzenie spowoduje wykluczenie komunikacyjne uboższych mieszkańców.
61. SCT powinna obejmować również Aleje Trzech Wieszczów
62. Należy wziąć pod uwagę, że starsze samochody zazwyczaj są w dużo lepszym stanie technicznym niż nowsze, które mają przekłamane wskaźniki (patrz: afera VW)
63. Mam uwagę dotyczącą dopłat dla mieszkańców: najbardziej poszkodowani będą mieszkańcy Krakowa spoza strefy – nie dostaną dopłat, a w przeciwieństwie do tych mieszkających w strefie, nie będą mogli się poruszać starszymi samochodami w obrębie 2. obwodnicy. Może o nich by ktoś też pomyślał?
64. Czy klasyfikacja normy Euro będzie się odbywać tylko i wyłącznie na podstawie daty produkcji/pierwszej rejestracji? W wielu przypadkach producenci samochodów dostosowywali swoje samochody pod przyszłą normę wcześniej. Mam samochód Renault Modus 1.2 wyprodukowany w 2004 r., homologowany wg. dokumentów już na normę Euro 4, co w takim przypadku?
65. W momencie gdy były ograniczenia covidowe i było dużo mniej pojazdów na ulicach smog nadal był
66. Strefa powinna być ograniczona do 1 obwodnicy. Na 100% Aleje nie powinny znajdować się w strefie.
67. *Pusty formularz*
68. Może warto też pomyśleć o takiej organizacji ruchu w obrębie 2. obwodnicy, aby nie trzeba było nadkładać po kilometr i więcej, żeby przemieścić się między punktami odległymi o kilkadziesiąt metrów (jak to się ma do ograniczania emisji spalin?). W centrum miasta mieszka dużo starszych osób, które nie dojadą o własnych siłach do lekarza sklepu itp. Poza tym emeryci na ogół mają stare samochody i na rower raczej się nie przesiądą... Nie wykluczajcie osób, które najdłużej płacą podatki w tym mieście.
69. Proszę o przesunięcie terminu zakazu wjazdu dla pojazdów z silnikiem Diesla i normą Euro 5 na 1 stycznia 2027
70. SCT nie powinna obowiązywać na terenie alei trzech wieszczów, a norma euro powinna być oceniana po poziomie przejrzystości spalin w trakcie badania technicznego nie po wieku pojazdu.
71. Bardzo proszę o sprecyzowanie jakich pojazdów będzie dotyczyć Strefa. Czy tylko pojazdy samochodowe czy również motocykli. Jest to o tyle ważne że normy Euro dla motocykli były wprowadzane dużo później niż dla samochodów osobowych.

72. Na mapce przedstawiającej SCT - 1 etap widać że Strefa wykracza lekko na zewnątrz drugiej obwodnicy (od ronda Grunwaldzkiego na północ i Aleje Trzech Wieszców). Proszę o sprecyzowanie zasięgu Strefy lub poprawienie grafiki.
73. Wnoszę by zmiany wprowadzono w 4 etapach co 2 pełne lata, tak by od 01.01.2024 roku obowiązywała norma euro 3 dla samochodów benzynowych, euro 4 dla samochodów diesla, a od 2026 r odpowiednio euro 4 i 5, od 2028 r. odpowiednio euro 5 i 6, od 2030 r. euro 6 i 6d. System będzie prostszy i bardziej zrozumiały dla obywatela.
74. Nie rozumiem jest, czy rozszerzenie strefy nastąpi po 2025 roku, jeśli IV obwodnica nie powstanie.
75. Wnoszę aby przedsiębiorcy, a zwłaszcza samochody dostawcze zostały szybciej objęte proponowanymi regulacjami. Sporadycznie dojazdy mieszkańców generują dużo mniej zanieczyszczeń niż poruszające się stale samochody dostawcze.
76. Wnoszę, aby dofinansowanie udzielane mieszkańcom dotyczyło wyłącznie mieszkańców strefy, którzy nie posiadają żadnego innego środka transportu oraz obowiązek składania corocznych deklaracji, iż nie zarejestrowali nowego pojazdu spalinowego. Środki trafią do osób bardziej potrzebujących. Można rozważyć przeznaczenie pozostałych środków na inne działania proekologiczne lub zwiększenie wypłacanych kwot.
77. Totalny absurd który zabije małe biznesy działające w strefie. Nie poprawi to jakości powietrza gdyż jak wiadomo Kraków jest w niecce. Zabudowaliście (Urząd Miasta Krakowa) kanały wylotowe powietrza blokami poprzez patodeweloperkę i jakość powietrza nie zmieni się. Powinniście się skupić na budowie obwodnicy dookoła Krakowa. Jednakże węzeł Kraków Mistrzejowice (S7-S52) będzie miał za małą przepustowość odsyłam do linku na YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=zEZY8wFd4OQ>
78. Wprowadzenie dofinansowania do zakupu nowszych samochodów tak jak to ja w UK. 5tyś funtów za zeżłomowanie starego pojazdu. Pozdrawiam.
79. likwidacja rozszerzenia strefy na do 4 obwodnicy, ograniczenie finalnej strefy do scislego centrum, obniżenie nielogicznej normy dla benzynowych silników kontra diesel, proponowane nienodzwierdzielają opisanej różnicy w zanieczyszczeniu, wprowadzenie strefy będzie stanowić gwoździć do gospodarczej trumny Krakowa, handel i usługi straca klientów na rzecz gmin ościennych, zakłady pracy straca na atrakcyjności przy rynku pracownika
80. Zaraz wjazdu do strefy powinien objąć wszystkich przyjezdnych. Strefa tylko dla mieszkańców i dostawców
81. Ograniczanie wjazdu pojazdom z normą euro 2 nie ma większego sensu, bo takie pojazdy zwyczajnie nie istnieją (mają już dziś co najmniej 20 lat i większość z nich dawno już rdza zjadła), należy od samego początku dopuszczać tylko pojazdy z normą co najmniej euro 5
82. Wprowadzenie SCT nie przyniesie realnej poprawy jakości powietrza w Krakowie, a utrudni oraz narazi na wysokie koszty mieszkańców miasta. Większe koszty ze względu na: wjazd do samej strefy, wymiana samochodu. Większy ruch w mieście przez osoby chcące ominąć strefę. Dyskryminacja oraz wykluczenie osób mieszkających przy słabiej skomunikowanych granicach miasta. Dyskryminacja osób które nie chcą lub nie mogą zarejestrować auta jako zabytek.
83. Wnoszę o objęcie zasadami SCT również skuterów i motorów
84. Czy ten projekt to jakiś nieśmieszny żart? A co z ludźmi których nie stać na nowszy samochód? Jesteś biedny, to won za miasto? Traktujecie mieszkańców, jak zło konieczne i na każdym kroku utrudniacie życie i funkcjonowanie w tym mieście.
85. Wnioskuje aby ograniczenia nie dotyczyły samochodów zabytkowych (żółte tablice)
86. W pierwszej kolejności obszar czystego transportu powinien być w obrębie pierwszej obwodnicy

87. Na pierwszym miejscu ograniczył bym pojazdy poza Krakowem, kto płaci podatki i jest zameldowany w Krakowie może się poruszać, powstały park & rider jest rozbudowana komunikacja miejska, co do pojazdów to wystarczy właściwie wykonywać przeglądy pojazdów bo to co widać jakie pojazdy przechodzą przeglądy to jest nie do pomyślenia, już na samych rzetelnych przeglądach odpadnie spora liczba pojazdów, zdecydowanie badanie stanów technicznych przez Policję pojazdów dostawczych, dużych małych
88. Obszar czystego Krakowa powinien się skupić na pierwszej obwodnicy, równie dobrze można by było podać datę 2030 z normą euro 6, 7 i nie będzie problemu dla mieszkańców, stare pojazdy same znikną z drogi
89. codziennie obserwuje takie sytuacje gdy samochody stoją na włączonych silnikach - większość zajezdni autobusowych, dworzec główny autobusowy, postoje taksówek, targowiska gdzie czasami samochody i to stare stoją całą noc na włączonych silnikach żeby sprzedający mieli ciepło - np Targ Rybitwy. takich przykładów jest jeszcze więcej - czemu tego nikt nie kontroluje???? mam stare auto, klasyka ale jeżdże nim raz na tydzień, pozostałe dni korzystam z MPK. to dyskryminujące taka strefa
90. Dlatego z ruchu mają być wyłączone aleje Krasińskiego, Mickiewicza i Słowackiego?/ Można to zrobić dopiero po ukończeniu planowanej inwestycji mającej na celu połączenie Armii Krakowej z Kapelanką
91. Strefa nie powinna uwzględniać mieszkańców na stałe zameldowanych w strefie.
92. Roczniki samochodów nie są jednoznaczne z normą emisji spalin spełnianą przez pojazd. Samochody wyprodukowane przed rokiem 2001 mogą spełniać normę euro3 tak samo jak pewna partia samochodów z początku roku 2001 nie musi spełniać normy euro3./Należy bazować na normach spełnianych przez pojazd a nie na wieku pojazdów
93. W materiałach promocyjnych chwalcie się że w Niemczech wprowadzenie stref czystego transportu znacznie wpłynęło na poprawę jakości powietrza w miastach. Normy w Niemczech są dużo mniej restrykcyjne niż te które mają obowiązywać w Krakowie. Euro1 dla benzyny i euro4 dla diesla./Czy wprowadzenie modelu niemieckiego nie będzie wystarczające biorąc pod uwagę zamożność społeczeństwa polskiego?
94. Co z warsztatami samochodowymi, blacharzami, lakiernikami, wulkanizatorami? Wprowadzenie takich ograniczeń na terenie Krakowa wpłynie na ograniczenie zysków tych warsztatów bo nie będą mogły obsługiwać wszystkich klientów/ ?
95. Co z dojazdem lekarzy, rehabilitantów, fizjoterapeutów do pacjentów w strefie? Czy mają oni zmieniać pojazdy na nowsze a dopuki tego nie zrobią mają tych pacjentów w strefach nie obsługiwać?/?
96. POCZĄTEK OBOWIĄZYWANIA STREFY OD 01.01.23. POCZĄTKI PRZYSZŁYCH ZMIAN RÓWNIEŻ OD 1 STYCZNIA.
97. Co z samochodami dostawczymi, ciężarowymi? Firmy wygrywające przetargi na terenie Krakowa będą musiały do wykonania prac przeznaczyć sprzęt nowy spełniający normy? Na ile podniesie to koszty inwestycji?/?
98. Zasady SCT powinny obowiązywać wszystkich. Również mieszkańców i przedsiębiorców, żadnych "wykluczeń" i okresów przejściowych, to tylko niepotrzebny narzut biurokratyczny i koszt.
99. Zaostrzenie norm co roku 1 stycznia (dlaczego 2026 został pominięty?).
100. Wprowadzenie normy Euro 6 w 2030 dla benzyny. Obecna propozycja jest absurdalna, wiek dozwolonych aut wzrasta w 2030 roku zamiast spadać.
101. Żadnych wykluczeń ze strefy SCT dla mieszkańców i przedsiębiorców, równe zasady dla wszystkich.
102. Z powodu ekologii duże samochody są w Europie najczęściej wyposażane w silnik diesla (samochody dostawcze, ciężarówki, pickupy, busy). Te samochody w nowszych

rocznikach są bardzo drogie wiele firm może nie być stać na wymianę taboru. A jeśli już wymienią jak bardzo wpłynie to na podniesienie kosztów usług w Krakowie?/?

103. Powiększenie SCT do 3 obwodnicy w 2024 roku.
104. SCT powinna obowiązywać nas mieszkańców tak samo jak przyjezdnych, jaki to ma sens w innym wypadku?
105. Całkowity zakaz aut Diesel w 2030 roku.
106. Rezygnacja z zasad przejściowych.
107. Zaostrzenie zasad co 12 miesięcy zawsze 1 stycznia.
108. Rocznik pojazdu nie określa jednoznacznie normy jaką spełnia pojazd. Czy rocznik macie podany orientacyjnie czy założenie są takie że będzie musiał być spełniony jednocześnie i wie i norma? Samochod z 2004 roku może spełniać normę euro4 a samochód z 2006 wcale nie musi. Zgodnie z przepisami była możliwość sprzedawania za zgodą ministerstwa samochodów nie spełniających aktualnej normy spalin na zasadzie wyjątku. / Powiązać strefy z normą euro a lata obowiązywania norm traktować jako orientacyjne.
109. Mam samochód z 2000 roku spełniający normy euro3. Czy obowiązują mnie normy czy rocznik czy normy i rocznik?/Należy powiązać strefy z normami spalin euro i nie mieszać w to rocznika produkcji pojazdu bo nie jest on jednoznaczny z normami emisji jakie spełnia pojazd.
110. Obecny harmonogram przewiduje w 2025 roku 24.5 letnie samochody benzynowe. To ma być Strefa Czystego Transportu w której jeżdżą ćwierćwieczne auta?
111. Powyższe regulacje nie powinny dotyczyć mieszkańców.
112. Wnioskuje porzucenie norm Euro i wprowadzenie sztywnego limitu, maksymalnie 10 letnie auta w strefie.
113. Uproszczenie schematu. Od 2023 roku max wiek auta 20 lat, od 2026 maksymalny wiek auta 15 lat, od 2030 maksymalny wiek auta 10 lat. Każdego auta.
114. Wnioskuje o brak wykluczeń od zasad SCT dla mieszkańców i przedsiębiorców a w szczególności dla służb miejskich (policja,UMK,MPK, wszystkie spółki miejskie itp.) , miasto musi dawać przykład i wymienić wszystkie auta.
115. Spowoduje to zakorkowanie miasta. Jestem na NIE
116. Całkowity zakaz Diesla od 2025. Całkowity zakaz Benzyny od 2030.
117. Od 2030 roku całkowity zakaz poruszania się samochodami spalinowymi. Tylko samochody elektryczne i wodorowe.
118. JEDYNI ELEKTRYKI PO 2030 ROKU.
119. Etap 1 powinien rozpocząć się od normy Euro 4 a nie Euro 3. Obecna propozycja to marginalna zmiana nie warta zachodu.
120. Strefa powinna obowiązywać do 3 obwodnicy a nie drugiej.
121. Zaostrzenie norm emisji.
122. Żadnych wykluczeń od zasad SCT dla Taxi, Bus, Kurierzy, Policja, Straż miejska itp. równe zasady dla wszystkich.
123. Dodać do diagramu informację, że samochody elektryczne i wodorowe mogą zawsze poruszać się po strefie bez względu na wiek aby promować ten typ pojazdów.
124. Bardzo dobry kierunek!!!
125. Zachodni Kraków jest bardzo biednie skomunikowany na kierunku północ południe. Zamknięcie Aleji dla ruchu północ południe sparaliżuje ten kierunek./ Ale nie mogą być zamknięte bez dania ludziom alternatywy.
126. Czy Aleje Trzech Wieszców będą objęte SCT (tak wynika z grafiki)?

127. Osobiście uważam, że SCT jest koniecznością, ale biorąc pod uwagę sytuację ekonomiczną (inflacja, słaba złotówka, drożyzna) i trudności w dostępie do nowych aut proponuję o nieco więcej czasu dla właścicieli starszych aut, ewentualnie o opóźnienie wprowadzenia bardziej restrykcyjnych stref tylko dla wszystkich mieszkańców Krakowa (mowa o np. EURO4 ON - 12% aut, gdzie zakaz będzie już za 3 lata).
128. W materiałach informacyjnych SCT główny nacisk jest kładziony na rocznik samochodu, który mieści się w danej normie euro. Co w sytuacji gdy samochód zasilany Pb95 jest starszy, a spełnia normę EURO4? Jakie dokumenty będą brane pod uwagę przy zakwalifikowaniu starszego samochodu do danej normy euro?
129. W momencie gdy trwa wojna. Mieszkańcy miasta swoje skromne środki finansowe przeznaczają na uchodźców z Ukrainy wbija się przysłowiowy nóż w plecy części mieszkańców Grodu Kraka w postaci zakazu jazdy samochodami tworząc getto dla ubogich i raj dla bogaczy. Takim praktykiem mówimy stanowcze NIE!
130. Miasto zamiast skupiać się utrudnianiu życia ludziom i uniemożliwiania zarobkowania powinno się skupić na przebudowie idiotycznego układu ruchu drogowego. Aby zmniejszyć emisję spalin należy przeprojektować idiotycznie zaprojektowaną sygnalizację świetlną, czy wyeliminować okrężne skrzyżowania z sygnalizacją i zastąpić je rondami bez sygnalizacji świetlnej. Tak by ruch samochodowy nie był zatrzymywany przez czerwone światła, przez co ten emituje znacznie więcej szkodliwych spalin. Wyrzucenie sam
131. Pilotażowy, testowy obszar ograniczony 1 obwodnicą.
132. Nierówne traktowanie mieszkańców: np 2 osoby mieszkają przy granicznej ulicy, z tym że jeden wewnątrz strefy, a drugi po drugiej stronie tej samej ulicy, poza strefą. Jednego obostrzenia nie dotyczą, a drugi np odwożąc dzieci do tego samego przedszkola/żłobka/przychodni it'd już będzie musiał zapłacić. Wsparcia na wymianę auta też nie otrzyma. Zatem zdjęcie restrykcji powinno być równe dla wszystkich mieszkańców Krakowa, a nie złagodzone tylko dla tych mieszkających wewnątrz strefy.
133. Co do Diesli poniżej Euro5 nie posiadających DPF, generalnie zgoda - powinny zostać usunięte z ulic. Ale nie zapędzajmy się za daleko i za szybko. Auto to nie tylko fanaberia. Każdy chciałby mieć nowe i ekologiczne, ale mało kogo na takie stać. W przyszłym roku prawdopodobnie czeka nasz kraj stagnacja. Ceny samochodów systematycznie i zauważalnie rosną. Nie da się skazać ludzi jedynie na komunikację miejską, bo nie wszyscy pracują w Krakowie. Nie można pozbawić ludzi mobilności.
134. W propozycji używa się określeń 'pojazd', wszelkie tabele, rysunki wskazują na SAMOCHODY. Trzeba mieć na względzie, że po Krakowie jeżdżą także motocykle - dla których normy Euro wprowadzano w zupełnie innych rocznikach (np Euro 4 w 2016). Motocykle emitują znacznie mniejsze ilości zanieczyszczeń niż samochody, zatem wniesze o doprecyzowanie, że w SCP chodzi o SAMOCHODY, a motocykle są całkowicie wyłączone z ograniczeń.
135. "wsparcie": jedna osoba może być właścicielem wielu pojazdów - jakie są ograniczenia ilościowe dla wsparcia (np wymiana 2 aut = dopłatą do 2 rowerów ?).
136. Jako mieszkaniec Krakowa z pokolenia na pokolenie, chciałbym żeby to miasto było dla każdego mieszkańca, a nie tylko tych bogatszych. Dlatego proponuję rozwiązanie, żeby w okolicy II a nawet III obwodnicy mogły wjeżdżać pojazdy zarejestrowane na terenie Krakowa
137. 'wsparcie': jedno auto to zwykle 4-5 miejsc dla pasażerów - można więc śmiało zakładać, że średnio autem podróżuje więcej osób niż tylko właściciel, dla którego przewidziano wsparcie, co w żaden sposób nie zachęca do rezygnacji z auta/ wymiany sprawnego auta na nowsze/droższe jeśli ani stan techniczny ani życiowe potrzeby tego nie wymagają.

138. Wjazd do strefy miałby być kontrolowany kamerami. Opłata za czas pobytu - brzmi to co najmniej absurdalnie w sytuacji np: ktoś jedzie do mechanika, gdzie auto spędzi kilka dni (nie emituje w tym czasie żadnych nieczystości). Analogicznie gdy ktoś pojedzie do pracy. To przypomina bardziej skok na kasę, niż faktyczne naliczanie opłat proporcjonalnie do wyemitowanych zanieczyszczeń. Zatem taki sposób rozliczania opłat jest wielce niesprawiedliwy i winien być zmieniony.
139. Proszę zamknąć obwodnicę autostradową, tam jeździ dużo trujących samochodów. To skandal! Przy okazji proszę o dofinansowanie na zakup helikopterów dla firm transportowych.
140. Wnioskuje o odrzucenie proponowanych zasad obowiązywania strefy czystego transportu z uwagi na fakt, iż nie przyniesie ona żadnej poprawy jakości powietrza, jak i będzie kolejnym podatkiem nałożonym na mniej zamożne osoby, które są uzależnione życiowo/zawodowo od poruszania się autem.
141. W mojej ocenie przedstawiony harmonogram jest zbyt radykalny. Pojazdy z silnikiem Diesla, z uwagi na swoje właściwości projektowane były na tzw. duże przebiegi. Fakt spełniania odpowiednich norm emisji spalin badany jest regularnie podczas obowiązkowego badania technicznego. Tym samym pojazdy te muszą spełniać nadal wymagania związane z emisją. Dlatego też uważam, że nie ma zupełnie potrzeby odmiennego traktowania pojazdów spełniających tę samą normę EURO.
142. Należy stosować tę samą normę dla pojazdów diesla oraz benzynowych. W przeciwnym razie dochodzi do kuriozalnej sytuacji, że w ramach etapu 3. pojazdy diesla posiadające ponad 15,5 roku nie będą się już poruszać, natomiast benzynowe w tym wieku będą się poruszać nadal. Nie należy zapominać, że silniki diesla były konstruowane na większe przebiegi
143. Popieram w całości
144. Proszę o osobne uwzględnienie ruchu motocykli, dla których normy EURO zostały określone z dużo większym opóźnieniem. (Norma EURO3 obowiązywała aż do 2017 roku!)
145. Przede wszystkim uważam, że w tej sprawie powinny odbyć się pełnoprawne KONSULTACJE społeczne a nie tylko "warsztaty" informujące o wprowadzeniu planowanych zmian. Druga sprawa dotyczy tego, że obszar wprowadzanych zmian jest zbyt duży i warto najpierw zrobić mniejszy obszar eksperymentalny z faktycznym pomiarem i porównaniem emitowanego zanieczyszczenia.
146. Warto jeszcze raz przeanalizować i rozpatrzyć sprawę wjazdu aut zabytkowych. Skoro w całym kraju pojazd zarejestrowany na zabytkowy musi spełnić takie same warunki (wymagania konserwatorów są ujednoczone, zarówno odnośnie stanu jak i wieku zakwalifikowanych aut) to dlaczego wpuszczane będą auta jedynie z wydanymi tablicami przez WK w Krakowie?
147. Ja bym proponował strefy tak jak w Berlinie - od EURO 4
148. Jestem właścicielem 3 całkowicie wyremontowanych pojazdów zabytkowych. Remont generalny przeszedł każdy silnik. Od wielu lat użytkuję również pojazd kombi z silnikiem diesla z 1999 roku. Regularnie serwisowany, spełniający normy SKP, bez wycieków, wożę nim dzieci do przedszkola (obok Hotelu Forum), sporadycznie jadę nim do pracy pod CHT Tandeta (przez ul. Konopnickiej) oraz w stronę Olkusza (przez Al. Trzech Wieszców). Sam fakt, że nie kupuję nowego pojazdu co 3 lata jest moim wkładem w ekologię
149. Wymuszanie jakiegokolwiek strefy i zmuszanie ludzi do wymiany samochodów (na którą większość mieszkańców nie może sobie pozwolić w najbliższych latach w związku z inflacją/pandemią), to nie jest rozwiązanie. Mieszkam w bliskiej okolicy zaproponowanej strefy, żeby przedostać się na drugą stronę musiałbym wybrać dużo dłuższą, mocniej

zakorkowaną trasę (co niewiele wspólnego ma z ekologią ani pozytywnym wpływem na ruch).

150. Klasa euro 4 dla aut benzynowych powinna być aż do 2030 roku minimum. Auta benzynowe są mniej emisyjne. Że wtedy tej powinni być zwolnieni też inwalidzi.

151. Strefa jest zbyt obszerna, termin planowanego wprowadzenia zbyt szybki, smog generuje Podhale A Kraków jest w dolinie!

152. Wnoszę o wyłączenie z zakazu wjazdu do Strefy Czystego Transportu samochodów, którymi podróżują osoby posiadające certyfikat (kartę) osoby niepełnosprawnej wydaną przez organ do tego uprawniony. Uzasadnienie : wiele osób niepełnosprawnych korzysta z samochodów nie spełniających wprowadzanych norm ograniczających i nie ma perspektyw ich zmiany. Objęcie tych osób przedmiotowym zakazem wjazdu do strefy w sposób zasadniczy ograniczy ich możliwości korzystania z kultury, gastronomii, kościołów

153. Władze miejskie chcą budować biurowiec w kamieniomie Liban przeznaczony dla Zieleni Miejskiej...tak się dba o ekologię...z drugiej strony miejscy aktywiści posiadacze super autek za dziesiątki tysięcy łniących nowością starają się rozprawić z posiadaczami starych aut. No cóż, wyraźnie wskazano na miejsce tych ludzi w szeregu. Mam tylko nadzieję, że nikt rozsądny nie zgłasza już na Majchrowskiego i jego koleżków tudzież koleżanek

154. W projekcie powinno znajdować się czytelne wyłączenie z zakazu motocykli.

155. Zwolnić Franka i Grygę, zakończyć wojnę urzędników ze zmotoryzowanymi.

156. 1) Czy SCT będzie także obejmować motocykle i motorowery? Jeśli tak, to jak będzie wyglądał harmonogram wprowadzania ograniczeń dla tych pojazdów? 2) Z ograniczeń SCT mają być wyjęci mieszkańcy strefy z wydanym abonamentem parkingowym. Wielu mieszkańców strefy wew. 2. obwodnicy posiada garaże lub miejsca postojowe i nie ma potrzeby wykupywać abonamentów. Co w ich przypadku?

157. Wspomina się o potencjalnym poszerzeniu obszaru strefy - ale nie podaje się konkretnej daty. Winno się zatem wskazać dolny zakres kiedy miało by to nastąpić (tj. np " jak tylko zamknie się ekspresowa obwodnica miasta, ale nie wcześniej niż 1.1.2026"). Dzięki temu mieszkańcy spoza pierwotnej strefy będą mogli z przybliżeniem poznać co i kiedy miało by być wprowadzone w ich obszarze zamieszkania.

158. Co z samochodami klasycznymi i zabytkowymi użytkowanymi bardzo sporadycznie? Na jakiej zasadzie będzie wydawane pozwolenie/naklejka dla samochodów na żółtych blachach?

159. rozszerzyć strefę o kolejne dzielnice

160. EURO 5 to zdecydowanie za wysoka klasa emisyjności. Wielu mieszkańców nie będzie w stanie spełnić tego wymagania. Nieekologiczne jest wymagać od mieszkańca aby pozbył się dobrego samochodu i musiał kupić nowy za chore pieniądze. Mieszkańcy Krakowa powinni być traktowani ulgowo w porównaniu do przyjezdnych. Ponadto proponowane rozwiązanie wymusi jazdę naokoło przez co powiększą się korki i wzrośnie emisja z nadmiernego spalania paliwa.

161. Mam 18-letniego diesla. Nie stać mnie na nowszy samochód. Samochód jest mi niezbędny do codziennego funkcjonowania i dojeżdżania do pracy. Jeżdżę dieselem bo pali dużo mniej od benzyny. Nie mam pieniędzy aby kupić nowy samochód.

162. Nie stać mnie na zmianę samochodu na taki, który spełniałby normy niezbędne do wjazdu do strefy.

163. Mieszkam w Krakowie. Samochodem jeżdżę poza miasto. Nie mam pieniędzy na zmianę samochodu na nowszy.

164. Proponuję opóźnienie wprowadzenia sct. Obecna sytuacja społeczno-gospodarcza nie pozwala mieszkańcom Krakowa na zakup nowszych pojazdów. Z uwagi na kryzys

półprzewodników nowe auta są prawie niedostępne. Okres oczekiwania wynosi około 12 miesięcy a ceny są bardzo wysokie. W związku z brakiem aut nowych znacznie wzrosły ceny aut używanych. Kryzys gospodarczy napędza inflację. Rosną raty kredytów. Mieszkańcy martwią się o pracę, wzrost kosztów utrzymania rodziny. To nie czas na kupowanie aut.

165. Brak wyjątku dla motocykli (norma euro4 wprowadzona w 2015 roku co wyklucza stosunkowo młode motocykle z ruchu)

166. Co z pojazdami sprowadzanymi spoza Europy, np. z USA?

167. 1. Co z pojazdami zarejestrowanymi za granicą (zarówno w UE jak i poza UE)?
2. Czy SCT ma obowiązywać także na terenach prywatnych, zakładach przemysłowych, parkingach osiedlowych, placach budów, czy tylko na drogach publicznych? Co z drogami wewnętrznymi (w niektórych miejscach właściwie będących częścią sieci drogowej, np. ul. Trybuny Ludów) i strefami ruchu?

168. 3. Czy np. w razie wypadku na autostradzie, gdy objazd będzie poprowadzony przez miasto (czy to kierowanie przez Policję, czy nie) - czy w takim przypadku kierowcy pojazdów niespełniających wymogów lub nieposiadających nalepki będą mogli wjechać do miasta? 4. Co z maszynami budowlanymi i nietypowym sprzętem zasilanym silnikami spalinowymi?

169. Wniosek o dopuszczenie poruszania się pojazdów na dotychczasowych zasadach Aleją Słowackiego i Aleją Mickiewicza. Według załączonej mapy nie będzie to możliwe. Czy taka jest intencja?

170. Proponowana strefa mocno uderza w mieszkańców, których nie stać na nowe samochody. Jest to segregacja ludzi na podstawie ich dochodów.

171. Co z motocyklami? Motocykle nie generują takiego zanieczyszczenia jak samochody, nie stoją w korkach, co ze skuterami 2t? Czy można je wyłączyć z tej ustawy?

172. Świetny pomysł

173. Jestem inwalidą i nie stać mnie na wymianę samochodu a muszę do lekarzy dojeżdżać. Proponuję wyłączyć z ruchu tereny w ścisłej bliskości Wawelu i Rynku Głównego co w zupełności wystarczy lub znieść opłatę drogową zawartą w paliwie.

174. Wszystkie samochody od Euro 1 powinny wjeżdżać do strefy ale moja uwaga jest taka że te samochody mają być sprawne a nie kopcić przez pobór oleju. Te zajebrane silniki to jest nagminny problem i smród ale nie każde auto stare jest złe. Nowe TIPO 1.4 benzynowe konsumuje 1 litr oleju na 1000km i to ma być ekologia a ma euro 6? 20 letnia toyota z euro 3 nie bierze grama oleju ale ma euro 3 bo innego nie było.

175. Wprowadźcie program badania aut i przystosowywania ich do wyższej normy bo bardzo dużo silników takie normy spełnia, wykluczajcie auta uszkodzone i fabrycznie nowe w których producent delkaruje konsumpcje oleju jako normalną eksploatację. Dopuszczajcie wszystkie auta które są sprawne nie ważne od euro bo akurat zdrowa jednostka benzynowa nie jest uciążliwa. Wyburzcie budynki zasłaniające kraków przed przewietrzaniem bo to jest główny problem smogu w krakowie, pozwoliliście zbudować miasto

176. Co z pojazdami zabytkowymi/unikatowymi oraz motocyklami?

177. Wprowadzenie SCT w połączeniu z likwidacją ograniczeń ruchu wynikających z funkcjonującej strefy B

178. Zdecydowanie nie zgadam się z taką strefą, ponieważ strefa bierze główne drogi miasta. Jak tak bardzo się mieć strefe, proponowałbym dla starszych aut dodatkową nie dużą opłatę. Natomiast zanieczyszczenia samochody nie robią takiego jak zbudowanie miasta (betonowanie wszystkiego), sytuację to nie poprawi smoku że będzie jakaś strefa czystego powietrza.

179. Bardzo proszę o wyłączenie ze strefy ulic okolicy Zabłocie i Przemysłowa. Istnieje tu jeszcze wiele firm które posiadają transport i starszą flotę pojazdów.
180. Dzień dobry! Mam pewne nieścisłości odnośnie tych norm, mam np samochód z silnikiem benzynowym z roku 2003, gdzie w jego świadectwie homologacji jest wbita norma emisji spalin Euro4 a wg państwa to samochody z tą normą od rocznika 2006. Kolejna rzecz: jako mieszkaniec mam taki samochód i jeżeli zarejestrowałem go w Krakowie przed powstaniem sct to dlaczego mam mieć ograniczenia w następnych latach. Zróbcie tak, aby po wprowadzeniu SCT nie było rejestracji aut z niższą normą emisji spalin
181. Biorąc pod uwagę obecne i czekające w najbliższych latach zubożenie ludności proponuję opóźnić cały program o minimum 2 lata. Będą wówczas ukończone i na ukończeniu nowe inwestycje drogowe, które pomogą wyprowadzić część ruchu poza proponowane strefy czystego transportu. Wcześniej można pomyśleć o ograniczeniu ilości samochodów wjeżdżających do Krakowa, poprzez znaczną podwyżkę opłat
182. w parkomatach i inne zabiegi. Energię należy skupić na prawdziwym, a nie pozorowanym programie parkingowym.
183. Wnioskuje o odroczenie wprowadzania Strefy Czystego Transportu i podejmowania innych decyzji z tym związanych na czas wojny na Ukrainie. Motywują to wysoką inflacją, która może jeszcze wzrosnąć z powodu uchodźców oraz wydatków na zbrojenia. Rosnące ceny zwłaszcza dotyczą samochodów co sprawi, że uboższym mieszkańcom uniemożliwiony będzie wjazd do centrum miasta. Co również będzie się wiązało przyspieszonym zamykaniem usług i handlu w centrum, już rozpoczętym w związku z przybywaniem stref park.
184. Ten pomysł to wykluczenie i dyskryminacja niezamożnych mieszkańców Krakowa, których nie stać na zmianę na nowsze samochody
185. Przesunięcie proponowanego harmonogramu o 4 lata, lub do czasu powstania kompleksowej infrastruktury do używania aut elektrycznych (1 ładowarka na 1 tys pojazdów), domknięcie 3 i 4 obwodnicy, budowa parkingów P&R na min 30 tys pojazdów (aby osoby spoza miasta miały jak dotrzeć do transportu publicznego), powstanie przepisów, które pozwolą sprawdzać faktyczne spełnianie normy emisji spalin przez pojazd (problem wycinania filtrów cząstek stałych i katalizatorów), wzmocnienie komunikacji publicznej
186. 1. Proponuję by taksówki i busy również były objęte wymogami SCT. 2. W jaki sposób będzie prowadzona weryfikacja pojazdu (naklejka na szybie)? 3. Czy weryfikacja będzie w jakiś sposób zautomatyzowana (np. kamery)?
187. Kategorie wyrażam swój sprzeciw wobec proponowanego rozwiązania
188. kompletna bzdura i wymysł urzedasow
189. Opoznic jak najbardziej wprowadzenie przepisow - dostawcy do lokalnych sklepow nie dysponuja nowa flota a proba zmiany w chwili obecnej to minimalny czas oczekiwania na nowe auto to okolo 1,5 roku
190. *Pusty formularz*
191. Zezwolić wjazd do strefy bez opłat dla aut historycznych (żółte tablice)
192. Dodatkowym tematem dotyczący SCT są firmy spoza Krakowa świadczące usługi transportu osób- autobusy, busy z miejscowości spoza aglomeracji np. z powiatów takich jak Oświęcim, Zakopane, Wadowice, Rabka Zdrój itp. Jakie miasto może dać propozycje mieszkańcom dotarcia do pracy w Krakowie (jeśli nie ma innych alternatyw typu pociąg, MPK Kraków) i firmom , które po okresie pandemii i obecnych podwyżek paliw i podatków nie będą w stanie wymienić taboru, aby móc korzystać z II obwodnicy?
193. Wsparcie dla mieszkańców SCT, których samochody nie spełniają wymagań jest nie do przyjęcia! Wyklucza ogromną grupę osób niezamożnych, które z różnych powodów

nie mogą całkowicie zrezygnować z samochodu. W obecnym kształcie SCT dyskryminuje osoby, których nie stać na wymianę samochodu, po rozszerzeniu SCT do IV obwodnicy zostaną one pozbawione możliwości wjechania do miasta samochodem. Konieczne jest wprowadzenie dopłat do wymiany samochodów lub innego rozwiązania, które zlikwiduje ten problem.

194. Zabrońcie wjazdu do miasta busikom, które pamiętają XX wiek, a od mieszkańców się odstosujecie.

195. Uważam, że strefa powinna objąć całe miasto, nie tylko jego najstarszą część.

196. Popieram zmiany, oraz wprowadzenie strefy czystego transportu na tym obszarze.

197. Proponowane zasady są nierealne i godzą w interes mieszkańców. Termin zakładający obowiązywanie SCT jest nieralny i nie zakłada w żaden sposób naturalnej wymiany samochodów, która następuje wraz z ich wiekiem. Życie mieszkańców i przedsiębiorców zostanie utrudnione maksymalnie i spowoduje niechęć do mieszkania i poruszania po Krakowie.

198. Dajcie przykład urzędaszy: samochody służbowe i prywatne sprzedać- parkingi przy urzędach zamienić na zieleńce i place do zabaw. Mieszkańcy zapamiętają - przy najbliższych wyborach pogoni całą tą chotę.

199. Sprzeciw takim zakazom

200. Bzdura

201. Czy planowane są stacje ładowania aut elektrycznych ogólnodostępnych wewnątrz sct?

202. Czy istnieje możliwość dopłat przy zmianie auta z diesla na elektryczny?

203. Jak najszybciej! :-)

204. Ujednolicenie sposobu identyfikacji pojazdów do tych obowiązujących w Europie zachodniej.

205. Wprowadzenie takich ograniczeń jest nie realne ze względów ekonomicznych.

206. Bardzo potrzebny projekt, powinien być jak najszybciej wprowadzony w życie, a sama strefa poszerzona w kolejnych etapach. Aktualnie dusimy się w spalinach, zwłaszcza w lecie...

207. W okresie wprowadzania zmian, należy corocznie ewaluować rzeczywisty spadek emisji NOx i PM. W przypadku nieosiągnięcia zakładanego progu (propozycja - 60% oczekiwanego spadku), należy rozważyć wstrzymanie kolejnych zmian, bądź wycofanie się do poprzedniego stanu.

208. Uważam, że fair by było gdyby pojazdy mieszkańców zarejestrowane przed wprowadzeniem strefy, ale nie spełniające normy powinny mieć prawo wjazdu do czasu zbycia ich przez mieszkańca.

209. Mamy auto z 2005 na benzynę, czyli wg klasyfikacji Euro 3. Jak będą wyglądały zasady przejściowe dla takiego pojazdu? Mieszkaniec Kazimierza.

210. Przyjęcie strefy w tym kształcie tj. wyłączenie Aleii Trzech Wieszczów dla aut z normą Euro 2 jest absurdalne - tego rodzaju rozwiązania w innych państwach europejskich bogatszych od Polski, przyjmowano stopniowo. Spowoduje to wykluczenie społeczne znacznej części mieszkańców Krakowa, narazi Miasto na pozwy sądowe. Tworzy Państwo enklawy bogactwa i nędzy = proponowane 2500 na rower jest śmieszne w porównaniu z dopłatami do samochodów, które były w państwach europejskich, a o których piszecie

211. Pośpiech w prowadzeniu strefy oraz jej ogromny zakres wzbudza wśród mieszkańców Krakowa plotki, o rzekome związki Radnych oraz zaprzyjznionego z nimi Alarmu Smogowego i innych ngo o związki z lobby sprzedawców samochodów.

212. Brak poprawy jakości powietrza podczas lockdownu wskazuje na brak istotnego wpływu pojazdów na poziom zanieczyszczeń w centrum Krakowa. Zatem wprowadzenie SCT nie wpłynie realnie na zmianę poziomu zanieczyszczeń. Koszty społeczne tej strefy są nieadekwatne do korzyści.
213. Jest niebywale, że podczas wojny na Ukrainie i spodziewanego wzrostu cen wszystkich dóbr i usług Krakowianie są zmuszani do zakupu samochodów oraz pozbawieni możliwości zarobkowania.
214. Ponieważ potwierdza tezy o poprawie jakości powietrza w przypadku wprowadzenia w Krakowie ograniczeń, to przed wprowadzeniem kolejnych należy zweryfikować, czy spełnione zostały założone spadki emisji, a w przypadku ich nie spełnienia należy wycofać się z ograniczeń.
215. Sugeruje się przesunięcie w czasie zmian z uwagi na wydarzenia wojenne, inflację i prognozowane znaczne obniżenie standardu życia społeczeństwa w ciągu najbliższych kilku lat. Inwestycje w samochody zostaną zamrożone, udzielanie nowych kredytów również. Wprowadzenie strefy będzie oznaczało katastrofę społeczną w Krakowie i całkowitą gentryfikację tego miasta.
216. Warto przy określeniu normy euro, brać pod uwagę nie rocznik samochodu a wyciąg ze świadectwa homologacji! Większość samochodów bezszynowych z przed 2006 roku ma emisję spalin na poziomie euro4!
217. Powinniśmy od razu zacząć od wymogów etapu 2 jeśli nie 3. Dla dostawców towaru harmonogram z opóźnieniem 0.5-1 roku (czyli oni zaczęli by od etapu 1, albo teraz 0 po roku etap 2 od razu). Dlaczego - 1) bo obszar i tak jest mały, 2) te zmiany w etapie 1 (EURO 3) będą symboliczne, nieodczuwalne, 3) we wskazanym obszarze trzeba by też wprowadzić wszędzie tempo 30 (poza obwodnicą), co i tak skutecznie ograniczy tranzyt (oczywiście szykany: wyniesione przejścia itp. bo inaczej w Polsce nie zadziała!)
218. Kiedy wszystkie urzędy zjadą z centrum miasta na obrzeża?
219. Czemu przy al. Krasińskiego, Mickiewicza i Słowackiego SCT jest poprowadzone również na zewnątrz tych ulic (w stosunku do Starego Miasta)? Czy to oznacza że jadąc Konopnickiej od południa nie będę w stanie wjechać w Krasińskiego? Jeśli tak to jest to nieakceptowalne, wtedy II obwodnica nie spełnia swojej funkcji i jest to niezgodne z tym co jest napisane w porpozycji tj. "Na początku Strefa będzie obejmowała obszar objęty tzw. II obwodnicą Krakowa".
220. Uważam że to spowoduje, że dostęp do wielu atrakcji i dóbr kultury, które znajdują się głównie w centrum, będzie ograniczony do bogatej mniejszości, która może pozwolić sobie na nowe samochody.
221. te zmiany mają sens jedynie jeśli będą egzekwowane, obecnie w Krakowie nikt nie egzekwuje przepisów dot. chociażby parkowania (panuje totalna samowolna, SM nie działa), podobnie było ze SCS na Kazimierzu, jeśli w tym wypadku miałyby być podobna egzekucja, to szkoda budżetu na wdrażanie
222. 1. Prawo nie powinno działać wstecz. Jeżeli ktoś kupił samochód przed wprowadzeniem strefy to powinien go nadal używać. 2. Wprowadzenie ograniczeń nie daje nic w zamian. Ani dotacji do samochodów elektrycznych ani udogodnień dla kierowców chcących w inny sposób dostać się do Centrum. 3. Wymuszają większą sprzedaż samochodów aby nadążyć za wprowadzanymi ograniczeniami w ruch.
223. Wnoszę o wydłużenie okresu przejściowego dla mieszkańców Strefy do 01.01.2027 r.
224. Naruszacie Państwo zakres konstytucyjnych wolności i praw oraz zasadę równości wobec prawa. Czy samochody dostawcze nie generują spalin? My też pracujemy w centrum i chcemy do niego dojechać. Miasto musi liczyć się z pozwami sądowymi.

225. strefa strefą, a co z wszystkimi starymi taksówkami które kopcą po całym starym mieście?
226. Bardzo proszę o rozpoczęcie ograniczeń w 2023 od etapu 3, tj. od zakazu wjazdu pojazdów poniżej Euro 3 dla silników benzynowych i Euro 5 dla silników diesla. Pozwoli to znacząco ograniczyć zanieczyszczenie zarówno pyłami PM jak i NOx.
227. Wyłączone ze strefy powinny być Aleje Krasickiego, Mickiewicza, Słowackiego gdyż na bocznych ulicach skupi się większe natężenie ruchu. W związku z obecnymi problemami w zakresie motoryzacji (dostępność aut, czas oczekiwania na nie, inflacja zwiększająca ich ceny itp), wprowadzenie ograniczeń dla diesli euro 4 powinno być przesunięte na styczeń 2017r. Dla osób niepełnosprawnych (posiadających identyfikator) nie powinno być ograniczeń.
228. ZBYT DUŻA STREFA!!! TO POWINNO BYĆ ŚCIŚLE CENTRUM MIASTA!!! Ten projekt tylko doprowadzi do utrudnienia życia przedsiębiorcom i mieszkańcom Krakowa, nie wniesie NIC dobrego i pożytecznego, większość zanieczyszczeń to przemysł, przestańcie w końcu non stop katować kierowców....
229. Już teraz należy przyjąć harmonogram dla strefy w wersji docelowej na IV obwodnicy, tak by mieszkańcy mogli się do tego przygotować. Strefę na IV obwodnicy wprowadzić 01.07.2025 (tak jak etap 3)
230. Zaostrzyć normy. Etap 1: benzyna EURO3, diesel EURO 4, Etap 2: benzyna EURO 4, diesel EURO 5. Etap 3: benzyna EURO 5, diesel EURO 6, Etap 4: benzyna EURO 5 diesel EURO 6d
231. Nie tworzyć dodatkowych wyłączeń ponad te zaproponowane. Gdyby pojawiła się konieczność wyjątku dla komunikacji zbiorowej, to lepiej wyłączyć ze strefy rejon dworca niż tworzyć dodatkowy wyjątek. Wszystkie wyjątki skasować wraz z etapem 2 (01.01.2024)
232. Kontrola wjazdu za pośrednictwem kamer (nalepka proponowana przez Ministerstwo Klimatu nie zapewni łatwej identyfikacji)
233. Zdecydowanie jestem przeciwny wprowadzeniu takich rozwiązań
234. Wnoszę o wprowadzenie proponowanej strefy w proponowanym kształcie i terminie. Wnoszę o niewyłączanie żadnych pojazdów poza zabytkowymi, bądź w przypadku ratowania życia lub mienia. Mieszkańcy strefy oraz szczególnie busy nie powinni być wyjątkiem.
235. Wniosek o wydłużenie terminu wejścia w życie Strefy czystego transportu z uwagi na sytuację ekonomiczną Polski i wojnę z Ukrainą
236. Teoretycznie mój samochód nie będzie mógł poruszać się Alejami Trzech Wieszców bo jest z 2004 roku i nie spełnia normy euro4. Posiadam kopię dokumentów na podstawie których zarejestrowałem samochód w Polsce; jest tam informacja, że spełnia normę euro4! Co w takiej sytuacji?
237. Rozszerzenie obszaru o zwarta zabudowe starej Krowodrzy do ulicy Kijowskiej lub Piastowskiej
238. nie można odbierać mieszkańcom prawa do własności i korzystania z samochodów starej generacji! strefa czystego transportu jest zbyt rozległa!
239. Proponowana strefa czystego transportu jest zbyt obszerna! Nie powinna w ogóle powstać; nie można odbierać mieszkańcom prawa własności i możliwości korzystania z samochodów starej generacji!
240. Proponowana strefa czystego transportu jest zbyt obszerna! Nie powinna w ogóle powstać; nie można odbierać mieszkańcom prawa własności i możliwości korzystania z samochodów starej generacji!
241. Co z motocyklami? Normy emisji dla pojazdów jednośladowych nie pokrywają się z tymi dla pojazdów dwuśladowych./Motocykle ze względu na ograniczony czas

użytkowania głównie lato czyli okres o najmniejszym zanieczyszczeniu powietrza powinny być nie uwzględniane w ograniczeniach

242. Sposób zgłaszania uwag jest beznadziejny, system zakłada tylko jedną uwagę więc jak zgłaszam kilka to muszę przeklikiwać po raz kolejny te same slajdy i kończąc pisanie nie wiem od czego zacząłem bo wyświetla się tylko 7 słów. Musiał jakiś wielki mózg te ankiety opracowywać. Naprawdę wam zależy na opinii ludzi?

243. Uważam że harmonogram jest zbyt mało wymagający i znacznie szybciej należy ograniczyć poruszanie się diesli Euro 4 - one nie mają filtrów DPF i przez to emitują bardzo dużo zanieczyszczeń. Czekanie aż trzy lata zanim ruch tych pojazdów będzie ograniczony to stanowczo za dużo!!!

244. Co jeśli ktoś ma stare auto powiedzmy 25 lat w super stanie taki klasyk którym jeździ na złoty i chce go zarejestrować na zabytkowy ale można to zrobić dopiero gdy samochód będzie miał 30 lat to przez te 5 lat ma samochód zamknąć w garażu i nie używać?

245. Jestem mieszkańcem, którego obejmie SCT. Posiadam samochód, który według wstępnych założeń nie będzie mógł się poruszać po SCT od 1.01.2024. Samochód jest w doskonałej kondycji i spełnia moje oczekiwania (ma swoje lata, ale jest absolutnie bezawaryjny). Nie wyobrażam sobie, żeby go zmieniać (ponosić spore koszty), aby kupować pojazd spełniający odpowiednie normy. Uważam, że mieszkańcy powinni być zwolnieni z wymogów SCT.

246. W przypadku samochodów diesla cała ta procedura ma sens ale w przypadku samochodów benzynowych robienie ograniczenia dla samochodów 20 letnich nie ma sensu. Samochody nie będą jeździły wiecznie. Ponadto utrzymanie w sprawności samochodów ponad 20 letnich robi się kosztowne i nieopłacalne. Problem rozwiąże się sam nie trzeba do tego żadnej ustawy. Jeśli 20 letnie auto jest dopuszczone do ruchu to znaczy że ktoś o niego dba ponad opłacalność. / Euro 1 dla benzyny tak jak w Niemczech.

247. Wyrażam sprzeciw wobec wprowadzenia stref czystego transportu w Krakowie.

248. Wyrażam sprzeciw wobec wprowadzenia stref czystego transportu w Krakowie.

249. *Pusty formularz*

250. Badania pokazują że takie strefy nie osiągają zamierzonych wyników, i lepiej się skupić na innych aktywnościach, ograniczających szkodliwe pyły, np. częstsze mycie jezdni, ulepszenie komunikacji miejskiej i robienie jej bardziej dostępnej.

251. Wyrażam sprzeciw wobec wprowadzenia stref czystego transportu w Krakowie.

252. Wyrażam sprzeciw do proponowanych zasad obowiązywania Strefy Czystego Transportu w Krakowie w obszarze ograniczonym 2. obwodnicą.

253. Wnioskuje o przesunięcie wszystkim terminów od dwa lata (etap 1 do roku 2025, 2 etap do 2026 itd.). Przesunięcie do czasu mieszkańcom na przygotowanie się do tego. Teraz nie jest dobry moment, ponieważ jest wojna i wysoka inflacja.

254. Mam samochód klasy Euro4, w proponowanej strefie SCT bywam kilka-kilkanaście razy w roku, jeśli rekreacyjnie zwykle korzystam z MPK, samochodem jeżdżę do CM Medicover na ul. Podgórskiej i nie wyobrażam sobie jechać z chorymi dziećmi autobusem. Wprowadzenie SCT uniemożliwi mi dostanie się z dziećmi do lekarza w pilnych przypadkach. Mam trójkę dzieci, kredyt mieszkaniowy, którego rata szybuje w górę, nie stać mnie na samochód lepszej klasy, wprowadzenie SCT uważam za dyskryminację.

255. Strefa jest za duża. Powinna kończyć się na ulicy Dietla i Grzegorzeckiej

256. Zmiany powodują dyskryminację społeczną.

257. Wnoszę o przyspieszenie etapu 3 z lipca 2023 na styczeń 2023, oraz etapu 4 ze stycznia 2025 na styczeń 2024.

258. Jest to dobra propozycja

259. „Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców.
260. Powinno być rozszerzone o Euro 3 także.
261. Jestem za każdym ograniczeniem wjazdu aut do centrum
262. Popieram proponowany harmonogram
263. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej).
264. Jeszcze zaostrzyć
265. Popieram
266. Strefa czystego transportu powinna być rozszerzona na całe miasto
267. Proponuję zaostrzyć wymagania dla pojazdów z silnikami Diesla i złagodzić dla pojazdów z silnikami benzynowymi. Zgodnie z przedstawionymi danymi starsze samochody benzynowe (Euro 1, 2 i 3) nie emitują mniej zanieczyszczeń niż pojazdy z silnikami Diesla z normą Euro 4. Dlatego proponuję ograniczyć wymagania do normy Euro 1 dla samochodów benzynowych w 2023 roku, a normę Euro 2 wprowadzić od 2025 roku.
268. Okres dostosowania się do wyznaczonej strefy jest zbyt krótki. Proponuję wprowadzić mniej rygorystyczne normy, np. Euro 1 dla poj. z silnikami benzynowymi od 2023 roku, a następnie w 2024 roku dopiero Euro 2.
269. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych. Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców, gdzie odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście.
270. Wnioskuje, aby nie było wyjątków od tych zasad dla mieszkańców wyznaczonego obszaru.
271. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń.
272. Dlaczego projekt dotyczy tylko wybranych stref Krakowa, a nie całego miasta. To nie sprawiedliwe i bez sensu.
273. Za wolno. Szkoda życia. Lepiej wprowadzić 3 etapy co rok i ostatni 1.01.2025 a nie w 2030
274. Jestem za wprowadzeniem tych ograniczeń
275. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych samochodów.
276. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie

tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszczów, gdyż to właśnie na tej

277. „Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszczów, gdyż to właśnie na te

278. Wiek pojazdu to czysta teoria. W praktyce, co można zaobserwować na drogach czasem za nowym samochodem zostaje chmura dymu a ze starego ale w dobrym stanie technicznym emitowane jest niewielka ilość zanieczyszczeń. Dlatego przede wszystkim należy w pierwszej kolejności zmusić stacje diagnostyczne do rzetelnego sprawdzania spalin oraz znacznie częściej przeprowadzać kontrole na drogach. Druga sprawa to dlaczego mieszkańcy STC mają być uprzywilejowani pod tym względem?

279. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń.

280. Popieram.

281. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszczów, gdyż to właśnie na tej

282. Objęcie Strefą Czystego Transportu Starych Dębnik

283. Nie mam uwag

284. Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszczów, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście. Dziennie przejeżdżają przez nią dziesiątki starych busów, emitujących ogromne ilości zanieczyszczeń. Należy również jak najszybciej ustalić i przedstawić mieszkańcom datę rozszerzenia strefy na obszar całego Krakowa

285. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszczów, gdyż to właśnie na tej ulicy notowane są największe stężenia zanieczyszczeń.

286. Popieram

287. *Pusty formularz*

288. Ze względu na różnicę w wysokości emisji zarówno pyłów jak i tlenków azotu pomiędzy silnikami diesla a benzynowymi konieczne jest zróżnicowanie wymogów w zależności od rodzaju silnika już od pierwszego etapu. Wnoszę o wprowadzenie minimalnych wymagań na poziomie EURO 3 dla silników benzynowych oraz EURO 5 dla silników Diesla.

289. Pomysł jest świetny. Kiedy jadę za truciелеm w centrum miasta czuję się bezradna. Zastanawiam się, jak to jest możliwe, że taki pojazd może bezkarnie jeździć drogami. Dobrze, że chociaż do centrum nie beda mogli wjechać truciеле. Brawo.

290. Jestem na TAK ! Moim zdaniem, nie ma co odwlekać. Odrazu zacząłbym od euro 4. W Niemczech to norma i to niekiedy w CAŁYCH miastach

291. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców
292. Popieram
293. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście.
294. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców.
295. Objęcie restrykcjami również mieszkańców i przedsiębiorców przejeżdżających i prowadzących działalność na terenie. Dla nich harmonogram wprowadzania może być nieco opóźniony, ale powinien wyglądać podobnie.
296. Uważam, że to super pomysł!
297. Popieram proponowane zasady
298. Dzień dobry, stanowczo popieram wprowadzenie SCT. Uważam, że ograniczenia dla diesli poniżej euro 5 powinny być wprowadzone szybciej - w 2024 roku. SCT powinna też być rozszerzona na całe miasto - objęcie tylko śródmieścia nie przyniesie dużych efektów w postaci poprawy jakości powietrza. Już od początku strefa musi obejmować Aleje Trzech Wieszców
299. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców
300. Popieram projekt SCT
301. Strefa nie przyniesie zauważalnego rezultatu i nie powinna zostać wprowadzona.
302. „Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście. Dziennie przejeżdżają przez nią dziesiątki starych busów, emitujących ogromne ilości zanieczyszczeń. Należy również jak najszybciej ustalić i przedstawić mieszkańcom datę rozszerzenia strefy na obszar całego Krakowa (obszar wewnątrz ekspresowej obwodnicy miasta - jej północna część ma być oddana do ruchu do 2025 r.). W kontekście ochrony powietrza jest to krok niezbędny. Dopiero wprowadzenie dużej strefy przyniesie znaczące korzyści dla powietrza i zdrowia mieszkańców.”

303. Jest to absolutne minimum potrzebne "na już". Mam nadzieję, że dalsze kroki zostaną podjęte czem prędyzej. Obawiam się tylko o egzekwowanie prawa, nie chciałbym, żeby było tylko papierowym przepisem.
304. Popieram w całości propozycję i pronuję przyśpieszyć etap II. Nie ma powodu, aby opóźniać go aż do końca 2025 roku.
305. niezbędne jest wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w Krakowie, jak i w innych miastach. Obecnie zbyt wielu ludzi umiera przedwcześnie z powodu złej jakości powietrza.
306. Przedstawiona mapka wprowadza w błąd nie pokazując zasięgu 2 etapu SCT.
307. Harmonogram wprowadzania SCT wyklucza pojazdy starsze pojazdy w wieku niepozwalającym jeszcze na rejestrację jako zabytek przez co osoby chcące zarejestrować taki pojazd jako zabytek będą zmuszone ponieść dodatkowy koszt magazynowania takiego pojazdu poza granicami Krakowa oraz kupna dodatkowego pojazdu.
308. Nie ma informacji o weryfikacji czy dany pojazd na pewno spełnia daną normę EURO co jest problemem przy dużej powszechności usuwania filtrów w nowszych samochodach. Dodatkowo w przypadku pojazdów zmodyfikowanych tak, aby ograniczyć emisję szkodliwych substancji (dodatkowe katalizatory, LPG) nie widzę sposobu na umożliwienie im łatwej rejestracji tych zmian tak, aby mogły się poruszać w obrębie strefy.
309. SCT powinno zostać powiązane z działaniami pomocowymi umożliwiającymi modyfikacje samochodów umożliwiające ograniczyć produkcję szkodliwych substancji. Takie działanie w szerszym aspekcie jest bardziej ekologiczne niż produkcja nowych pojazdów, zwłaszcza częściowo lub całkowicie zasilanych ogniwami elektrycznymi.
310. SCT powinno dotyczyć głównie silników Diesla jeśli zależy nam na ograniczeniu NOx i PM.
311. Brak badań dla pojazdów z instalacją LPG oraz ich porównania z ON i benzynowymi.
312. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście. Dziennie przejeżdżają przez nią dziesiątki starych busów, emitujących ogromne ilości zanieczyszczeń. Należy również jak najszybciej ustalić i przedstawić mieszkańcom datę rozszerzenia strefy na obszar całego Krakowa (obszar wewnątrz ekspresowej obwodnicy miasta - jej północna część ma być oddana do ruchu do 2025 r.). W kontekście ochrony powietrza jest to krok niezbędny. Dopiero wprowadzenie dużej strefy przyniesie znaczące korzyści dla powietrza i zdrowia mieszkańców."
313. SCT nie jest dobrym rozwiązaniem problemu uzależnienia mieszkańców od samochodów i ich nadużywania, szczególnie na krótkich dystansach. SCT to pomysł nakręcający sprzedaż nowych samochodów, a nie skuteczne narzędzie do walki z emisjami. Dodatkowo SCT dzieli ludzi na tych, których stać na nowe tzw. „czyste” auto i tych, których nie stać lub nie chcą go wymieniać, bo używają go okazjonalnie. Są lepsze i skuteczniejsze rozwiązania, jak promowane przez oficera rowerowego Strefy Małego Ruchu. Czyli podział miasta na sektory/strefy, do których każdy może wjechać autem, niezależnie od emisji. Jeszcze inaczej to ujmując. Każdy może dojechać do domu/kamienicy, ale nie można przez sektor/strefę przejechać tranzytem, co skutecznie zmniejsza ruch. Takie rozwiązanie wprowadziło w latach 70. Groningen w Holandii. W ostatnich latach Gandawa, Birmingham na obszarze podobnym do proponowanego

w Krakowie SCT. Duże stref małego ruchu powstało także w Londynie. SCT nie wyklucza zastosowania rozwiązań z zakresu organizacji ruchu eliminujących tranzyt. To może być narzędzie stosowane równolegle.

314. Zamiast SCT i dzielenia mieszkańców, na tych których stać na nowy samochód, a tych których nie stać, wprowadzania wątpliwych i drogich narzędzi kontroli przestrzegania SCT, proponuję wprowadzenie Stref Małego Ruchu, czyli rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu uniemożliwiających tranzytowe poruszanie się samochodem przez wybrane obszary. To nie jest zakaz poruszania się samochodem. To w ramach SCT chcecie go wprowadzić dla wybranych pojazdów. Sektory bez tranzytu SMR czy LTN w literaturze anglojęzycznej, są znane i skuteczne już od lat 70. Sektory proponował dla Krakowa w latach 90. Bodajże prof. Rudnicki z PK. Warto do tego rozwiązania wrócić, bo cały świat zaczyna nam odjeżdżać pod tym względem. Jeśli chcemy by Kraków dołączył do miast postępowych, powinniśmy na początek w obszarze 2. Obwodnicy wprowadzić podział na sektory, do których każdy może wjechać, ale wyjedzie w zasadzie w tym samym miejscu. Tylko wybrane ulice będą przenosić ruch taki sam jak obecnie, ale za to na pozostałych będzie on minimalny.

315. Zamiast SCT wprowadźcie proszę rozwiązanie sektorowe eliminujące tranzyt i podróże samochodem na krótkich dystansach. To rozwiązanie znane z miast holenderskich takich jak Houten, Groningen. Belgijska Gandawa dzięki wprowadzeniu takiego rozwiązania osiągnęła założony na 10 lat cel zwiększenia udziału ruchu rowerowego w dwa lata. To sprawiedliwe i skuteczne narzędzie działające na wszystkich, niezależnie od statusu majątkowego.

316. W pełni popieram wnioski. Wprowadzane stopniowo ograniczenia dają możliwości odpowiedniego przygotowania się na zmiany. Moim zdaniem obszar powinien być powiększony (być może z każdą kolejną datą graniczną).

317. Badanie techniczne powinno decydować a nie rok produkcji auta

318. W obecnej sytuacji troszczymy się bardziej o jakość życia naszych Braci z Ukrainy niż o jakość powietrza. Bo co z ich autami? Co z busami, drobnym biznesem, ubożającymi rodzinami itd. SCT - ok! Ale odłóżcie to na później, niech ustabilizuje się sytuacja. Nie dostarczajcie nam, mieszkańcom centrum, dodatkowego stresu. Wystarczy ten związany z parkowaniem...

319. Zwracam uwagę że zdecydowana większość samochodów dostawczych jest na ON. Tak restrykcyjne podejście utrudni dostawy i transport w strefie. Dodatkowo wprowadzane kolejne ograniczenia nie mogą wykluczać mieszkańców komunikacyjnie. Transport zbiorowy nie jest tu rozwiązaniem, wiele osób korzysta z samochodu poza miastem. Ograniczenia norm emisji spalin nie mogą dotyczyć mieszkańców strefy. Jednocześnie kolejne stopnie powinny być uzależnione od samochodów mieszkańców. Nie dopuszczalne jest wykluczenie pojazdów reprezentujących najbardziej popularną klasę euro wśród użytkowników. W szczególności w przedmiejscu kryzysu emigracyjnego i gospodarczego, niedopuszczalne jest zmuszanie mieszkańców do zakupu nowszych samochodów. Zmiana stopnia emisji na wyższą powinno następować nie szybciej niż po 5 latach, co powinno zapewnić naturalną wymianę floty samochodowej mieszkańców..

320. Wyrażam sprzeciw wobec wprowadzenia stref czystego transportu w Krakowie.

321. Wnioskuje, aby II obwodnica została włączona w SCT, przynajmniej na odcinku Krasieńskiego, Mickiewicza, Słowackiego, ze względu na dużą liczbę mieszkańców kamienic w bezpośredniej bliskości drogi na tym odcinku. Wnioskuje też o przyspieszenie sprowadzania ograniczeń, tak aby zmniejszenie poziomu NOx o 90% było osiągalne za 5 lat (2027).

322. Wg mnie wdrożenie pierwszych norm powinno zacząć się od Euro 5 albo nawet 6. Naprawdę chcemy pozwolić na wjazd 20+ letnim samochodom ? To nie będzie Czysta strefa.

323. Zamiast SCT wprowadźcie proszę rozwiązanie sektorowe eliminujące tranzyt i podróże samochodem na krótkich dystansach. To rozwiązanie znane z miast holenderskich takich jak Houten czy Groningen. Belgijska Gandawa dzięki wprowadzeniu Stref Małego Ruchu, jak nazywa to pracujący dla Krakowa oficer rowerowy, osiągnęła założony na 10 lat cel zwiększenia udziału ruchu rowerowego w 3 lata. Sektory to sprawiedliwe i skuteczne narzędzie działające na wszystkich, niezależnie od statusu majątkowego. Dobrze zorganizowane sektory przynoszą olbrzymią redukcję podróży wykonywanych samochodami, co pokazują wyniki z najnowszych wdrożeń w Londynie i Birmingham. Bardzo proszę przedstawić to narzędzie uczestnikom spotkania. Sprawdźcie czy jest dla niego akceptacja społeczna. Jestem przekonany, że mieszkańcy pędzą się na to zgodzą, niż na SCT, która poza wymuszeniem zmiany samochodu na nowsze większych efektów nie przyniesie. Poza tym stworzenie „zamkniętych” sektorów jest znacznie łatwiejsze we wprowadzeniu i kontroli niż SCT.

324. SCT nie jest dobrym rozwiązaniem problemu uzależnienia mieszkańców od samochodów i ich nadużywania, szczególnie na krótkich dystansach. SCT to pomysł nakręcający sprzedaż nowych samochodów, a nie skuteczne narzędzie do walki z emisjami. Dodatkowo SCT dzieli ludzi na tych, których stać na nowe tzw. „czyste” auto i tych, których nie stać lub nie chcą go wymieniać, bo używają go okazjonalnie. Są lepsze i skuteczniejsze rozwiązania, jak promowane przez oficera rowerowego Strefy Małego Ruchu. Czyli podział miasta na sektory/strefy, do których każdy może wjechać autem, niezależnie od emisji. Jeszcze inaczej to ujmując. Każdy może dojechać do domu/kamienicy, ale nie można przez sektor/strefę przejechać tranzytem, co skutecznie zmniejsza ruch. Takie rozwiązanie wprowadziło w latach 70. Groningen w Holandii. W ostatnich latach Gandawa, Birmingham na obszarze podobnym do proponowanego w Krakowie SCT. Duże stref małego ruchu powstało także w Londynie. SCT nie wyklucza zastosowania rozwiązań z zakresu organizacji ruchu eliminujących tranzyt. To może być narzędzie stosowane równolegle.

325. Brak możliwości dojazdu do dworca PKP, PKS. W przeciągu 8 lat obejmie to ponad 80 % kierowców. Beznadziejny pomysł.

326. Tworzycie enklawę bogactwa i dzielcie ludzi - w tej strefie tak naprawdę mieszka relatywnie mała część mieszkańców Krakowa. Komu i czyim interesom ma ona służyć? PIS łatwo wygra następne wybory

327. Dlaczego piszecie, że będą opłaty dające możliwość wjazdu, a potem że ich nie przewidujecie? Kłamięcie w interesie lobby krakowskich dealerów samochodowych????? Elektorat Wam tego nie zapomni

328. Chciałem zwrócić uwagę, że powodem posiadania starego samochodu przeważnie jest brak środków na zakup nowego, tak więc ludzie posiadający takie samochody prawdopodobnie nie będą mogli wjeżdżać samochodem do centrum. Sytuacja ta dyskryminowała by ludzi najbiedniejszych i dodatkowo stawiała ich w jeszcze bardziej niekorzystnej sytuacji. Ponadto, zakaz wjazdu na aleje spowoduje rozjeżdżenie osiedli na Salwarorze, jako że Aleje są jedyną drogą przelotową na zachód od centrum. Powinny więc one zostać wyłączone z tej strefy. Uważam, że powinno się również dopuścić samochody zabytkowe, bo inaczej nie będzie nawet możliwe organizowanie okazjonalnych przejazdów zabytkowymi autobusami...

329. Dla mieszkańców stref A,B,C, którzy kupili samochód będą wydawane zgody na wjazd i postój, takiego pojazdu.

330. Składam wniosek o nie wprowadzanie Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Mieszkańców i turystów nie stać na nowe samochody w szczególności na samochody

elektryczne. Te dodatkowo są niepraktyczne i nieekologiczne. Działanie takie jak tworzenie SCT jest działaniem przeciwko obywatelom i odbieranie im wolności. Proszę o zakończenie konsultacji i porzucenie pomysłu wprowadzania uchwał przeciwko obywatelom.

331. Obecne zasady nie przewidują wyjątku dla samochodów zabytkowych. Brakuje systemu opłat dla samochodów które wjadą do strefy nie spełniając normy.

332. Uważam, że wprowadzenie stref "Czystego Transportu" nie przyniesie żadnych zauważalnych pozytywnych zmian dokąd w małopolsce dopuszcza się spalanie w piecach zaspowowych niskiej jakości.

333. 1. Proszę o wyłączenie spod SCT pojazdów zabytkowych (na żółtych tabl), pojazdów historycznych (te, co mają ponad 40 lat, ale są na białych tabl lub czarnych) oraz pojazdów FSO, FSM, FSC, bo proszę zauważyć że mamy w Krakowie pojazdy naszego FSO, które wciąż są na białych i czarnych tabl, a nie mają jeszcze ponad 40 lat --> a czym się różni pojazd na białych tablicach od tego na żółtych? Tylko kolorem. Nie każdy chce wydawać ponad 1000zł na przerejestrowanie pojazdu. Zauważcie że pojazdy z innymi tablicami przechodzą co roku badanie techniczne, tzn że mamy pewność że są sprawne. A na żółtych nie przechodzą. Takimi autami jeździ się raz na ruski rok, więc nie spowodują wam strasznego zanieczyszczenia..

334. Stare Podgórze oraz rejon Hali Targowej jest miejscem punktów usługowych i handlowych. Ta część powinna zostać poza SCT! Poza tym Dietla i Grzegorzeczka, to ulice 'tranzytowe' w dalsze części miasta i zamykając je auta będą zmuszone jeździć naokoło - powodując korki na objazdach, a to oznacza większe zużycie paliwa, ciągłą jazdę na niskich biegach a więc i większe 'kopcenie' i wydłużony czas spalania bowiem zamiast przejechać np 2km w 5min będą jechać 7km w 20min!

335. Na Śniadeckich, Kopernika, Garncarskiej, Skarbowej znajdują się szpitale. Wg was poważnie ludzie starsi, schorowani mają sobie tam dojeżdżać rowerem? Albo kombinować przez pół miasta mpk będąc słabym? Bo nie mogą dojechać ani nawet nikt z rodziny ich nie może zawieźć? A może z biednej emerytury ciągle na taxi mają wydawać? Róbcie sobie SCT na Rynku albo w I obwodnicy. Grzegorzeczka i Dietla powinny zostać przejezdne.

336. Dzień dobry, chciałbym zwrócić uwagę na "motocykle". Motocykle i skutery z EURO 4 są objęte od 2017 roku. Proponowałbym dodać osobną tabelę dla motocykli, które mają zupełnie inne wymagania od Unii Europejskiej i Euro 5 jest dostępne od 2021. W moim przypadku skuter, który zakupiłem w 2020 będzie oznaczał że muszę do sprzedać w najbliższym czasie i kupić 2021 co jest zupełnie nowym zakupem.

337. nie zgadzam się na wprowadzenie stref

338. Ten prognozowany spadek emisji wyliczony jest na podstawie czego? Pandemia i 2020 pokazały, że zdecydowanie mniejsze natężenie ruchu wcale nie przełożyło się na zmniejszenie emisji. Chyba, że bierzecie pod uwagę Chiny, ale co mają Chiny do naszych realiów? Dodatkowo, jest to jawna dyskryminacja osób, które chcą kupować świadomie i korzystać z aut dłużej, a nie wymieniać co 4-5 lat. Jak to się ma do tej szumnej ekologii?! Bierzecie kupę kasy za idiotyczne pomysły,

339. Rok produkcji auta jest złym kryterium - diesel z 2015 któremu leją już wtryski wjedzie do SCT choć kopci na czarno, ale audi z 2000 które regularnie przechodzi przegląd i ma zdrowy silnik już nie?? Może niech na przeglądzie decydują o przyznaniu zezwolenia na uzyskanie nalepki patrząc po stanie technicznym auta?

340. Wniosek o odrzucenie projektu w całości ze względu na skandaliczną segregację obywateli ze względu na status materialny.

341. Zamiar wprowadzenia tych zmian powoduje dyskryminację i ograniczanie wolności obywateli naszego kraju.

342. Z ewentualnego zakazu powinni być wyłączeni mieszkańcy strefy.

343. Dyskryminacja silników diesla oparta jest na ideologii a nie na ich szkodliwości i powinna być odrzucona jako taka.
344. Dlaczego gdy kupiłem samochód z diesla z Euro 5 i zarejestrowałem w Krakowie jako mieszkaniec mam mieć zakaz wjazdu od 2027 roku? Czy prawo może działać wstecz? Nie, nie zmienię auta do 2027. Jeżeli auto zarejestrowałem to powinienem jeździć dokąd auto jest sprawne technicznie. Proponuję zakazać nowych rejestracji aut z normą niższą niż wejdzie w 2027 aby każda nowa rejestracja była już z najwyższą normą.
345. Co z samochodami osób pracujących w strefie? Dlaczego mieszkańcy strefy są traktowani w sposób uprzywilejowany w stosunku do osób spoza strefy, skoro mieszkańcy innych dzielnic płacą podatki w tym samym mieście? Dlaczego samochody spełniające nowsze normy w przypadku samochodów benzynowych będą traktowane lepiej, skoro już dziś wiadomo, że samochody z silnikami benzynowymi z wtryskiem bezpośrednim, bez filtrów cząstek stałych, emitują więcej cząstek stałych, niż starsze samochody z wtryskiem pośrednim? Co z samochodami, które mimo posiadania normy nowszej, rzeczywiście jej nie spełniają (afery diesla gate)? Czy przewidziano skutki społeczne takiej dyskryminacji osób, które nie mogą sobie pozwolić na zakup nowszego samochodu? Czy przeanalizowano obecną sytuację rynkową, gdzie zakup nowego samochodu jest bardzo drogi i nie zawsze możliwy z powodu przerwanych łańcuchów dostaw, co jednocześnie wpływa na niższą podaż samochodów starszych, spełniających normy EURO 6? Dlaczego prezentacja pokazuje spadek zanieczyszczeń w stosunku do stałego roku?
346. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście. Dziennie przejeżdżają przez nią dziesiątki starych busów, emitujących ogromne ilości zanieczyszczeń. Należy również jak najszybciej ustalić i przedstawić mieszkańcom datę rozszerzenia strefy na obszar całego Krakowa (obszar wewnątrz ekspresowej obwodnicy miasta - jej północna część ma być oddana do ruchu do 2025 r.). W kontekście ochrony powietrza jest to krok niezbędny. Dopiero wprowadzenie dużej strefy przyniesie znaczące korzyści dla powietrza i zdrowia mieszkańców.
347. Początkowe ograniczenie Euro 1 i 2 obejmuje bardzo niewiele pojazdów i ma niewielki udział w emisji. Może to spowodować, że posiadacze Euro 3 przyzwyczajają się, że mogą jeździć po strefie. Dlatego proponowałbym rozpoczęcie z Euro 3 przynajmniej dla Diesla, szczególnie, że pierwszy etap nie dotyczy mieszkańców i przedsiębiorców w strefie.
348. Dobrze by było zaznaczyć na propozycji, kiedy planowane jest rozszerzenie strefy do III lub IV obwodnicy. To będzie czas, gdy obejmie to większość mieszkańców Krakowa, więc też będzie potrzebny etap przejściowy.
349. podoba mi się
350. Około 70% samochodów nowych kupują firmy. W ostatnich 2 latach obserwujemy ograniczenia w dostawach nowych samochodów oraz znaczący wzrost ich cen, co spowodowało wymianę floty w firmach na nowszą, a zatem te w miarę młode używane auta nie trafiły też do odbiorców prywatnych. Średni wiek samochodu w Polsce wynosił 13 lat. W związku z tym proponuję odsunąć w czasie nakładanie ograniczeń poza obszar oznaczony 1 obwodnicą o co najmniej 2 lata, tzn. np. auta z silnikiem diesla spełniające normę Euro 5 powinny móc poruszać się swobodnie po Krakowie co najmniej do roku 2026.
351. Szanowni Państwo. Proponowany brak opłaty za wjazd do SCT dla samochodów, które nie spełniają odpowiedniej normy EURO sprawi, iż samochód ten zostanie

wykluczony z ruchu w SCT. Opłata o której mowa wedle ustawy dopuszczała tzw. wyjątkowy płatny wjazd do SCT samochodów, które nie spełniają normy EURO.

352. Dzień dobry, chciałbym przedstawić moje uwagi. 1. Samochody benzynowe spełniające normę Euro 4 są w Europejskich miastach uznawane za czyste, dlatego ich wjazd do strefy powinien być dozwolony do strefy niezależnie od czasu jej trwania, a nie jedynie do 2028r. Park maszyn Polaków ulega sukcesywnego odświeżaniu tak więc te samochody będą i tak znikać z dróg na rzecz Euro 5 i 6, jednocześnie nie stanowią one istotnego źródła cząstek stałych ani tlenków azotu, czego dowodzą Państwa badania - tak więc - nie utrudniajcie proszę życia właścicielom pojazdów benzynowych z normą Euro 4. 2. Strefa jest istotnie zbyt szeroka, powinna zajmować mniejszy obszar. 3. Do strefy za opłatą powinny móc wjechać pojazdy nie spełniające norm 4. Do strefy powinny móc wjechać pojazdy zabytkowe 5. Do strefy powinny móc wjechać jednoślady niezależnie od normy Euro
353. Jestem przeciwny wprowadzaniu takiej strefy! Nie stać mnie na nowe auto
354. Proszę o brak wyłączeń dla mieszkańców i przedsiębiorców - ich samochody trują tak samo jak samochody osób spoza SCT, dlatego nielogicznym jest ich wyłączenie z obowiązujących zasad.
355. Nie wszystkie auta emitują takie same ilości zanieczyszczeń. Starsze samochody z silnikiem Diesla produkowane do 2010 roku (do normy EURO 4) to 20% wszystkich aut jeżdżących codziennie po Krakowie, które emituje 80% pyłów. Ograniczmy ruch tych aut, które najbardziej zanieczyszczają powietrze jak najszybciej, ale samochodom z silnikiem Diesla, które spełniają EURO 5 pozwólmy jeździć dłużej. Średni wiek auta w Polsce to 13, więc samochód kupiony w 2013 powinien mieć szansę jeździć co najmniej tyle lat. Chyba, że zostaną wprowadzone w Krakowie znaczące dopłaty dla rodzin na wymianę samochodów, na takie spełniające normy (tylko nie na elektryczne, bo takie samochody są jeszcze na wczesnym etapie rozwoju), to wtedy co innego.
356. Dzień dobry, jak wymagani mają się do pojazdów powyżej 3,5 t. Tam normy euro nie są tożsame z normami dla pojazdów do 3,5t. Czy ograniczeniami będą objęte najbardziej zanieczyszczające środowisko busy/autobusy firm przewozowych często spełniające ledwo normę euro 1 o ile są w miarę sprawne technicznie (co rzadko jest spotykane)?
357. Proponowane zasady są bez sensu. Lepszym rozwiązaniem byłoby powiększenie terenów zielonych na powierzchni miasta. Biorąc pod uwagę, że dostęp do samochodów nowych jest znikomy ze względu na długie kolejki oczekiwania to średni wiek samochodów Polsce będzie coraz szybciej wzrastać.
358. Strefa powinna być mniejsza
359. To jest bandytyzm! Ludzie nie jeżdżą starymi autami bo tak lubią a dla tego że są biedni! Jestem rencistą i mam 1600 zł, nie stać mnie na drogi samochód. Do lekarza już nie dojadę, mam zdychać bo jestem ubogi!
360. Co w wypadku przedsiębiorców którzy nie prowadzą działalności bezpośrednio w SCT ale często wykonują w niej zlecenia? Jaka jest proponowana alternatywa do poruszania się po mieście (komunikacja pozostawia wiele do życzenia)? W mojej ocenie prawdziwym problemem nie są samochody ale brak płynności ruchu i sukcesywna zabudową wszelkich korytarzy przewietrzania miasta co w takim jego usytuowaniu jak krakowskie jest niedorzeczne.
361. Cały ten pomysł, kolejnej strefy jest głupi i niepotrzebny!
362. Szkoda marnować czas i środki na wprowadzenie strefy, dopłaty, itp. Należy to zostawić mieszkańcom. Już teraz mało kto ma potrzebę i chęć wjeżdzać do centrum. Jeśli mieszkańcy będą mieli więcej pieniędzy bo będą płacili mniejsze podatki/opłaty to sami wymienią samochody na nowsze.

363. Uwaga zawierała groźby i została usunięta.

364. W sytuacji gdy ceny utrzymania domu i żywności idą z dnia na dzień w górę, ceny samochodów nowych i używanych rosną Kraków wymusza na mieszkańcach wymianę samochodu na pojazd o cenie minimum 20.000 zł (żeby móc go użytkować przez 5 lat). To nie jest właściwy czas na takie decyzje - termin wdrożenia planu powinien zostać przesunięty minimum do czasu ustabilizowania sytuacji gospodarczej. Jak zwykle Kraków na pierwszym miejscu wśród miast NIEPRZYJAZNYCH dla mieszkańców.

365. Odcinek ulic Krasynskiego Mickiewicza i Słowackiego powinien być wyłączony ze strefy tak by można było przejechać każdym autem.

366. Zgadzam się

367. Witam, uważam że aleje 3 wieszcy oraz ulica Dietla i Grzegórzecka nie powinny być włączone do strefy czystego Transportu. Zakaz poruszania się pojazdami tymi ulicami przesunie tylko problem na inne ulice gdzie powstaną zatory/ korki i zwiększy się emisja zanieczyszczeń w innych rejonach. Powietrze i tak przesunie się w stronę centrum. Nie ma też alternatywnej sensownej drogi dla 2 Obwodnicy.

368. NA terenie strefy jest mnóstwo przedsiębiorców. Ci przedsiębiorcy korzystają z usług przedsiębiorstw transportowych które nie są mieszkańcami i mają utrudnione możliwości zdobycia jakichś zezwoleń. Wszystkie pojazdy transportowe powinny być wyłączone z tego zakazu wjazdu. Jak sprawdzać? NA podstawie dokumentów

369. Co z pojazdami wyprodukowanymi przez 1993, które nie spełniają Euro1?

370. Wnioskuje o uchylenie w całości strefy czystego transportu oraz ograniczeniami związanymi. Motywuję tą decyzję słabą zamożnością mieszkańców oraz przyjezdnych pracowników Krakowa. Uważam że rozwój gospodarczy miasta i okolic jest dużo ważniejszy.

371. Proszę o nieograniczanie wiekiem pojazdu strefy, ponieważ starszy samochód z wyższą normą euro (np. poprzez dodanie odpowiednich filtrów) będzie spełniał normy tak samo jak nowy samochód. Wszystko to może być sprawdzone przez Policję lub na stacji SKP.

372. Wycofajcie ten wniosek, to jest skandal!

373. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszczów, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście. Dziennie przejeżdżają przez nią dziesiątki starych busów, emitujących ogromne ilości zanieczyszczeń. Należy również jak najszybciej ustalić i przedstawić mieszkańcom datę rozszerzenia strefy na obszar całego Krakowa (obszar wewnątrz ekspresowej obwodnicy miasta - jej północna część ma być oddana do ruchu do 2025 r.). W kontekście ochrony powietrza jest to krok niezbędny. Dopiero wprowadzenie dużej strefy przyniesie znaczące korzyści dla powietrza i zdrowia mieszkańców.

374. Normę EURO proponuję sprawdzać po homologacji, a nie roczniku

375. Czy w strefie można poruszać się motocyklami

376. Z powodów covidu oraz wojny należy opóźnić wprowadzenie SCT w Krakowie. Dodatkowo strefa nie powinna obowiązywać na Alejach.

377. Cała ta wasza strefa czystego transportu to jeden wielki farmazon. Po pierwsze nie ma żadnego obowiązku do jej wprowadzania do końca 2022. Można, nie trzeba. Po drugie największy udział w krakowskim syfie mają okoliczne gminy, nie ruch samochodowy. Po trzecie mieszkańcy i przedsiębiorcy powinni być z tego wyłączeni, bo kto nam zapłaci za

wymianę samochodów? Po czwarte bilet okresowy czy rower elektryczny w zamian dla przedsiębiorców to jakaś kpina.

378. Propozycję, chociaż nieco złagodzone, nadal są zbyt rygorystyczne jak na warunki w naszym kraju. Jako miasto próbujecie równać się do krajów zachodnich, zapominając, że nie zarabiamy kwot zachodnich, a raczej wschodnie i niestety dla wielu ludzi zakup nowego auta nie jest realny finansowo nigdy. Nie próbujecie zrozumieć osób przede wszystkim starszych, które często mają ok 1000zł emerytury, a samochód jest ich jedynym przywilejem życiowym, który daje wolność w poruszaniu się i dotarciu choćby do szpitala czy lekarza w miarę komfortowo, bez konieczności tracenia ich cennego czasu w MPK, nie mówiąc o urojonych pomysłach żeby te osoby przesiadły się na rowery. Uważam, że ustanowienie w perspektywie co najmniej kilku lat max zakazu wjazdu samochodów nie spełniających normy euro 4 dla diesla i euro 3 dla benzyny, będzie zupełnie wystarczająco. Usilnie miastgo próbuje nie zauważyć, że problem smogu i zanieczyszczeń powietrza występuje niemal wyłącznie w zimie, a nie w lecie kiedy pojazdów jest dokładnie tyle samo na drogach. Pato deweloperska panująca w Krakowie jest koszmarem, nie auta.

379. samochody benzynowe od 2 etapu powinny mieć normę euro 4 nie 3. Emisja spalin to jedno drugie to inne substancje chemiczne ktore czesto w tak starych samochodach wyciekają na ulice czy chodniki oraz stwarzają zagrożenie w ruchu samochodowym

380. Wnioskuje o dopuszczenie do wjazdu do strefy samochodów kolekcjonerskich z opinią rzeczoznawcy oraz zarejestrowanych na żółte tablice również poza Krakowem.

381. Wnioskuje o zmniejszenie obszaru obowiązywania STC do ścisłego centrum i wyłączenie z nich Alej Trzech Wieszców i ulic w pobliżu, gdyż utrudni to funkcjonowanie mieszkańcom obszarów przylegających do strefy.

382. Jestem przeciwny, ponieważ nie poprawi to środowiska ani jakości powietrza. Utrudni to dojazd mieszkańców oraz spowoduje spadek turystyki. Ja na pewno będę omijał to miasto jak będzie strefa. Pojade wydać pieniądze tam gdzie nikt nie będzie mi życia komplikował.

383. Wg mnie mieszkańcy i przedsiębiorcy mieszkający i pracujący w obrębie strefy powinni mieć możliwość poruszania się autem bez względu na to jaką normę spełnia. Druga kwestia to zbudowanie parkingów dla osób, które nie mieszkają i nie pracują w strefie a potrzebują załatwić jakieś sprawy w obrębie strefy.

384. Proszę o uwzględnienie dostępu do strefy dla aut zabytkowych

385. Dzień dobry, jestem przedsiębiorcą prowadzącym działalność usługową polegającą na między innymi usuwaniu graffiti. Mnogość koniecznego sprzętu i pracowników wymusza na mnie konieczność dostarczania środków i ludzi na miejsce zlecenia, w tym oczywiście do ścisłego centrum Krakowa. Fizycznie auto podjeżdża na miejsce zlecenia, stoi nieraz cały dzień i po wykonaniu prac odjeżdża. Rocznie auto przejeżdża około 8-10 tys km w tym oczywiście poza Krakowem. Firmy nie będzie stać na zakup nowego auta nawet za 5 lat gdyż usługi takie nie są wyceniane na miliony złotych, a auto nie jest podstawowym narzędziem służącym do realizacji działań. Wnioskuje o 75% dofinansowania do auta, które w takim razie pozwoli w dalszym ciągu realizować działania związane z oczyszczaniem centrum miasta.

386. Nie zgadzam się

387. Znacząco obniży ilość turystów, utrudni życie nam zwykłym obywatelom, zyski będą znacząco niższe niż przedstawiane koszty jakie poniesiemy. Proponuje wybudować kopułę ponad Krakowem wtedy napewno będzie czysto i PUSTO.

388. W kontekście ekonomicznym, niestety jest to zbyt szybko. Na ten moment transport publiczny, w szczególności z aglomeracji jest niewydolny i niekonkurencyjny.

389. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście. Dziennie przejeżdżają przez nią dziesiątki starych busów, emitujących ogromne ilości zanieczyszczeń. Należy również jak najszybciej ustalić i przedstawić mieszkańcom datę rozszerzenia strefy na obszar całego Krakowa (obszar wewnątrz ekspresowej obwodnicy miasta - jej północna część ma być oddana do ruchu do 2025 r.). W kontekście ochrony powietrza jest to krok niezbędny. Dopiero wprowadzenie dużej strefy przyniesie znaczące korzyści dla powietrza i zdrowia mieszkańców

390. bzdury

391. W propozycji powiedziane jest o specjalnych rejestracjach dla samochodów zabytkowych wydanych przez UMK. Co oznacza "specjalna rejestracja"? Dodatkowo co z samochodami historycznymi niebędącymi z różnych powodów pojazdami zabytkowymi? Ponadto, z mapki wynika, że wjazd na Aleje Trzech Wieszców będzie zabroniony przez pojazdy niespełniające norm mimo, że z opisu w Państwa propozycji to nie wynika.

392. Brakuje jednoznacznych informacji odnośnie specjalnych oznaczeń UMK dla samochodów zabytkowych/historycznych wydanych przez UMK. Tym bardziej, iż na mocy ustawy auto nie musi posiadać tzw. "żółtych blach" aby być zabytkiem o dużym znaczeniu dla historii techniki. Wiele osób posiada auta historyczne, czyli spełniający wymogi (starsze niż 30lat oraz których produkcja co do modelu zakończyła się przed conajmniej 15 latami). Miasto Kraków powinno również uwzględnić pojazdy historyczne oraz jasno zdefiniować typ oraz sposób oznaczania tych pojazdów oraz oprzeć ich definicję o istniejące przepisy ogólne.

393. WNIOSKUJĘ O ZWOLNIENIE OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH z restrykcji zakazu poruszania dotyczących DIESELa - powód jest czysto ludzki ponad 85% osób niepełnosprawnych w Polsce porusza się starszymi Dieslami ze względu na brak funduszy na lepsze auta gdyż dla tych osób priorytetem nie jest lepsze auto a leczenie i życie. PROSZĘ O REALNE I ROZSĄDNE MYŚLENIE ORAZ ZROZUMIENIE TRAGEDII LOSU OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I O NIE ODCINANIE ICH OD SPOŁECZEŃSTWA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH PRZYSTOSOWANY SAMOCHÓD (na taki na jaki było ich stać kupić i dostosować) TO JEDYNA FORMA KOMUNIKACJI I PORUSZANIA SIĘ PO POLSCE (Przesłanki urzędowe: Art. 69 Ustawy zasadniczej - Konstytucji). Z USZANOWANIEM, Maciej Ambroziak i Joanna Muzińska

394. Wjazd i parkowanie samochodów bez uprawnień

395. Aleje 3 wieszców nie powinny być włączane do strefy.

396. W propozycji brakuje jakichkolwiek informacji na temat jednośladow z napędem spalinowym

397. Wprowadzenie strefy ograniczonej obwodnica autostradową to absurd - brak jakichkolwiek dużych parkingów dla przyjeżdżających spoza miasta!

398. Co mają te zasady wspólnego z rzeczywistością?! 1. Wycinanie katalizatorów i DPFów to norma co z tego, że na papierze będzie miał produkcję po 2014 czyli np. Diesel Euro 6 ?? Oczywiście organy, które mają to kontrolować czyli Stacje kontroli pojazdów mają to w „tylnej części ciała” bo gdyby mieli każdego dokładnie przeczesać to drogi w Polsce były by prawie puste... 2. Ograniczenie emisji to projekt „Ekologiczny” jak to możliwe że ościenne małe miasteczka i wsie palą w piecach czym popadnie i nikogo to nie obchodzi? A wg. Badań naukowych opartych o realne pomiary największym producentem

zanieczyszczeń do atmosfery są właśnie budynki mieszkalne a nie samochody ?? Brak skuteczności władz w tym zakresie w całej Polsce 3. Strefy w miastach ogólnie miały by sens głębszy gdyby te powyższe punkty w końcu przestały by być problemem. Kwestia stref rozwiązyanych w innych miastach na świecie, mocno powiązana jest z dobrą przepustowością środków komunikacji miejskiej, oraz co najważniejsze z możliwością zaparkowania bezpiecznie pojazdu przed granicą takiej strefy.

399. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście. Dziennie przejeżdżają przez nią dziesiątki starych busów, emitujących ogromne ilości zanieczyszczeń. Należy również jak najszybciej ustalić i przedstawić mieszkańcom datę rozszerzenia strefy na obszar całego Krakowa (obszar wewnątrz ekspresowej obwodnicy miasta - jej północna część ma być oddana do ruchu do 2025 r.). W kontekście ochrony powietrza jest to krok niezbędny. Dopiero wprowadzenie dużej strefy przyniesie znaczące korzyści dla powietrza i zdrowia mieszkańców.

400. kryterium roku produkcji, to kiepskie kryterium. Oznacza ono, że bez względu na stan techniczny i silnika dany pojazd może wjechać tylko dlatego, że wg producenta ma daną normę EuroSkoro auto przechodzi przegląd i jest wg prawa dopuszczone do ruchu, to dlaczego ma się właściciela pozbawiać możliwości transportu? Może jakiś inny sposób np na przeglądzie wydawane zaświadczenie o możliwości odebrania nalepki na auto czy coś?

401. Sprzeciw wobec powiększania sct! Dlaczego kiedy był twardy lockdown i auta nie jeździły smog nadal występował?? To nie aut wina i lockdown dobitnie to pokazał. Nie można robić mieszkańcom wykluczenia. Nie jesteśmy bogatym zachodnim społeczeństwem Część ludzi nie stać na nowe auta, część woli starsze gdyż są tanie w utrzymaniu i obsłudze - nie trzeba z byle wymianą żarówki ściągać pół przodu czy jeździć do warsztatu i płacić. Zwiększanie norm euro, to prowadzenie do wykluczenia. Mówicie że takich aut nie ma wiele, więc po co je wykluczać skoro stanowią mniejszość?

402. Uważam ten projekt za wysoce szkodliwy i niepożądany. Sama konstrukcja tzw. Strefy Czystego Transportu jest działaniem wymierzonym w jakość życia mieszkańców Krakowa i okolic oraz w żywotne interesy mieszkańców i firm funkcjonujących w mieście. Ten projekt trzeba wyrzucić do kosza.

403. Zakaz wyjazdu na Stare Podgórze czy za Rondo Grzegorzecoe spowoduje ucieczkę kierowców na pozostałe drogi objazdowe, które zakorkują się jeszcze bardziej niż obecnie. Tym samym auta będą kopcić dłużej. I to jet to lepsze rozwiązanie dla środowiska? Strefa w I obwodnicy czy na Rynku, ale nie w II ani żadnej więcej.

404. Proponowany obszar strefy jest zbyt obszerny. Okres przejściowy jest za krótki w stosunku do możliwości finansowych mieszkańców Krakowa, do wymiany samochodów na pojazdy spełniające zakładane normy.

405. Strefa za duża, za szybko wprowadzana i ze zbyt krótkim okresem przejściowym. Mieszkańców nie stać na tak szybka wymianę pojazdów

406. Zbyt biedne społeczeństwo, za szybko rozrosła się strefa parkowania, brak czasu przejściowego

407. Nie należy zapomnieć o właścicielach pojazdów wykluczonych ze SCT, ale posiadających nieruchomość która służy im za garaż, parking na posesji aby umożliwić im dojazd najkrótszą drogą w celu zaparkowania pojazdu na terenie nieruchomości nie będącej nieruchomością publiczną a mieszczącej się w obrębie SCT.

408. Proszę o zrobienie wyjątku dla pojazdów zabytkowych spełniających wymogi dla pojazdu zabytkowego ale nie posiadających żółtych tablic. Uzyskanie nalepki na takie auto mogłoby być na zasadzie jak dla norm euro tj okazanie dowodu rej.z rokiem produkcji. Tablice te są kosztowne, a kolor tablicy naprawdę nie sprawi, że Polonez nagle stanie się innym Polonezem. Albo dopisać choć pojazdy historyczne.
409. Pojazdy z instalacją gazową / najczystsze i ekologiczne paliwo / powinny być dopuszczone do ruchu w strefie niezależnie od roku produkcji.
410. Należy wydłużyć czas na wprowadzenie strefy. Wielu ludzi nadal porusza się pojazdami starszymi, nie z wyboru, ale z konieczności.
411. Wprowadzenie strefy znacznie odstraszy turystów od odwiedzania miasta, które znaczną część dochodów uzyskuje z turystyki. Dodatkowo uderzy w zwykłych mieszkańców i osoby dojeżdżające do pracy do centrum miasta. Należy w takim razie znacznie usprawnić komunikację miejską i dla osób, które nie mogą wjechać do centrum swoim samochodem wprowadzić darmową lub nisko płatną komunikację.
412. Jeśli postulat wjazdu do strefy samochodów z instalacją gazową niezależnie od roku produkcji nie zostałby zrealizowany, powinna być możliwość wjazdu za niewielką opłatą. Większości użytkowników starszych samochodów nie stać na zakup nowych.
413. Ogólnie wyrażam głośny i stanowczy SPRZECIW! Strefa tego typu to tworzenie wykluczenia społecznego mniej zamożnych. Proszę rozważyć, że każdy ma prawo do swobodnego poruszania się po naszym kraju, a zakazywanie wjazdu do jakiejś strefy tworzy nierówność.
414. Cały projekt jest do wyrzucenia, gdyż tylko utrudni mieszkańcom dotarcie do punktów docelowych. Chyba, że to strefa proforma, ale raczej wątpię. Zadbajmy o dobry stan techniczny aut, o dobre drogi na których nie trzeba stać przez pół dnia to i zanieczyszczeń będzie mniej.
415. Nie uważam rzezy powyższe pojazdy były aż takim problemem ekologicznym a jeśli już to proponuję wnieaty
416. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie i jak najszybsze ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują największe ilości zanieczyszczeń. Szczególnie ważne jest ograniczenie ruchu starszych aut z napędem Diesla, które nie posiadają filtrów cząstek stałych, przez co emitują duże ilości pyłów (samochody wyprodukowane w 2010 roku lub wcześniej). Strefa od początku powinna obejmować nie tylko wewnątrz drugiej obwodnicy, ale również Aleje Trzech Wieszców, gdyż to właśnie na tej ulicy odnotowywane jest największe zanieczyszczenie powietrza w mieście. Dziennie przejeżdżają przez nią dziesiątki starych busów, emitujących ogromne ilości zanieczyszczeń. Należy również jak najszybciej ustalić i przedstawić mieszkańcom datę rozszerzenia strefy na obszar całego Krakowa (obszar wewnątrz ekspresowej obwodnicy miasta - jej północna część ma być oddana do ruchu do 2025 r.). W kontekście ochrony powietrza jest to krok niezbędny. Dopiero wprowadzenie dużej strefy przyniesie znaczące korzyści dla powietrza i zdrowia mieszkańców.
417. Widać ewidentnie, że chodzi o łupienie mieszkańców Krakowa. Zachowujecie się jak okupant eksploatujący i szykanujący obywateli. Prawo używania legalnie nabytego pojazdu spełniającego wymagania prawa jest prawem nabytym, którego nie wolno żadnej władzy bez odszkodowania pozbawiać. Zrobiliście podobną voltę z kotłami w których ludzie nie potrafili palić. Teraz chcecie zrobić coś podobnego z mobilnością zamiast zgodnie z zasadami prawa eliminować pojazdy zaniedbane. Wasza polityka to polityka wykluczenia, która, mam nadzieję wykluczy Was. Społeczność nie chce Waszej polityki. Zorganizujcie referendum aby zobaczyć, że to co robicie nie jest zgodne z zasadą pomocniczości.

418. Należy upłynnić ruch wokół tej strefy, tak aby ulice zewnętrzne się nie korkowały. Jeżeli ruch poza tym terenem będzie płynny to samochody będą szybciej opuszczały strefę centralną i tym samym powietrze będzie czystsze.
419. Nie popieram pomysłu. Chyba że SCT w Krakowie będzie dotyczyć również (na takich samych zasadach) autobusów komunikacji miejskiej, pojazdów specjalnych (w tym tych uprzywilejowanych) oraz maszyn budowlanych (koparek, ładowarek, ciężarówek, pojazdów dostawczych, generatorów) i wszystkich innych silników diesla nie spełniających wskazanych przez uchwałę wymogów.
420. Pomysłu SCT w Krakowie nie popieram, ponieważ dotyczy on głównie starszych samochodów, które wykorzystywane są przez rodziny nie mogące pozwolić sobie na nowszy model. A w zamian SCT sugeruję radnym podniesienie poziomu funkcjonowania komunikacji miejskiej, dzięki której możliwe jest łatwiejsze wyeliminowanie nadmiaru samochodów osobowych z użycia w ścisłym centrum miasta.
421. To jest ok
422. Zakaz nie powinien obowiązywać samochodów zabytkowych (także tych niezarejestrowanych na "żółte blachy")
423. Miasto powinno przygotować jakiś system dowożenia samochodów niespełniających norm SCT na prywatne posesje, to znaczy, mam własne miejsce postojowe i nie zamierzam rezygnować z trzymania na mim swojego samochodu napędzanego silnikiem diesla z 1996 roku. Będzie potrzebny jakiś system przewożenia tego samochodu lawetą. Najlepiej miejską, z dopłatą od miasta, taką jak do biletów na MPK.
424. Mieszkańcy powinni mieć możliwość dojazdu do swoich posesji, mimo iż samochody nie będą spełniać norm
425. Jeżeli nie będzie możliwości wyłączenia pojazdu mieszkańca z zakazu wjazdu do strefy, to miasto powinno finansować wymianę samochodu, na taki, spełniający normy, tak jak miało to miejsce w przypadku na przykład nie spełniających norm pieców do ogrzewania.
426. Wprowadzanie STC powinno zostać odłożone w czasie, ze względu na problem z dostępnością nowych samochodów (kryzys na rynku, wysokie ceny, słaba pozycja złotego, wojna za granicą). Ludzi nie stać na kupno nowych samochodów, STC promuje bogatych.
427. Jeżeli wprowadzenie STC nie obniży poziomu zanieczyszczenia o zakładane dziś wartości, powinna zostać zlikwidowana, jako bezcelowa...
428. Jestem za proponowanymi zmianami
429. Żadna strefa
430. Wjazd dla pojazdów zabytkowych powinien być dozwolony dla pojazdów zarejestrowanych na tablice zabytkowe (tzw. żółte) wydane gdziekolwiek (a nie tylko przez UM Krakowa), a także dla pojazdów starszych niż 40 lat niezależnie od rodzaju rejestracji.
431. 1 Bardzo słuszne jest zróżnicowanie na różne normy dla diesli i benzyny, bo diesle zabijają nas dużo bardziej. 2 Zaproponowane daty wyglądają rozsądnie, ale trzeba by się zastanowić nad częściami drugiej obwodnicy gdzie na mapie jest zaznaczone, że dotyczy to również samej drugiej obwodnicy, a tam gdzie dotyczy to tylko jej środka - aktualnie w pierwszy sposób są zaznaczone aleje 3W, a przecież to po tej stronie miasta brakuje 3 obwodnicy. 3 nie dla ulgowego traktowania złomu mieszkańców jakichś stref - reguły muszą być takie same.
432. Argumentując wprowadzenie STC miasto powołuje się na przykłady miast jak Londyn, Berlin, Paryż. Są to miasta, a właściwie aglomeracje posiadające bardzo dobrze rozwinięty transport miejski, aglomeracyjny czy podmiejski. Będąc na poziomie przykładowego Paryża, mieszkańiec aglomeracji Krakowskiej miałby możliwość

skorzystania z szybkiej kolei miejskiej i przejazdu przykładowo z Gdowa do przykładowych Michałowic. Nistety, w Krakowie komunikacja zbiorowa kuleje, nawet w centrum a własny samochód to często konieczność. Nie każdego stać na nowy pojazd, jaki jest konkretny plan rozwoju transportu ziorowego na czas wprowadzania SCT? Do roku 2030 o ile wzrośnie ilość "wozokilometrów"?

433. Arterie przelotowe (Dietla, Limanowskiego, Grzegorzewska) powinny być wyłączone z SCT.

434. Wprowadzanie SCT powinno być zwieszane na czas ukończenia remontów dróg w Krakowie (i tak już dość korków). Do tego czasu można ograniczyć do centrum miasta (czyli w obrębie Plant), aby było zgodnie ustawą.

435. Zakaz nie powinien obowiązywać samochodów starszych (zabytkowych) czyli wyprodukowanych przed 2000 rokiem

436. Jeżeli ktoś straci możliwość parkowania swojego pojazdu "pod domem", miasto powinno przygotować odpowiedni strzeżony (jeżeli właściciel nie może sam doglądać własności) parking z dogodnym, regularnym dojazdem. Gdzie będą się znajdowały te parkingi?

437. W jaki sposób zostanie rozwiązana kwestia prywatnych miejsc postojowych na terenie SCT?

438. Powinna być przygotowana ofeta dla mieszkańców lubiących swoje starsze pojazdy. Na przykład godziny, w których zakaz nie będzie obowiązywał.

439. Zakaz powinien dotyczyć pojazdów relacje nie spełniających określonych norm, "normy" uzależnione od daty produkcji to fikcja.

440. Zakaz wjazdu starszych (tańszych) pojazdów to jawna dyskryminacja mniej zamożnych i ich wykluczenie komunikacyjne.

441. Proponowana w bieżącym kształcie SCT nie uwzględnia w żadnym stopniu zamieszkałych na terenie SCT pasjonatów dawnej motoryzacji, którzy z różnych powodów nie są w stanie zarejestrować swoich pojazdów jako zabytkowych. Pojazdy takie zazwyczaj pokonują rocznie marginalne przebiegi, z których zapewne większość polega albo na dojeździe na zloty, albo na wyjechaniu z miasta na trasę i późniejszym powrocie do miejsca parkowania na kolejne tygodnie / miesiące. W obecnym kształcie nasza pasja stanie się niemożliwa do realizacji już za półtora roku, a po otwarciu pełnego ringu wokół Krakowa wielu pasjonatów będzie miało olbrzymie trudności ze znalezieniem poza Krakowem bezpiecznego schronienia dla swoich pojazdów. Sądzę, że wielu z właścicieli dysponuje odpowiednim budżetem i byłoby w stanie opłacać okazjonalne poruszanie się po strefie swoim pojazdem. Opłaty mogłyby obowiązywać wyłącznie dla mieszkańców strefy i funkcjonować zarówno w formie opłaty godzinowej, jak i abonamentu – na podobnej zasadzie jak dostępne w naszym mieście parkowanie na godziny w aplikacjach mobilnych.

442. Zakaz powinien się ograniczyć do ścisłego centrum (płyta rynku, Mały Rynek, Floriańska), ograniczenie samochodów na tym etapie powinno być relizowane wyłącznie poprzez poprawę oferty komunikacji zbiorowej (bo jest bardzo słaba, więc ludzie jeżdżą samochodami na drogiej benzynie i ropie).

443. Przedstawiona propozycja różnych zasad dla pojazdów spełniających tę samą normę emisji EURO, w zależności od rodzaju paliwa jest dyskryminująca i tym samym niedopuszczalna. Z propozycji wynika że od 2025 roku będą do strefy wpuszczane pojazdy benzynowe starsze o 10 lat od napędzanych dieslem, które z kolei do strefy nie wjadą pomimo że spełniają taką samą normę. Zasady powinny być jednolite i równe dla wszystkich. Tego wymaga sprawiedliwość społeczna. Nie ma zgody na dyskryminację.

444. Wnioskuje o NIE rozgraniczanie normy dla silników wysokoprężnych na 6 i 6d, uważam że SCT powinno kończyć się na podstawowej wersji Euro6

445. 1. Na obszarze mającym być objętym SCT istnieją bardzo duże nierówności społeczne, wprowadzenie SCT będzie akcelerowało gentryfikację i odpływ mieszkańców, którzy często żyją "od pierwszego do pierwszego".
446. Smog w Krakowie jest w dużej mierze sezonowy, o ile faktycznie samochody zanieczyszczają powietrze również w lecie, to głównym tematem w kontekście zanieczyszczenia powietrza był zawsze okres zimowy.
447. Zanieczyszczenie powietrza to nie tylko spaliny, ale też generowany hałas. Poziom hałasu generowany przez pojazdy nie idzie w parze z normami emisji spalin. Warto zadać sobie pytanie jak można ograniczyć poziom hałasu generowany przez pojazdy i wyeliminować te najgłośniejsze.
448. A co z pojazdami które de-facto mają czystszy wydech niż w papierach albo dołożone filtry? Czy może wcale nie chodzi o ekologię?
449. W propozycji brak jest informacji o wymaganiach wobec motocykli. Jeszcze niedawno jeździłem motocyklem z normom Euro 2 i planuję zakup motocykla z normom Euro 3 (na taki mnie stać). Będę wdzięczny za upewnienie, że motocykle nie będą objęte tymi obostrzeniami. Warto zwrócić uwagę, że motocykle co do zasady nie są użytkowane w sezonie zimowym, kiedy smog jest największym problemem.
450. mam car z 97 r. papirologicznie euro2 organoleptycznie euro 4. Jestem przeciwny.
451. Nie przyniesie to rezultatu, słaby pomysł
452. Wyrażam sprzeciw wobec wprowadzenia stref czystego transportu w Krakowie.
453. Mieszkam przy ul..wiślisko chce jako mieszkanka mieć możliwość parkować auto na ulicy , a nie poza strefą. Mam dwójkę dzieci. Mam stare auto i nie stać mnie na kupienie nowego. Więc proszę żeby zmienić te graniczenia rocznicowe, na bardzi3juu7.
454. Jako mieszkaniec obszaru w pełni popieram wprowadzenie SCT w kształcie przez Państwa zaproponowanym. Mam jednak uwagę/wniosek odnośnie do samych konsultacji w tej sprawie. Mamy dyskutować różne scenariusze. Proszę poinformować nas, jak zamierzają Państwo zapewnić koordynację zarządzania SCT po stronie "władz miasta", gdy już SCT zostanie wprowadzona? Dotychczasowe doświadczenie mówi, że wiele z tego, co Państwo wprowadzają, jest potem torpedowane m.in. przez straż miejską i inne instytucje. Jaki scenariusz przewidują Państwo dla sytuacji, gdy egzekucja wjazdu do SCT będzie systematycznie ingorowana przez organy kontroli? Mamy powody sądzić, że tak będzie. Ustawili Państwo słupki, by uporządkować miejsca postojowe. Efekt? Budowlańcy, kurierzy, lepszy sort itd. wjeżdżają po chodniku "za słupki" i parkują bez konsekwencji całymi dniami. Pomalowali Państwo na jezdniach p-21. Efekt? Kurierzy, taksówkarze i inny lepszy sort ma teraz "gwarantowane" darmowe miejsce do zatrzymania. To wszystko dzieje się na oczach reszty mieszkańców i ośmiesza Państwa politykę. Co zrobić by z SCT tak nie było
455. Strefa powinna być węższa oraz wjazd w każdym etapie powinny mieć samochody spełniające wymogi euro 4 niezależnie od typu ich silnika, jak i motocykle bez względu na normę.
456. Kolejny bezsensowny projekt, który będzie kosztował miasto miliony, a nie rozwiąże ich problemów, co udowodnione zostało już na przykładzie innych miast, które tego typu strefy wprowadziły. Lepiej byłoby się zająć patodeveloperką, która ogranicza korytarze powietrzne w krakowie co powoduje utrzymanie się szkodliwych pyłów w powietrzu.
457. Wprowadzenie opłat dla samochodów nie spełniających norm emisji spalin, nie całkowity zakaz.
458. Moim zdaniem to skandaliczne, że zasady nie będą dotyczyć mieszkańców stredy - czyli defacto mieszkaniec może zasmradzać strefę 30 letnim dieslem ? Powinna być tu pewna konsekwencja działania i ludzie powinni dostosować się dla wspólnego dobra.

Zostawianie furtki do poruszania się samochodami niedozwolonymi będzie stanowiło poważną lukę w tym projekcie.

459. Stare auta powinny być wyłączone z tej strefy. Na oko widać które auto jest już zabytkiem, bo minioz lat 80, a które nie. Nie potrzeba do tego żadnych naklejek ani tablic ani kombinowania.
460. Proponowane zmiany to bujda na resorach. Spowodują zwiększenie korków w innych częściach miasta. Ponadto może się Państwu wydaje, że jest inaczej, ale Polacy nie jeżdżą starymi samochodami dla przyjemności, tylko dla tego, że ich nie stać na nowsze. Komunikacja miejska w Krakowie w dzielnicach peryferyjnych to kpina. Aby dowieść dziecko do żłobka mogę wybrać obecnie samochód albo jechać z trzema przesiadkami mpk, co tylko pokazuje poziom oferty przewozowej. Doprowadzą Państwo do tego, że cały Kraków zostanie objęty strefą czystego transportu i strefą płatnego parkowania...
461. Absolutnie nie taka duża strefa! Jak już to ograniczona Alejami i Westerplatte. Dietla, Kopernika, Grzegorzeczka, to ważne ulice! Są tam szpitale, przychodnie, RCK, ludzie muszą mieć swobodną możliwość dojechania gdy są potrzebujący. A nie kazać biednemu i choremu jeszcze płacić za wjazd lub taxi i za to, że go nie stać na nowe auto lub zdrowie nie pozwala stać w mpk czy jechać... rowerem. Litości...
462. Proszę o wyszczególnienie iż strefa jest z wyłączeniem 2. obwodnicy, tak, żeby można było się nią poruszać.
463. Mieszkam na obrzeżu proponowanej strefy. Po jej wprowadzeniu będę miał całkowicie odcięte poruszanie się po mieście w szczególności do rodziców w podeszłym wieku (85 lat). W sytuacjach zagrożenia zdrowia lub życia lub zwykłej pomocy czas dojazdu wydłuży się o minimum 15 minut nie uwzględniając korków, które są nieodłącznym stanem naszego miasta. Mam 12 letniego diesela zadbanego ale nie nowego. Nie stać mnie na elektryka. Rozwiązania hulajnogi, abonamentu itp są dla młodych i nie nakażdą porę roku. Proszę ponownie przemyśleć rozwiązania.
464. Strefa jest za duża. Powinna być ograniczona od południa do ulicy Dietla/Grzegórzechkiej. Ewentualnie do Wisły.
465. Wymaganie EURO6 dla Diesla powinno nastąpić nie wcześniej niż w 5. etapie. Czyli Etap 4. powinien dopuszczać nadal EURO5 dla Diesla.
466. Wnioskujemy o uzupełnienie scenariusza o wyłączenia istotne z punktu widzenia mieszkańców oraz przedsiębiorców - tj. dostaw realizowanych do mieszkańców Strefy Czystego Transportu (w szczególności dostaw zakupów, usług kurierskich), a także przewozów osób taksówkami. W świetle funkcjonowania podobnych regulacji w miastach europejskich – usługi te powinny zostać wyłączone z ograniczeń SCT. Usługi taksówkarskie odgrywają istotną rolę w tej części miasta. W przypadku braku możliwości całkowitego wyłączenia usług taksówkarskich z ograniczeń SCT, w naszej ocenie – przyjęty harmonogram wykluczania kategorii EURO 3 dla pojazdów benzynowych powinien być przesunięty o 2 lata w przypadku pojazdów świadczących usługi przewozu osób (do 31.12.2028), a tym samym kategoria EURO 4 byłaby minimalnym wymogiem dla taksówek od 1.01.2029 do 31.12.2030 r.
467. Na każdym etapie powiększania strefy wymogi nie powinny dotyczyć mieszkańców strefy.
468. Dla podróżnych przyjeżdżających do Krakowa (turyści, rodziny, znajomi) samochodami niespełniającymi norm, powinna być dostępna darmowa infrastruktura 'Parkuj i jedź' oraz darmowa komunikacja miejska.
469. Plan czasowy jest zbyt agresywny. Wiele osób będzie musiało wymienić względnie młody samochód. Plan powinien być opóźniony o przynajmniej dwa lata.

470. Ograniczenia dla Diesla powinny być osobne dla samochodów osobowych i ciężarowych. Samochody osobowe produkują mniej spalin i tym samym ich ograniczenia mogłyby być łagodniejsze np. EURO6 wprowadzone dopiero na etapie 6.
471. Wykluczenie motocykli z racji małego udziału procentowego w skali całego ruchu, zwłaszcza biorąc pod uwagę czas użytkowania motocykla przypadający na miesiące z najniższym zanieczyszczeniem powietrza.
472. Dzień dobry! Nie będę się rozprawiał nad pięknem tego tekstu , bo chcę poruszyć aspekty techniczne. Pytanie – skąd wzięliście informację że nie ma różnicy między zasilaniem samochodu Benzyną a LPG? Przecież to jest oczywisty fakt, że różnica jest , naprawdę długo nie trzeba szukać żeby znaleźć informacje i badania na ten temat. W dzisiejszych czasach sterowniki instalacji gazowych są dalece bardziej rozwinięte niż komputery fabryczne starych samochodów! W związku z czym mapy są dokładniejsze co zapobiega marnowaniu paliwa! <https://autoexpert.pl/artykuly/badania-emisji-spalin-samochodow-z-lpg-i-benzyna-bezolowiowa> <https://autokult.pl/32628,lpg-jako-ekologiczne-paliwo-to-o-nim-powinno-sie-dyskutowac-na-szczycie-klimatycznym> <https://warsztat.pl/dzial/14-instalacje-gazowe/artykuly/zasilanie-silnika-benzynowego-lpg-a-emisja-spalin,64420> <https://www.elpigaz.com/pl/ekologia-lpg/>
473. Wykluczenie rodzinnych vanów (lub wprowadzenie dla nich niższych norm, np. Euro 5 zamiast Euro 6), w których to udział silników benzynowych w ofercie jest nieporównywalnie mniejszy niż diesli, co skutkuje bardzo małą ich dostępnością na rynku. Warunkiem może być posiadanie dzieci przez właściciela pojazdu typu van.
474. Przesunięcie wprowadzenia normy Euro 6 dla diesli do 2030 roku.
475. Zmniejszenie opłat (zwłaszcza abonamentów miesięcznych) za wjazd do strefy pojazdami nie spełniającymi norm. Dobrym pomysłem może być zróżnicowanie cen dla samochodów spełniających różne normy emisji, np. Diesel Euro 3 - 300 zł/miesiąc, Diesel Euro 4 - 200 zł/miesiąc, Diesel Euro 5 - 100 zł/miesiąc.
476. prowadzenie jedno/kilku dniowych opłat za wjazd do strefy pojazdami nie spełniającymi norm - przydatne zwłaszcza dla turystów i gości mieszkańców.
477. Czy możliwa będzie certyfikacja samochodów (np. w OSKP), które technicznie powinny spełniać normę Euro 4, bo ich produkcja trwała nadal po jej wprowadzeniu, ale z racji daty produkcji posiadają normę Euro 3?
478. 1. Przesunięcie o co najmniej 2 lata początków każdego z wprowadzanych etapów. 2. Wprowadzenie opłat za wjazd pojazdów nie spełniających odp. norm. 3. Zmniejszenie strefy SCT do ścisłego centrum tj. w granicy ulic: Grzegórzecka, Dietla, Krasińskiego, Mickiewicza, Słowackiego, Wita Stwosza (obszar wewnątrz)..
479. Wnioskuje aby w I Etapie SCT co najmniej utrzymać rekomendacje zawarte w małopolskim Programie Ochrony Powietrza, czyli wykluczyć z ruchu pojazdy z silnikami diesla poniżej normy EURO 5. Nie powinno się również wprowadzać ŻADNYCH przywilejów dla mieszkańców Strefy. Wstępne propozycje p. Franka to kpina z mieszkańców i wyraz przerażającego braku troski o ich zdrowie.
480. Zakaz wjazdu w strefę od 01.03.2023 powinien obejmować samochody z normą od Euro 1 do 4. Termin wprowadzenia etapu 6 powinien zostać przyspieszony i wprowadzony od 2025. Kwota dopłaty do roweru elektrycznego powinna zostać podniesiona do 5 tysięcy
481. SCT promuje osoby zamożne ponieważ statystycznie posiadają nowsze samochody i jest im łatwiej wymienić samochód na spełniający normy.
482. Dopuszczenie w każdym okresie wjazdu samochodów osobowych z normami Euro4 i wyższych za stosowną opłatą.
483. Norma EURO III lub IV w starszym, niż aucie niż 2001 rok produkcji. Czy będę mógł wjechać?

484. Daty produkcji wyszczególnione, to daty od kiedy obowiązywały te normy. Samochody produkowane wcześniej często spełniały wyższe normy (np. silnik VW 1.8T benzynowy 150KM - produkowany w 2000 roku spełniał normę EURO IV. Czy zakaz wjazdu będzie obowiązywał na podstawie normy emisji spalin, czy tylko daty produkcji? Samochody sprowadzane ze stanów, często nowsze, nie spełniają norm, a starsze europejskie spełniają normy wyższe.
485. Co z mieszkańcami których nie stać na zmianę samochodu?!? Co z mieszkańcami którzy pracują poza Krakowem - mają tam dojeżdżać hulajnogą?!? Dlaczego miasto gnębi ludzi którzy od lat płacą tutaj uczciwie podatki?!? Żeby opuścili miasto?!?
486. Nie stać mnie na zmianę samochodu na nowy a pracuję poza Krakowem. Wniosek - po czterdziestu paru latach jestem zmuszony do przeprowadzania się!!!!
487. Wniosek: finansowanie zakupu nowych samochodów, spełniających normy, w zamian za złomowanie starych, tej samej klasy.
488. Wyłączenie z zakazu pojazdów mieszkańców, tak żeby można było dojechać do miejsca zamieszkania pojazdem który nie będzie spełniał norm SCT
489. Współfinansowanie wymiany starych, nie spełniających norm pojazdów, na nowe, spełniające normy, niestety bardzo drogie.
490. Nie!
491. Opóźnienie wprowadzenia strefy (jej ograniczenie do płyty rynku) na czas wyjścia z kryzysu (covid, słaby złoty, wojna na Ukrainie, bardzo drogie nowe i używane pojazdy).
492. Wyłączenie z zakazu strefy pojazdów mieszkańców.
493. Wyłączenie z sct pojazdów zabytkowych!
494. Wyrażam sprzeciw proponowanym rozwiązaniom. Wjazd do miasta nie powinien być ograniczony. Nie powinno się załamywać mieszkańcom korzystania z własnych pojazdów.
495. Zgłaszam sprzeciw. Uważam, że okres przejściowy powinien być dłuższy.
496. Witam, daty produkcji w stosunku do norm Euro odnoszą się do samochodów. Przykładowo norma Euro 4 dla samochodów to 2006r ale dla motocykli to 2016r. Pojawia się tu spora rozbieżność. Druga sprawa to sugestia żeby nie odbierać możliwości poruszania się już zarejestrowanym pojazdom na terenie SCT tylko odebrać możliwość nowych rejestracji pojazdów nie spełniającym wymogów. To nie zmusi Krakowian do zakupu samochodów w czasach gdzie ceny używanych szybują w górę a dostępność nowych jest ograniczona.
497. Dzień dobry. Co z samochodami wyprodukowanymi przed 2001 rokiem już z normą Euro3. Czy będzie możliwość uzyskania uprawnień do wjazdu bo badaniu emisji spalin na stacji diagnostycznej?
498. Nie wprowadzać ograniczeń dla mieszkańców danej strefy a jeśli już to ustalić godziny kiedy można poruszać się w danym obszarze
499. Nie zgadzam się to jest kompletnie bez sensu
500. Mieszkam w centrum, uprawiam sport na powietrzu i jestem zwolennikiem SCT, ale takie prawo absolutnie nie może działać wstecz. Tzn. jeśli przed jego uchwaleniem przedsiębiorca lub mieszkaniec SCT miał już tu zarejestrowane auto, powinien on otrzymać bezterminową zgodę na wjazd tego konkretnego pojazdu dopóki tylko będzie przechodził on ustawowe badania techniczne lub do momentu jego zbycia na skutek dobrowolnej decyzji. Nie jesteśmy tak zamożni, jak mieszkańcy wzorcowej Brukseli, żeby siłą zmuszać tutaj podatków do nagłej wyprzedaży majątku w postaci swoich pojazdów, co byłoby de facto wymuszeniem niekorzystnego rozporządzenia mieniem, niesprawiedliwym ze względu na konkretny adres zamieszkania lub prowadzenia firmy. Żadna z proponowanych rekompensat nie jest współmierna do konieczności wymiany auta na nowe, jeśli ktoś nie może z niego zrezygnować, bo np. w ramach SPP parkuje pod

domem w SCT, a raz w tygodniu musi odwiedzać starszych rodziców w innej części kraju. Takie auta siłą rzeczy będą się starzeć i w końcu wszyscy się ich chętnie pozbedziemy, ale każdy w swoim tempie, w

501. Czy byłaby możliwość aby rodziny z trójką dzieci mogły zawsze wjeżdżać do strefy czystego transportu nawet kiedy mają auto które nie spełnia norm? Np rodziny które mają Kartę dużej rodziny lub Krakowską kartę rodzinną 3+? Mając trójkę małych dzieci bardzo ciężko jest bez auta. Np jeżeli trzeba jechać do lekarza lub do szkoły czy nawet do kogoś w odwiedziny.

502. Czy była by możliwość dla rodziny z trójką dzieci o dofinansowanie do nowego auta które spełniało by normy wymagane w strefie czystego transportu ? Np na podstawie karty dużej rodziny lub krakowskiej karty rodzinnej 3+?

503. Czy była by możliwość dla rodziny z trójką dzieci o dofinansowanie do modyfikacji auta które nie spełnia norm tak żeby po modyfikacji je spełniało i miało normy wymagane w strefie czystego transportu ? Np na podstawie karty dużej rodziny lub krakowskiej karty rodzinnej 3+?

504. Oczekiwany spadek emisji to wynik profesjonalnych badań, czy fantazja i pobożne życzenia? badań

505. Mieszkam w centrum, uprawiam sport na powietrzu i jestem za SCT, ale takie prawo absolutnie nie może działać wstecz. Tzn. jeśli przed jego uchwaleniem przedsiębiorca lub mieszkaniec SCT miał już tu zarejestrowany pojazd, powinien on otrzymać bezterminową zgodę na jego wjazd dopóki będzie przechodził on ustawowe badania techniczne lub do momentu jego zbycia na skutek dobrowolnej decyzji. Nie jesteśmy tak zamożni, jak mieszkańcy Brukseli, żeby siłą zmuszać podatników do wyprzedazy majątku, co byłoby wymuszeniem niekorzystnego rozporządzenia mieniem, niesprawiedliwym ze względu na adres zamieszkania lub prowadzenia firmy. Żadna z proponowanych rekompensat nie jest współmierna do konieczności wymiany auta na nowe, jeśli ktoś nie może z niego zrezygnować, bo np. w ramach SPP parkuje pod domem w SCT, a raz w tygodniu musi odwiedzać starszych rodziców w innej części kraju. Takie auta siłą rzeczy będą się starzeć i w końcu wszyscy się ich pozbedziemy, ale każdy w swoim tempie, w zależności od stopnia zadbania o stan techniczny, rodzaju i zakresu eksploatacji oraz możliwości budżetowych.

506. Jest to kompletnie pozbawione sensu. W sposób naturalny samochody są wymieniane przez mieszkańców na nowe. Stosunek starych aut nie podlegających zakładanym normom do aut nowych jest tak mały, że ich użytkowanie nie ma absolutnie żadnego wpływu na stan powietrza. Lepiej zamiast wprowadzać bezsensowne ograniczenia warto by było się zainteresować tym co się dzieje wokół Krakowa i przeznaczyć te środki na starania o wymiany pieców.

507. Wyrażam sprzeciw aby wprowadzać jakiegokolwiek ograniczenia

508. Popieram

509. Popieram

510. Strefa wprowadzana jest na zbyt dużym obszarze na raz. Przepisy dotyczące pojazdów w strefie są nieprecyzyjne. Norma Euro 3 występuje w samochodach rocznik 2000. ... Samochody są teraz bardzo drogie, wprowadzenie tych zasad spowoduje wykluczenie dużej liczby mniej zamożnych mieszkańców. Czasy są bardzo trudne, zwłaszcza dla biedniejszych osób. Takie ograniczenie może być dla nich strzałem w plecy

511. Dlaczego miasto promuje osoby zamożne? Nowy samochód to gigantyczny wydatek. Jeśli ktoś pracuje np w sklepie to skąd na to wziąć? SCT wyklucza osoby biedne z możliwości np dojazdu do pracy, dowozu małych dzieci do szpitala/lekarza.

512. Dla osób biedniejszych, jakie są alternatywy? Samochód tylko dla bogatych? o to chodzi?

513. Wnioskuje aby te zakazy nie dotyczyły samochodów terenowych należących do mieszkańców Krakowa. Liczba takich pojazdów to niewielki odsetek wszystkich pojazdów. Pozwólcie nam nadal móc legalnie jeździć.
514. Uzupelniając poprzednie uwagi - wiele tzw. starych samochodów dobrych firm nadal znajduje się w doskonałym stanie technicznym, o co dbają ich właściciele, zmuszani teraz do sprzedaży poniżej wartości. Sprawna instalacja gazowa czyni te pojazdy nieszkodliwymi dla środowiska. Proponowana uchwała narusza wiele zasad i z pewnością - o ile nie dopuści się do ruchu w strefie - zostanie skutecznie zaskarżona.
515. Tylko bogaci mogą korzystać z tego programu no to wsie koło Krakowa też powinny zablokować
516. Wyłączenie z zasad SCT pojazdów jednośladowych - motocykli i skuterów.
517. Uprzejmie proszę żeby zmiany nie dotyczyły motocykli oraz innych jednośladow.
518. Mieszkam na Grzegórkach, jestem absolutnie za zmianami na korzyść klimatu, ale samochód wielu z nas jest konieczny do pracy, do opieki nad starszymi rodzicami, którzy mieszkają poza Krakowem, trzeba ich dowozić do szpitala, a nie każdego będzie stać na zmianę samochodu. Prawo nie może obowiązywać wstecz, powinno dotyczyć tych, którzy zakupią samochód po wprowadzeniu SCT. Nie można zmuszać ludzi do sprzedaży samochodu ze względu na miejsce zamieszkania, to odebranie praw obywatelskich. A te samochody, które są przed SCT powinny przechodzić przeglądy techniczne. Inaczej będzie to wyglądało na świadomą politykę pozbycia się rdzennych mieszkańców z centrum na rzecz turystów bez samochodów.
519. Wnioskuje o wyłączenie motorowerów i motocykli z tych restrykcji. Związane to jest z późniejszym wprowadzeniem tych norm dla jednośladow
520. wyłączenie jednośladow z planowanych zasad
521. Wyłączenie ze SCT motocykli i skuterów
522. Wyłączenie jednośladow ze strefy czystego transportu.
523. Uważam, że samochody z EURO 2 powinny być dopuszczone do ruchu. Zasady powinny być jak w Niemczech <https://www.nalepkaekologiczna.pl/plakietki-ekologiczne-w-niemczech/>
524. Normy emisji Euro inaczej się przydziela autom, a inaczej motocyklom - w treści natomiast używa się słowa 'pojazd'. Motocykle są pojazdami o mniejszej emisyjności niż auta (choćby z uwagi na mniejsze pojemności silnika), nie ma więc potrzeby by w tak nieuzasadniony sposób wyciąć z ruchu ten środek transportu (Euro5 od 2020, Euro4 od 2016). Wniesz więc by wprost dopisać, że ograniczenia nie dotyczą motocykli.
525. Wyłącznie pojazdów dwukołowych z SCT
526. Mieszkam pod Krakowem i obecnie jeżdżę dieslem. Skoro chcą Państwo wprowadzać rozwiązania ograniczające emisję spalin poprzez ograniczenie ruchu określonej grupy pojazdów to liczę, że zostanie poprawiona komunikacja, która dociera do gmin podkrakowskich. Może warto zachęcić ludzi do korzystania z komunikacji zbiorowej. Można np. zwiększyć częstotliwość kursów. Dodam, że dojeżdżam codziennie do pracy, do Krakowa.
527. Nie każdego stać na nowe auto które ma być w wymaganiach
528. Takie zmiany nie powinny nigdy dotyczyć mieszkańców, którzy już zamieszkują wyznaczoną strefę. To jest nieuczciwe, dlaczego mam być traktowany gorzej tylko dlatego, że mieszkam w danej strefie?
529. Wprowadzenie wymagania normy Euro6d dla pojazdów z napędem Diesel'a już od 2030 roku jest dużym ograniczeniem w stosunku do pojazdów o napędzie benzynowym.
530. Dzień dobry. 1) Z prezentowanych grafik wynika że SCT wprowadzana w pierwszym etapie od strony płn-zach obejmować będzie aleje. Jeśli to prawda, wnioskuje o

wyłączenie z SCT drugiej obwodnicy a uwzględnienie jedynie obszaru wewnątrz. 2) Wnioskuje o obniżenie wymagań względem pojazdów wyposażonych w instalacje LPG z uwagi na fakt iż generują one mniej zanieczyszczeń. 3) Strefa w obrębie czwartej obwodnicy jest zdecydowanie zbyt dużym obszarem. Uwzględniając ogólny stan komunikacji zbiorowej, ilość stref "park and ride", relatywnie niewielką ilość stacji ładowania samochodów elektrycznych, nieduży udział tych ostatnich w ruchu samochodowym oraz choroby wieku dziecięcego dot. elektromobilności, obszar wewnątrz czwartej obwodnicy będzie uciążliwy dla sporej ilości kierowców. 4) Jestem zdecydowanie przeciwny wobec wprowadzania SCT w jakiegokolwiek postaci.

531. Strefa obowiązywania jest zbyt duża.

532. Chciałam wyrazić swoje niezadowolenie z tego pomysłu. Zastanawiam się kto to wymyślił. Może ktoś postawi się w sytuacji rodziców którzy muszą odwozić swoje dzieci do szkoły/przedszkola. sama mam 2 małych dzieci które zawożę codziennie do przedszkola. W takiej sytuacji mam się przesiąść na autobus czy może wstane o 4 rano, zerwę dzieci łóżka i pójdziemy na nogach? A może ktoś kto to wymyślił da mi pieniądze na nowy samochód? Prawda jest taka- nie jesteś bogaty to jesteś zwykłym śmieciem w tym mieście. Czy ktoś w ogóle postawił się na miejscu ludzi których nie stać na zakup auta które spełnia wymogi? Kraków- Miasto Ludzi Bogatych. Do tego to wszystko prowadzi. Ludzie "przeciętni" Się tutaj nie liczą i nie mają nic do powiedzenia

533. Wprowadzenie strefy wymusi na mieszkańcach wymianę auta na nowsze. Zważywszy na sytuację na rynku aut: sprzedać po zaniżonej cenie - że względu na konieczność pozbycia się auta, a kupno po wysokiej cenie (większość aut używanych ma aktualnie ceny wyższe niż 2-3 lata temu). Łącznie, oznacza to podwójną stratę. Wprowadzenie strefy spowoduje więc, że w Krakowie będzie się coraz trudniej mieszkać. Tworzyć to będzie nierówność traktowania mieszkańców, z których najbardziej dotknięci będą mniej zamożni, boże powodując wysiedlanie ich z miasta. "Klasa średnia" również chętniej zacznie rozważać wyjazd za miasto: zamiast wydać np 60tys na wymianę sprawnego technicznie auta, to będą woleli dołożyć do wymiany mieszkania na dom poza Krakowem - oddając potem podatki gdzie indziej. Tutaj wjazd do strefy niedość że płatne parkowania (za czas parkowania), to jeszcze opłata za sam wjazd (za czas pobytu wewnątrz strefy, bez względu na to czy jeździ, czy stoi zaparkowane). Wnoszę o zaniechanie wprowadzenia strefy.

534. Strefa czystego transportu nigdy nie powinna dotyczyć mieszkańców danej strefy i jednośladów. Wprowadzenie danej strefy powinno zostać odsunięte w czasie aby dać więcej czasu kierowcom na zmianę auta (nie każdego stać na nowy samochód (rok to stanowczo za mało – powodowało by to jawną dyskryminację osób mniej zamożnych) Pojazdy z silnikiem diesla normy euro 4 - wiele z nich jest wyposażone fabrycznie w filtr cząstek stałych - w rzeczywistości spełnia podobne normy co euro 5 (producenci przygotowali się do wejścia normy euro 5 - pojazdy przed 2011 (wejście euro5) były już wyposażane w te filtry) dlatego uważam że pojazdy Diesel euro 4 powinny mieć wydłużony okres czasu wjazdu do strefy. Dla czego strefa ma nie dotyczyć pojazdów powyżej 3,5t - to właśnie takie pojazdy emitują najwięcej zanieczyszczeń (stare samochody dostawcze, busy jeżdżące po alejach (w złym stanie technicznym nie spełniające żadnych norm spalin). Powinny być prowadzone wrywkowe kontrole czystości spalin (przez policję z analizatorami spalin), a także prowadzone dokładniejsze kontrole na SKP

535. Tworzenie Stref Czystego Transportu jest niezgodne z konstytucyjną zasadą równości obywateli wobec prawa. Nie można tworzyć stref, w których obywatele będą segregowani w zależności od finansowych możliwości zakupu nowoczesnego środka transportu! To ukryty rodzaj dyskryminacji ludzi uboższych, często starszych, schorowanych, których nie stać na wymianę posiadanych pojazdów, a zostają pozbawieni

możliwości podjechania pod własny dom tym pojazdem, który aktualnie posiadają. Jeśli uchwała w sprawie powołania takiej strefy w Krakowie zostanie przez Radę Miasta przyjęta natychmiast zaskarżę ją do Wojewody i do Trybunału Konstytucyjnego, który już teraz powinien zająć się stanowiskiem Sejmiku Wojewódzkiego, który działał nie na bazie obowiązującego prawa, a raczej mody na ekologię. Adam Zyzman - mieszkaniec Krakowa (jeszcze!)

536. Wnoszę o zapis warunkowości wprowadzenia kolejnych etapów tylko i wyłącznie pod warunkiem wykazania, że wprowadzenie strefy wcześniejszego etapu (np 1) faktycznie przyniosło oczekiwany efekt (spadek zanieczyszczeń NOx pokazany w tabeli). W przeciwnym razie oznaczać to będzie bezsensowność tego działania i/lub zbyt wygórowane założenia.

537. Wnoszę o wyłączenie z ograniczeń wjazdu do Strefy samochodów wyprodukowanych przed 2000 ale spełniających normę Euro 3 i 4

538. Stanowisko co do minimalnej normy EURO jaką musi spełniać samochód zostało obniżone w stosunku do pierwotnego planu. Proponuję wykluczenie z ruchu w tej strefie samochodów poniżej EURO4. Takie pojazdy stanowią około 39% zanieczyszczeń NOx zgodnie z państwa badaniem, co sugeruje zauważalną poprawę jakości powietrza w przypadku wprowadzenia takiej zasady. Gdyby pójść jeszcze jeden krok dalej i dla silników diesla jeszcze podnieść poprzeczkę o jedno "oczko", czyli dopuścić do ruchu samochodu od EURO5, to teoretycznie likwidujemy 59% emiterów związków NOx.

539. Uważam że zasadne byłoby wyłączenie dojazdu do Dworca Głównego ze SCT ponieważ o różnych porach dnia i nocy ludzie z całej Małopolski są odbierani i zawożeni na dworzec. Zmiana taka nie miała by dużego wpływu na kształt samej strefy

540. Powinniśmy wyjąć dojazd oraz sam Dworzec Główny ze SCT. Z dworca korzystają nie tylko krakowianie ale również osoby które często są przywożone i odwożone z dalekich zakątków Małopolski.

541. Strefa czystego transportu nie powinna dotyczyć mieszkańców Krakowa - tylko przyjezdnych powinien zostać wydłużony okres wprowadzenia strefy aby kierowcy mieli więcej czasu na zmianę samochodu na taki z wyższą normą spalin pojazdy z normą euro 4 powinny dłużej niż w założeniach projektu posiadać możliwość wjazdu do strefy czystego transportu gdyż norma euro 4 stanowczo ogranicza ilość szkodliwych substancji dostających się do atmosfery. obszar ograniczający od strefy 2 do 3 nie powinien w ogóle powstać dla samochodów osobowych. powinien ograniczać wstęp pojazdom ciężarowym .

542. Uważam że powinniśmy obszar SCT rozszerzać stopniowo o mniejsze obszary, a nie że w następnym etapie SCT będzie rozszerzone na obszar wewnątrz 4 obwodnicy. Np. dodawać pewne fragmenty wewnątrz 3 obwodnicy.

543. Nie powinno dotyczyć mieszkańców Krakowa . Tylko przejezdnych

544. Euro4 diesel powinna być dopuszczona jako minimalna we wszystkich etapach

545. Myślę że lepszy efekt udało by się osiągnąć kontrolując skład spalin/zadymienie pojazdów jeżdżących po Krakowie. Bazowanie na normie Euro nie oddaje sytuacji na drogach. Jeżdżę dużo po Krakowie rowerem, skuterem i najczęściej dymem "w twarz" można dostać od młodszych aut z Dieslem, niesprawnych, po tuningu, lub z wyciętymi DPF-ami (EURO 4 w górę). Auta z EURO 3 często nie miały DPF-ów fabrycznie, były słabsze i nie dymiły tak (dużo mniejsza dawka paliwa). Dużo nowych aut benzynowych też jest po tuningu bez katalizatorów, lub ze sportowymi EURO 2/3. Dlaczego mieszkaniec starszego sprawnego auta nie będzie mógł wjechać do strefy, a niesprawne lub pozbawione ekologii (DPF/EGR) nowe lub młodsze auta już tak ?

546. Strefa jest za duża - takie ograniczenie i wyłączenie Aleii Trzech Wieszców pozbawi ludzi możliwości dojazdu do pracy - czy przepełnione, pełne uchodźców MPK da radę??

547. Wniosek o odrzucenie wprowadzenia SCT, oraz o całkowite zaprzestanie prac nad tym projektem.
548. Wnioskuje o wyłączenie granicy ze strefy lub objęcie czasowym dopuszczeniem mieszkańców sąsiednich obszarów gdyż brak możliwości przejazdu przez aleje paraliżuje sposób komunikacji z innymi częściami Krakowa dla mieszkańców Krowodrzy
549. Uważam, że nie powinno to obowiązywać mieszkańców i ich aktualnie posiadanych samochodów do końca życia technicznego. Można za to zakazać rejestrowania nowo nabytych samochodów przez mieszkańców strefy jeżeli te pojazdy nie spełniają norm.
550. W jaki sposób będzie określana norma spełniania przez pojazd ? Czy jeśli w aucie norma była zależna od silnika/osprzetu to czy po zmianie elementów na zgodne ze specyfikacją wyższej normy i przeglądzie /opini rzeczoznawcy jest auto będzie traktowane jako spełniające wyższą normę ?
551. Wniosek o wyłączenie jednośladów z planowanych zasad.
552. Mieszkańcy Krakowa, którzy mają starsze, sprawne auta powinni mieć możliwość użytkowania ich do śmierci technicznej. Wymiana sprawnych aut na nowsze to marnotrawstwo, a nie ekologia. Często bywam w Berlinie i tam samochody z początku lat 90-tych nie są szczególnie trudne do znalezienia z zielonymi naklejkami na szybie w strefach czystego transportu.
553. Sprzeciw, nie zamierzam zmieniać starego samochodu który jest reklamą
554. Przesunąć termin wjazdu z normą Euro 2 dla mieszkańców do 2025 roku. Wprowadzić jednorazowe przepustki dla osób odwiedzających mieszkańców z normą Euro 2. Wprowadzić możliwość posiadania więcej niż jednego samochodu z niską normą na jeden adres zamieszkania.
555. Zwolnienie motocykli z zasad
556. Nawet w Niemczech nie ma tak wymagających przepisów co do norm dla silników diesla. Norma EURO6 to powinien być maksymalny wymóg wjazdu do strefy od 2030r. Euro6d to już za duża przesada a jest to tylko sposób przeprowadzania testu. Co z samochodami które nie były testowane metodą RDE aby sprawdzić czy spełniają normę 6d? W Polsce nie zmienia się tak często samochodów bo ludzi na to zwyczajnie nie stać - inflacja i braki samochodów windują ceny nawet starych samochodów do poziomu absurdu
557. Nie należę do bogatych. Na samochód z 2004 roku musiałem długo oszczędzać (jeszcze go spłacam). To było moje skromne marzenie. Zabieracie mi wszystko.
558. Proszę sobie darować SCT i wprowadzić skuteczniejsze rozwiązanie eliminujące ruch tranzytowy. Profesor Rudnicki proponował już coś takiego w latach 90. Podział na sektory do których można wjechać, ale nie można ich przejechać tranzytem, co powoduje, że na krótkich dystansach, pomiędzy sektorami najczęstszym wyborem środka transportu stają się nogi, rower, tramwaj. Samochodem poruszają się naprawdę tylko ci co muszą. Ostatnio te rozwiązania na dużą skalę wprowadza Londyn i Birmingham, a kilka lat temu wprowadziła ją Gandawa. Nie trzeba do tego specjalnych narzędzi kontroli. Wystarczy znaki, słupki, donice z drzewami, może w jakimś miejscu potrzebne będą wysuwane słupki. Wszystko to i tak będzie tańsze niż wątpliwej szczeloności system oparty na kamerach.
559. Mój brat ma skromną działalność gospodarczą. Czy ten cały sprzęt budowlany ma zapakować do tramwaju?!?!
560. Nie zgadzam się. Mieszkańcy Polski nie są gotowi na wydatki zakupu nowego samochodu to nie są Niemcy że zarabiamy w euro i stać każdego na zakup nowego auta
561. Uważam że to jawna i bezczelna dyskryminacja osób mniej zamożnych takich jak ja i mój brat!!!

562. Proszę nie dzielić ludzi na bogatych i biednych. Proszę darować sobie SCT. Proszę o wprowadzenie tańszego rozwiązania „low traffic neighborhood” czyli strefy małego ruchu, pozwalające każdemu na dojazd do domu, ale likwidujące ruch tranzytowy. Powinniście Państwo znać to narzędzie. Podróżowanie autem na krótkich dystansach, wewnątrz 2. Obwodnicy przestaje być atrakcyjne. Mieszkańcy częściej wybierają podróżowanie pieszo, rowerem i tramwajem czy autobusem.
563. Proszę ograniczyć strefę wyłącznie do Starego miasta. Obręb Rynku Głównego.
564. Stanowczo protestuje przeciw takim rozwiązaniom. Nie stać mnie na samochód z takimi normami. Naprawdę. A to oznacza że miasto mnie wyrzuca!
565. Wnioskuje o wprowadzenie LTN - sektorowej organizacji ruchu, całkowicie eliminującej ruch tranzytowy z wnętrza 2 obwodnicy. SCT podzieli tylko ludzi na tych co stać na nowe auto i tych których nie stać na wymianę na nowszy model. W mojej ocenie SCT to wymysł przemysłu motoryzacyjnego, aby sprzedać nowe auta. Strefy w Niemczech zostały wprowadzone mniej więcej w czasach kryzysu ok 2008 roku, właśnie po to, by napędzić sprzedaż nowych samochodów. Poza tym SCT wymaga specjalnej kontroli, a z tym w naszym kraju jest najgorzej. To nie będzie działać wcale. Natomiast sektory się sprawdzają wszędzie, gdzie się je wprowadza, patrz Londyn, Gandawa, Birmingham, Groningen. Proszę o poważne potraktowanie mojego wniosku i odniesienie się do niego w raporcie z konsultacji.
566. Jak będę mógł dojechać do mojej mamy i przywieźć jej niezbędne zakupy. I jak będę mógł tam wjechać i zabrać ją do lekarza. Mama mieszka na Zwierzynieckiej!!
567. Z ograniczeń ustanowionych dla SCT muszą zostać zwolnieni wszyscy mieszkańcy Krakowa a także posiadacze zarejestrowanych już w Krakowie pojazdów. To my mieszkańcy Krakowa płacący podatki na funkcjonowanie miasta, musimy zostać wyłączeni z dodatkowych ograniczeń opisywanych w SCT. Takie rozróżnienie z łatwością można realizować. Wystarczy prowadzić rozróżnianie wg tablic rejestracyjnych (KR).
568. Opisywane przez ZTP tak zwane "badania" i symulacje są nierzetelne. Ostatnie 5 lat pokazuje, że ruch samochodowy nie jest źródłem smogu w Krakowie. Największe stężenia pyłów i zanieczyszczeń powietrza w Krakowie są notowane w porze nocnej od godz 22 do 7 rano, czyli w okresie kiedy nie ma ruchu samochodowego. Prawdziwym źródłem uciążliwości smogu jest brak wentylacji miasta spowodowany nadmierną i nieskładną zabudową. Istnieje 100% korelacji pomiędzy prędkością wiatru a wskaźnikami zanieczyszczeń powietrza.
569. Dlaczego kopiujecie nie te wzorce co trzeba. Wprowadzając SCT zabranianie jeździć samochodem najbiedniejszym. Bogatych to nie ruszy. Wprowadzając rozwiązania organizacji ruchu jak w Groningen czy Gandawie, które spowodują, że samochód nie będzie pierwszym wyborem, bo bardziej się będzie opłacało jechać tramwajem czy rowerem, albo pieszo, wprowadzicie społecznie sprawiedliwe rozwiązanie wykluczające tranzyt, a nie ludzi niezamożnych. Zapytajcie oficera o strefy małego ruchu, będzie wiedział o czym piszę.
570. SCT nie jest dobrym rozwiązaniem problemu uzależnienia mieszkańców od samochodów i ich nadużywania, szczególnie na krótkich dystansach. SCT to pomysł nakręcający sprzedaż nowych samochodów, a nie skuteczne narzędzie do walki z emisjami. Dodatkowo SCT dzieli ludzi na tych, których stać na nowe tzw. „czyste” auto i tych, których nie stać lub nie chcą go wymieniać, bo używają go okazjonalnie. Są lepsze i skuteczniejsze rozwiązania, jak promowane przez oficera rowerowego Strefy Małego Ruchu. Czyli podział miasta na sektory/strefy, do których każdy może wjechać autem, niezależnie od emisji. Jeszcze inaczej to ujmując. Każdy może dojechać do domu/kamienicy, ale nie można przez sektor/strefę przejechać tranzytem, co skutecznie zmniejsza ruch. Takie rozwiązanie wprowadziło w latach 70. Groningen w Holandii. W ostatnich latach Gandawa, Birmingham na obszarze podobnym do proponowanego

w Krakowie SCT. Duże stref małego ruchu powstało także w Londynie. SCT nie wyklucza zastosowania rozwiązań z zakresu organizacji ruchu eliminujących tranzyt. To może być narzędzie stosowane równolegle.

571. Zamiast SCT i dzielenia mieszkańców, na tych których stać na nowy samochód, a tych których nie stać, wprowadzania wątpliwych i drogich narzędzi kontroli przestrzegania SCT, proponuję wprowadzenie Stref Małego Ruchu, czyli rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu uniemożliwiających tranzytowe poruszanie się samochodem przez wybrane obszary. To nie jest zakaz poruszania się samochodem. To w ramach SCT chcecie go wprowadzić dla wybranych pojazdów. Sektory bez tranzytu SMR czy LTN w literaturze anglojęzycznej, są znane i skuteczne już od lat 70. Sektory proponował dla Krakowa w latach 90. Bodajże prof. Rudnicki z PK. Warto do tego rozwiązania wrócić, bo cały świat zaczyna nam odjeżdżać pod tym względem. Jeśli chcemy by Kraków dołączył do miast postępowych, powinniśmy na początek w obszarze 2. Obwodnicy wprowadzić podział na sektory, do których każdy może wjechać, ale wyjedzie w zasadzie w tym samym miejscu. Tylko wybrane ulice będą przenosić ruch taki sam jak obecnie, ale za to na pozostałych będzie on minimalny.
572. Zamiast SCT wprowadźcie proszę rozwiązanie sektorowe eliminujące tranzyt i podróże samochodem na krótkich dystansach. To rozwiązanie znane z miast holenderskich takich jak Houten czy Groningen. Belgijska Gandawa dzięki wprowadzeniu Stref Małego Ruchu, jak nazywa to pracujący dla Krakowa oficer rowerowy, osiągnęła założony na 10 lat cel zwiększenia udziału ruchu rowerowego w 3 lata. Sektory to sprawiedliwe i skuteczne narzędzie działające na wszystkich, niezależnie od statusu majątkowego. Dobrze zorganizowane sektory przynoszą olbrzymią redukcję podróży wykonywanych samochodami, co pokazują wyniki z najnowszych wdrożeń w Londynie i Birmingham. Bardzo proszę przedstawić to narzędzie uczestnikom spotkań. Sprawdźcie czy jest dla niego akceptacja społeczna. Jestem przekonany, że mieszkańcy pędzą się na to zgodzą, niż na SCT, która poza wymuszeniem zmiany samochodu na nowsze większych efektów nie przyniesie. Poza tym stworzenie „zamkniętych” sektorów jest znacznie łatwiejsze we wprowadzeniu i kontroli niż SCT.
573. Moja mama mieszka w ekstremalnych warunkach które zapewniło jej miasto. Nadmieniam że jest to samo centrum (Zwierzyniecka). Odbieracie mi państwo nawet dojazd do niej i zrobienie zakupów. Jak to będę mógł zrobić. Rowerem!!!!?????!!
574. Wnioskuję o włączenie z ograniczeń wjazdu w SCT dla pojazdów zabytkowych.
575. Proponowana strefa jest symboliczna, powinna być szersza, ale rozumiem, że nie od razu Kraków zbudowano...
576. Nie dla SCT. Tak dla sektorowej organizacji ruchu. Będzie można dojechać do każdej kamienicy, ale nie będzie się można poruszać tranzytem przez centrum. Nie będzie całonocowego korka na Wielopolu i Westerplatte, bo go tam nie powinno być. Od tranzytu jest 2 obwodnica. Jej wnętrze powinno zostać podzielone na sektory/strefy zamknięte dla ruchu tranzytowego. Jedynie tramwaje i rowery mogłyby się poruszać tranzytem. To naprawdę działa i myślę, że o tym wiecie. Dobre przykłady są w Londynie, Gandawie, Groningen.
577. Prezentowane ograniczenia ustanowione dla SCT nie mogą dotyczyć mieszkańców Krakowa. Jeżeli proponujecie nie wpuszczać nas do centrum to oddajcie zapłacone przez nas podatki i opłaty lokalne z których przecież była i jest finansowana cała infrastruktura tego centrum. Wszyscy płacimy to wszyscy korzystamy, a nie tylko wybrańcy.
578. Wystarczy wyeliminować tranzyt wprowadzając rozcięcia ulic, nowe jednokierunkowe czy jeśli zajdzie potrzeba wysuwane słupki, a emisja zanieczyszczeń spadnie. Tak się stało po wprowadzeniu jednokierunkowej Basztowej. Odszukajcie projekt sektorów profesora Rudnickiego.

579. Nie udało się upilnować skutecznie małej SCT na Kazimierzu, a tu się porywacze na tak duży obszar? Jak dla mnie to działania pozorowane. Chcecie naprawdę ograniczyć ruch samochodów w centrum? Macie moje poparcie, ale wprowadźcie LTN, strefy małego ruchu, sektory bez tranzytu. Zasada jest prosta. Tworzy się sektor, do którego każdy może wjechać, ale nie można przez niego przejechać tranzytem. W praktyce wyjeżdża się z sektora w tym samym miejscu co się wjeżdżało. Sektor działa jak droga bez przejazdu dla samochodów, ale jest otwarty dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.

580. Wnioskuje o odstąpienie od SCT na rzecz stref małego ruchu. W Londynie nazywają to w skrócie LTN. Na pewno wiecie o czym piszę. Holendrzy to wprowadzili jako pierwsi w Groningen. Są też tak zorganizowane osiedla w Krakowie, np. Bronowice małe. Nie ma tam uciążliwego tranzytu, bo można na osiedle wjechać i wyjechać tylko jedną drogą przez ul. Zarzecze. Tak powinien być zorganizowany ruch na całym obszarze proponowanej SCT. W pierwszym etapie. W kolejnych takie narzędzie eliminacji tranzytu powinno się rozszerzać dalej. Mieszkańcy innych dzielnic też zasługują na ciszę i bezpieczeństwo.

581. Proponuję dopuszczenie aut starszych na podstawie badania czystości spalin (modernizacje układu wydechowego czy silnika)

582. ZTP deklaruje na stronie www: " Zasady, które będą obowiązywały w Strefie będą oparte o normy Euro i będą określać dopuszczalną ilość emitowanych zanieczyszczeń z silników samochodów." W projekcie ZTP dotyczącym SCT są podane dwa kryteria wjazdu do Strefy Czystego Transportu (SCT) a nie jedno. W projekcie zapisano restrykcje nie tylko w oparciu o normy Euro ale także rodzaj paliwa. Należy przywrócić oryginalne założenia SCT i tym samym przedstawić propozycje ewentualnych ograniczeń SCT opierającą się wyłącznie na normach Euro.

583. Wystarczy wokół rynku

584. *Uwaga wulgarna – została usunięta.*

585. Plan wprowadzenia SCT opiniuję NEGATYWNIE. Wprowadzenie takich ograniczeń, w czasie obecnego zagrożenia bezpieczeństwa państwa oraz bezpieczeństwa i porządku publicznego, rosnących w sposób nieprzewidywalny cen energii (w tym kosztów ogrzewania) będzie dodatkowym czynnikiem destabilizującym nasze życie. Jedynym uzasadnionym działaniem do wykonania przez Państwa w obecnej sytuacji byłoby, w mojej opinii, wystąpić do właściwego Ministra z wnioskiem o zawieszenie wykonywania przepisów nakazujących wprowadzanie stref SCT. Wprowadzenie strefy oznacza de facto konieczność rezygnacji z posiadania samochodu niespełniającego wymagań SCT lub wymiany go na nowy lub korzystanie tylko z komunikacji zbiorowej. Spełnienie tych warunków dla większości obecnych posiadaczy samochodów "starszych" jest niemożliwe: zakup nowego samochodu oznacza bardzo duży wydatek, przestawienie się na komunikację zbiorową oznacza co najmniej podwojenie czasu dojazdu do i z pracy. Uwaga: komunikacja z gmin ościennych oparta na busach jest niewystarczająca w godzinach szczytu i nie gwarantuje dojazdu do pracy na czas.

586. Absolutnie nie zgadzam się na wprowadzenie SCT! Jak możecie Państwo twierdzić, że ten horrendalny pomysł nie dyskryminuje osób mniej zasobnych! Najczęściej właśnie oni są właścicielami starszych aut, nie dość, że nastąpiłby dyskryminacja na poziomie dostępu do centrum miasta, to jeszcze chcecie pobierać od osób mniej zarabiających dodatkową opłatę! A co z emerytami, rencistami, którzy mieszkają w starych kamienicach w centrum miasta, wyjazd samochodem jest dla nich czasami jedyną możliwością by pojechać do sklepu czy lekarza, to jest totalna dyskryminacja! Tylko dlatego, że auto nie „łapie się” w wymyślone przez was widełki..dlaczego nie ustalać normy po przeglądzie i rzeczywistym wytwarzaniem spalin. A na zakończenie Państwa pomysł jest zwykłym utrudnianiem życia mieszkańcom i Podatnikom

587. Domniemane korzyści z proponowanych drastycznych ograniczeń są tylko hipotetyczne. Hipotetyczne są także wskaźniki procentowe poprawy jakości powietrza. Odpowiedzialne wprowadzanie takich zmian wymaga podzielenia na etapy i analizy rzeczywistych skutków po każdym etapie. Etapy powinny być dłuższe, co najmniej okresy 3-letnie. Ograniczenia kolejnych etapów powinny być określone po analizie rzeczywistych skutków poprzedniego etapu.

588. Strefa czystego transportu dyskryminuje biedniejszych mieszkańców i jest niezgodny z konstytucją która zakazuje takich praktyk. Wielkość strefy spowoduje całkowity paraliż miasta i uniemożliwi całkowicie życie i pracę mieszkańcom nie tylko strefy ale też osób które dojeżdżają do pracy bo zablokowane zostaną główne arterie miasta aleje „powstańców śląskich i herlilnga. Po 2 latach epidemii mamy wojnę i 2 miliony utrzymanków a urzednicy chcą żebyśmy kupili nowe auta to jest drwina z ludzi którzy was utrzymują.

589. Czy można brać pod uwagę również datę zakupu auta którego będzie dotyczyć zakaz wjazdu do SCT? Np w 2020 roku zostało kupione auto z datą produkcji 2011, diesel czyli euro 5. Nie słyszeliśmy wtedy jeszcze o SCT. Miało być to auto dla rodziny z trójką dzieci na kilkanaście lat kupione za sporo oszczędności. A teraz się okazuje że autem nie będzie można wszędzie wjechać. Czy można takie auta kupione niedawno wpuszczać również do strefy czystego transportu ?

590. Wnoszę sprzeciw wobec obecnego projektu SCT! Moje propozycje: SCT nie dotyczy pojazdów zarejestrowanych w Krakowie przez osoby zameldowane na pobyt stały; nie dotyczy pojazdów należących do osób niepełnosprawnych oraz mieszkańców Krakowa w wieku powyżej 65 lat, nie dotyczy pojazdów WP oraz służb, pojazdów zabytkowych i specjalnych. Wzór do naśladowania: Umweltzone - Niemcy. Normy emisji stałe: dla samochodów osobowych: silniki niskoprężne EURO 1; silniki wysokoprężne EURO 3 (wymóg DPF); dla samochodów wykonujących usługi transportowe: silniki niskoprężne EURO 3; silniki wysokoprężne EURO 4; ciągniki siodłowe, autobusy i autokary: EURO 5. Data wprowadzenia: jak najbliżej 2030 roku. Obszar strefy: maksymalnie do II obwodnicy. Poza tym napisaliście Państwo, że strefa nie promuje zamożnych. Proponujecie Państwo najwyższe możliwe stawki takiego abonamentu! Ustawa z dn. 11/01/2018 przewiduje, że opłata MOŻE wynieść MAKSYMALNIE 500 zł za miesiąc. Moja propozycja abonamentu: dla mieszkańców 10 zł/mc, dla przyjezdnych: 200 zł/mc.

591. Wyłączenie jednośladów z sct, dostosowanie norm euro do stanu polskich dróg tj euro 4 diesel wjeżdża do każdego miasta w Niemczech a tu wymogi euro6 za pare lat

592. Jestem na tak! Najwyższa pora

593. Strefa jest zbyt obszerna, Kraków znowu stara się zabłysnąć, na lewym innych miast.

594. Dzień dobry. Uważam że SCT jest złym pomysłem a w szczególności uwzględnienie w niej obszarów znajdujących się na południe od ul. Dietla i Grzegórzeckiej. Strefa w proponowanym powyżej kształcie umożliwia piesze poruszanie się w jej zakresie. Uważam również że ważne i absolutnie konieczne jest wyłączenie z SCT Alei Trzech Wieszców. Są one ważną arterią komunikacyjną której blokada uniemożliwia komunikację samochodową między różnymi częściami miasta. Jeśli wziąć pod uwagę niewielką liczbę parkingów typu P&R, utworzenie SCT utrudni funkcjonowanie mieszkańcom Krakowa (niekoniecznie samej strefy), osobom pracującym w mieście, uczniom i studentom, spowoduje również przepełnienie środków komunikacji miejskiej które na chwilę obecną są nadmiernie obciążone.

595. Propozycje zbyt surowe szczególnie dla samochodów benzynowych spełniających normy obowiązujące obowiązujące w dniu rejestracji. Szczególnie w stosunku do ludzi, którzy dbają o stan techniczny pojazdów. Nie każdego stać na nowy samochód tak jak Państwa a muszą z różnych powodów przemieszczać się po mieście. Proponowana strefa

to strefa tylko dla bogatych. Proszę wyeliminować kopce samochody, których właściciele nie dbają o nic, a nie kierowców, którzy dbają o swoje samochody i nie trują atmosfery !

596. W pierwszym etapie zakaz wjazdu powinien dotyczyć samochodów z silnikiem diesla poniżej normy euro3. Mieszkańcy i dostawcy nie powinni być wyłączeni z obowiązujących zasad.

597. dla mieszkańców zamieszkałych na obszarze planowanej strefy dopłaty do wymiany pojazdów, objęcie strefą jedynie obszaru wewnątrz II obwodnicy z wyłączeniem ul. Konopnickiej i Alej Trzech Wieszców, umożliwienie wjazdu pojazdom historycznym (40 letnim), które nie są wpisane w rejestr zabytków

598. Nie stać mnie jako 72latki na zmianę samochodu ani nie mam zdrowia aby jeździć rowerem! Strefa czystego transportu ogranicza moje prawo do własności samochodu, z którym jestem związana również mentalnie! Projekt winien zostać odrzucony!

599. Lilwidacja STC jeżeli zanieczyszczenie nie obniży się do zapowiadanego poziomu.

600. Przedstawiona propozycja nie jest dobrym rozwiązaniem. Koncentruje się na ograniczeniu emisji, a nie adresuje problemu związanego z zanieczyszczeniami które pochodzą ze ścierających się opon czy klocków hamulcowych (szeroko rozumianych pyłów, które też są szkodliwe). Jeśli celem faktycznie jest poprawa czystości powietrza, to należy iść w kierunku ograniczenia ruchu jako takiego, a nie ograniczania go tylko dla wybranych kategorii pojazdów. Takie podejście jest zasadne dla ścisłego centrum. W obecnej formie uważam, że propozycję należy odrzucić.

601. *Pusty formularz.*

602. Strefa mocno uderza w jednoślady. Rozwiązaniem było by włączenie ich do zwolnienia tak jak mieszkańców stref.

603. Nie zgadzam się z projektem, proponuję normę euro 1 dla samochodów osobowych z silnikami benzynowymi, euro 3 dla wysokoprężnych, a dla reszty euro 5

604. Wycofajcie się z tych ideologicznych głupot

605. Wydziału Gospodarki Komunalnej i Klimatu posiada model symulacyjny miasta Krakowa, który pozwala na analizy wpływu obszarów czystego transportu. Takie analizy powinny być prowadzone by badać efektywność rozwiązań w oparciu o wielowariantowe scenariusze. Powinno to być istotnym wkładem do prowadzonych dyskusji technicznych, ponieważ pozwala oprzeć się na faktycznych liczbach w przypadku tak złożonego organizmu jakim jest system transportowy miasta, a nie domniemaniach. Jeżeli taka analiza jest zarazem zbyt czasochłonna dla WGKiK, powinna być zlecona na zewnątrz w ramach przetargu, tak jak to czynił Kraków w przeszłości w kontekście opracowań transportowych. Pominięcie tak ważnego narzędzia w prowadzeniu prac nad tak istotnym elementem dla miasta będzie nie tylko zaniedbaniem, co błędem z decyzyjnego i technicznego punktu widzenia.

606. W jaki sposób odbywać się będzie weryfikacja pojazdów uprawnionych do wjazdu?

607. Jedna uwaga czysto techniczna, ale radziłbym lekko poprawić używaną w ramach konsultacji mapkę, bo na obecnej żółty kolor w górnej części wychodzi poza ulice 2 obwodnicy, sugerując, że również ruch po samej obwodnicy będzie ograniczony (widziałem wiele komentarzy na forach ludzi, którzy w ten sposób to zrozumieli). Jeśli strefa ma być tylko *wewnątrz* obwodnicy a nie również na samej obwodnicy, to mapka powinna to prezentować w sposób jasny.

608. Nie mam specjalnie zastrzeżeń do samej koncepcji strefy. Uważam, że to dobry pomysł, natomiast do dopracowania są może szczegóły. Moje uwagi: 1) Objęcie strefą terenu wewnątrz 4. obwodnicy, czyli de facto całego terenu miasta, jest według mnie na ten moment krokiem zbyt drastycznym. Pozostawiłbym na początek obszar wewnątrz

2. obwodnicy jako "beta test", a później powiedzmy od 2027-28 (czyli po ok. 5 latach) rozszerzyłbym obszar strefy do terenu wewnątrz trzeciej obwodnicy, a nie czwartej - i w ten sposób pozostawiłbym ją przynajmniej do roku 2030. 2) Rozumiem potrzebę mocniejszego ograniczenia diesli, ale jednak przedstawiony harmonogram jest według mnie trochę zbyt radykalny (i piszę to jako posiadacz benzyniaka-hybrydy). Eliminowanie z ruchu po praktycznie całym mieście (docelowo) samochodów ledwo 11-13 letnich byłoby moim zdaniem nie w porządku wobec posiadaczy takich całkiem niestarych pojazdów. Myślę, że rozsądnym limitem wieku samochodu dla diesli byłoby przynajmniej 15 lat, co oznaczałoby: wymaganie Euro 5 najwcześniej od 2026 r., Euro 6 od 2030 r. i Euro 6d or 2034 r.

609. Wyłączenie jednośladów z planowanych zasad

610. 1) Dłuższy okres przejściowy dla mieszkańców strefy np. min. 2-3 lata. 2) Podają państwo normę euro w oparciu o rok produkcji - a co jeśli w starszym samochodzie podniosę normę euro poprzez wymianę katalizatora/montaż lepszego DPF? 3) O ile rozumiem i w pełni popieram ograniczenia dla starych diesli z euro 4 i niżej, tak różnice w emisji spalin przy euro 5 i 6 są już niewielkie stąd proponowane daty wprowadzenia zakazu dla aut z normą euro 5 są zbyt rygorystyczne dla mieszkańców strefy, okres ten powinien być dłuższy 4) Popieram kontrolę strefy poprzez kamery, mam nadzieję, że utrzymane zostaną obecne SORy, które też będą kontrolowane przy użyciu kamer.

611. Wnoszę, aby SCT nie dotyczyła mieszkańców proponowanego obszaru w momencie przyjęcia stosownej uchwały przez Radę Miasta Krakowa aż do 31 XII 2030 r. i równocześnie uniemożliwiła korzystanie z w/w zwolnienia osobom, które osiedlą się na obszarze strefy po wejściu w życie tej uchwały

612. Są samochody starsze i spełniające wyższe wymagania i nowsze nie spełniające tych wymagań. Podział wg roczników jest nieadekwatny do założeń.

613. Szanowni Państwo. Dzięki covid mamy twardy dowód, że ruch samochodowy NIE MA wpływu na zanieczyszczenie miasta. 18 marca 2020 nie było ruchu samochodowego (pierwszy lockdown), a Kraków był drugim najbardziej zanieczyszczonym miastem świata (G. Wyborcza z 18.3.2020). Dlatego wprowadzanie zakazu wjazdu aut do 2 strefy, a także 3 i następnych uważam za zły pomysł. Ludzie powinni mieć możliwość wjazdu każdym autem spełniającym normy państwowe. W szczególności Krakowianie (płacący podatki w mieście) powinni mieć możliwość zaparkowania swoich samochodów koło swoich domów. Z poważaniem. Piotr Powązka

614. Jak będą traktowane pojazdy zabytkowe? Są poza wszelkimi kategoriami i jest ich bardzo mało.

615. należy dać więcej czasu dla kierowców poruszających się starymi pojazdami aby spokojnie mogli zastanowić się nad kupnem nowego auta . nie każdy stać na nowe auta

616. nie zgadzam się na wprowadzenie strefy czystego transportu tak szybko jak zostało to zaproponowane powinno to zostać odsunięte o co najmniej 3 lata

617. Wyrażam sprzeciw wobec wprowadzenia SCT w Krakowie.

4.1. PODSUMOWANIE UWAG ZGŁOSZONYCH Z POMOCĄ FORMULARZY ONLINE

Przytłaczająca większość wyżej zaprezentowanych uwag ma charakter merytoryczny, ściśle związany z zaprezentowanym planem wdrożenia SCT w Krakowie. Wśród nich dominują uwagi obejmujące propozycje korekt dotyczących różnych aspektów programu, w tym zagadnień związanych z:

1. harmonogramem wdrożenia SCT;

2. podstawami identyfikacji pojazdów jako uprawnionych lub nieuprawnionych do wjazdu do SCT;
3. sposobami egzekwowania regulacji SCT;
4. proponowanymi wyłączeniami/wyjatkami wobec regulacji SCT;
5. propozycjami ustanowienia okresów przejściowych między przyjęciem zasad SCT a ich obowiązywaniem;
6. różnicowaniem lub nieróżnicowaniem podejścia do mieszkańców/nie mieszkańców SCT.

Wśród zgłoszonych uwag są także krótkie komentarze, aprobatywne lub dezaprobatywne, odnoszące się do planu wdrożenia SCT jako całości, bez nawiązywania do jego szczegółowych aspektów. Wśród nich odnotowano porównywalną liczbę uwag i komentarzy aprobatywnych i dezaprobatywnych.

Zdecydowanie najmniej liczną kategorię wyżej zaprezentowanych uwag obejmują komentarze ad personam lub o charakterze politycznym, bezpośrednio nie związane z istotą przedmiotu konsultacji społecznych.

Wyżej zaprezentowane, merytoryczne uwagi odnoszące się do przedmiotu konsultacji społecznych, zostaną poddane analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

5. UWAGI ZGŁOSZONE Z WYKORZYSTANIEM TRADYCYJNYCH FORMULARZY

Uwagi do projektu planu wdrożenia SCT w Krakowie zgłaszano także za pośrednictwem tradycyjnych, papierowych formularzy. Interesariusze wypełniali je odręcznie lub z wykorzystaniem komputera i dostarczali w oryginale bądź w formie skanu/zdjęcia. Poniżej zostały zaprezentowane wszystkie formularze. Niżej zastosowana numeracja pełni rolę jedynie pomocniczą, porządkową i nie odzwierciedla kolejności zgłaszania uwag.

O ile w przypadku formularzy internetowych mieliśmy do czynienia z przypadkami wielokrotnego zgłaszania tej samej uwagi przez jedną lub więcej osób, po kosmetycznych zmianach w treści lub nawet bez takich zmian, o tyle w przypadku formularzy papierowych – niektórzy Interesariusze zdecydowali się przedstawić treść uwagi skopiowanej z innego formularza jako treść swojej uwagi. Stąd poniższe zestawienie zawiera uwagi powielone co nie ma bezpośredniego wpływu na wynik konsultacji społecznych. Nie ma przeszkód formalnych uniemożliwiających zgłaszanie powielonej treści przez więcej niż jedną osobę, lub w więcej niż jednym formularzu, jest to bowiem przedmiotem indywidualnej decyzji Interesariusza. Nie ma to jednak także wpływu na rezultat procesu konsultacyjnego, ponieważ dane wynikające z przebiegu konsultacji nie mają charakteru zestawienia statystycznego a jedynie zestawienie opiniodawcze, odzwierciedlające kompletny wykaz wątków i sposobów ich ujęcia przez Interesariuszy.

Formularz nr 1

Ogólnie jestem przeciwko robieniu jakichkolwiek stref - ten temat rozwinę pod koniec. Ponieważ jednak urzędnicy krakowscy słyną z forsowania własnych pomysłów niezależnie od opinii mieszkańców, najpierw przedstawię moje postulaty, gdyby Strefa Czystego Transportu jednak powstała.

1). Obszar Strefy jest zdecydowanie za duży. Powinna obejmować jedynie ścisłe centrum. Na pewno Aleje Trzech Wieszców powinny NIE wchodzić do strefy. Strefa powinna też nie przekraczać Wisły, a już na pewno nie sięgać do Powstańców Śląskich i Konopnickiej - toż to paranoja! Grozi nam przeciążenie (zakorkowanie) innych ulic, gdyż ludzie, pozbawieni możliwości przejazdu swoimi pojazdami ulicami tak popularnymi jak Aleje, siłą rzeczy będą korkować inne. Obecnie każdy ma wybór i dzięki temu ruch rozkłada się równomiernie.

2). Należy zapisać wyjątek dla pojazdów zabytkowych, tj. z żółtymi tablicami rej. Po pierwsze dlatego, że należy docenić trud ich właścicieli, którzy chronią zabytki techniki przed zniszczeniem i zapomnieniem (i to za własne, nie państwowe pieniądze). Po drugie ilość takich pojazdów jest tak niewielka, że ilość wygenerowanych przez nie zanieczyszczeń jest pomijalna (mało kto jeździ też nimi na co dzień).

Po trzecie większość takich pojazdów jest otoczona szczególną opieką właścicieli, a ich stan techniczny jest bardzo dobry, czasem lepszy niż kilkuletniego auta "przedstawiciela handlowego" (a więc i ilość zanieczyszczeń mała). Po czwarte wiele zabytkowych aut jest wynajmowanych jako auta ślubne, a w centrum Krakowa jest wiele zabytkowych kościołów, chętnie wybieranych przez nowożeńców. Po piąte auta na żółtych tablicach są oficjalnie pod nadzorem konserwatora zabytków, co komponuje się z zabytkowym charakterem centrum miasta. Byłoby więc korzystne z punktu widzenia turystyki, gdyby w szczególnie odwiedzanym przez turystów centrum można się było natknąć na zabytkowe pojazdy, w dodatku kontrastujące z nowymi, ekologicznymi, często elektrycznymi autami (ciekawe zderzenie innych epok motoryzacji).

Nie ma ryzyka, że Krakowianie zaczną masowo wykorzystywać ten wyjątek: tylko nieliczni lubią stare samochody, ogromna większość chce mieć jak najnowszy wóz, żeby się "pokazać" ówdzie "zaszpanować".

3). Paliwa takie jak LPG czy CNG są - co potwierdzają badania naukowe - bardziej ekologiczne niż benzyna i diesel. Proponuję, aby posiadanie sprawnej instalacji gazowej kwalifikowało samochód do wyższej normy niż fabryczna, np. z EURO3 na EURO4, z EURO4 na EURO 5 itd. Osobiście mam wysokiej klasy instalację gazową, z mapami strojonymi konkretnie pod mój silnik w pełnym zakresie obrotów i mocy - nawet zapach spalin jest mniej drażniący niż przy przełączeniu na benzynę.

Przykłady badań, pierwsze z brzegu z internetu:

<https://winntbg.bg.agh.edu.pl/rozprawy2/11766/full11766.pdf>

https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-54513d97-2a48-4b91-a944-1ba66f91d256/c/149_B_KOLODZIEJ_GRABA_BIENIEK.pdf

4). Proponuję wyjątek z ograniczeń strefy dla pojazdów biorących udział w zorganizowanych zlotach pojazdów starych lub zabytkowych, nawet jeśli nie posiadają żółtych tablic. Nie wszyscy właściciele aut, które mogłyby mieć żółte tablice, decyduje się na ten krok, np. z powodu późniejszych problemów ze sprzedażą, trudnościami przy wyjeździe za granicę itp.

5). Dofinansowanie do rowerów elektrycznych w wysokości 2500 zł to bardzo dobry pomysł, popieram. Doskonałe dla osób już niemłodych (jak ja), którzy nie mają już zdrowia na jeżdżenie dłuższych tras (np. do odległej pracy czy przychodni) standardowym rowerem, a elektrycznym jeszcze by dali radę się poruszać (mniejsze zmęczenie, a jednak ruch na powietrzu, dodatkowo oszczędza stawy kolanowe i biodra, które w pewnym wieku niedomagają). Darmowe MPK na 24 miesiące też mi się podoba. Jeżeli miałbym głosować to-albo-to, to głosuję za

dofinansowaniem na rower elektryczny.

Teraz kwestie ogólne. Tworzenie tego typu stref jest głupotą i typowym zagranem pod publikę, marszem po linii najmniejszego oporu i kolejnym sposobem na wyciąganie pieniędzy od ludzi. Być może jest to też cicha gra pod producentów samochodów, zwłaszcza elektrycznych, które nie są chętnie kupowane. Czyżby jakiś lobbing? Badania naukowe, do których nawet krakowscy urzędnicy powinni dać radę dotrzeć, jednoznacznie pokazują, co i w jakim stopniu generuje w Krakowie zanieczyszczenia powietrza. Tylko proszę sprawdzać dane dot. Krakowa, nie Paryża, Brukseli czy Bonn, bo to są inne światy i inny poziom zamożności społeczeństwa. Porównywanie z miastami bogatych krajów zachodnich jak Bruksela nie ma żadnego sensu: oni się przez ok. 50 lat nacieszyli motoryzacją na wysokim poziomie, ze świetnymi autami i ulicami. Zróbcie nam taką infrastrukturę, dajcie pensje jak na Zachodzie, pozwólcie się też nacieszyć ok. 50 lat motoryzacją, a potem możecie sobie ograniczać. Przypominam, że prawdziwa motoryzacja zaczęła się w Polsce po PRL, czyli trwa dopiero ok. 30 lat (a i tak nie stać nas na takie samochody jak na Zachodzie czy USA, o infrastrukturze litościwie nie wspomnę). Samochody OSOBOWE owszem, generują zanieczyszczenia, ale na poziomie nie przekraczającym kilku %, podczas gdy główne źródła toksyn w powietrzu (kilkadziesiąt %) pochodzą od pieców/kominków/kotłowni. Zresztą wystarczy w zimie zrobić prosty test: wyjść w mroźny dzień poza dom ok. 23.00. Ruch samochodowy minimalny, a powietrze fatalne i śmierdzi dymem typowym dla palenisk węglowych (i trochę drzewnych). Od kiedy samochodów w Krakowie najwięcej jeździ w nocy i od kiedy są one napędzane węglem czy na holzgas? Odczyty zimowe z czujników jakości powietrza też Was nie przekonują? Bo one potwierdzają idealnie opisane zjawisko. Jak mam ufać władzom miasta, które są wyraźnie odporne na metody naukowe i wiedzę?

Należy najpierw w skali województwa, a nawet kraju, usuwać te źródła zanieczyszczeń, których jest najwięcej procentowo, a gdy uda się je wyeliminować do tego stopnia, że na zanieczyszczenie powietrza wpływ będą miały w 70% auta, można się dopiero brać za temat pojazdów. Czego tu miejscy urzędnicy nie rozumieją? Są badania naukowe, odczyty z mierników, powstała niedawno baza danych gromadząca informacje o źródłach ciepła używanych do ogrzewania budynków - chyba jasno widać, co jest głównym źródłem zanieczyszczeń? Jeśli ktoś nie rozumie, o czym piszę lub nie dowierza, chętnie się spotkam i wyjaśnię, pokażę dowody naukowe i inne argumenty.

Jakim cudem władze miasta, które wręcz słynie z "betonozy", ułatwień dla deweloperów i z wycinania drzew (pokazać na zdjęciach, jak w czasach obowiązywania "lex Szyszko" wycinaliście drzewa w mieście, np. na os. Komandosów i w okolicach, czy jednak pamiętacie?), nagle twierdzą, że dbają o ekologię?! Naprawdę nikt we władzach miasta już nie pamięta ze szkoły, że ROŚLINNOŚĆ (zwłaszcza duże drzewa, nie jakieś tam krzaczki) pochłania CO₂ i sporo innych zanieczyszczeń? To wszak wiedza powszechna. Postuluję zamiast ograniczeń dla aut - nasadzić więcej drzew, nie wycinać istniejących, zakładać parki zamiast wszystko sprzedawać deweloperom. Przy okazji zmniejszy się problem z upałami w lecie. Przede wszystkim ogólnopolska akcja likwidacji WSZELKICH palenisk na węgiel/drewno - tak, tak, w kominkach u bogaczy też! Żadnych wyjątków.

Rozumiem, że w razie wprowadzenia Strefy urzędnicy i radni popierający ten pomysł z własnej (nie podatników) kieszeni sfinansują zakup ekologicznych samochodów zwykłym, szarym ludziom? Bo mnie uczono, że jak się coś proponuje, to się za to bierze pełną odpowiedzialność i wdraża w oparciu o swoje zasoby, a nie cudze (czyli nie z naszych kieszeni wprost lub pośrednio, tj. "z podatków"). Jak ja mam pomysł na zmiany w mieszkaniu, to projektuję, płacę sobie sam za to i wykonuję - lub zlecam firmie, ale z własnej kieszeni za to płacę. Jak proponowałbym rozwiązania potencjalnie zmuszające kogoś do zakupu czegoś (np. nowego auta), to czułbym się w obowiązku mu ten zakup sfinansować - albo wycofuję się z projektu. Dajcie obywatelom uczciwe zarobki jak w USA lub Zachodniej Europie, to sami powymieniają auta na nowe - to bardzo proste. Polacy chcą być eko, chcą jeździć nowymi autami, tylko ich

zwyczajnie na to nie stać. Gratuluję Szanownym Radnym oraz Szanownym Urzędnikom we władzach miasta, jeżeli się tak powodzi i tego nie odczuwają, ale zwykli ludzie nie mają tak dogodnych warunków finansowych - mimo niejednokrotnie ciężkiej pracy. Dla nas zakup nowego, bardziej ekologicznego auta często nie jest możliwy - choć bardzo byśmy chcieli.

Formularz nr 2

Na wstępie wskazujemy, że w pełni popieramy stworzenie strefy czystego transportu w Krakowie i zastosowany w projekcie model stopniowego dochodzenia do modelu zeroemisyjnego transportu w oparciu o normy emisji Euro. W przedstawionym projekcie zaproponowany harmonogram dopuszczeń uznać należy jednak za absolutnie nieodpowiadający wymogom szybkiego dochodzenia do czystego transportu.

Mówiąc wprost, uważamy że dopuszczenie do ruchu pojazdów benzynowych z normą Euro3 (pierwsza rejestracja w latach 2001-2005) aż do 2027 roku, a Euro4 (lata pierwszej rejestracji 2006-2020) aż do 2028 roku (dla diesla te terminy są nieco krótsze) nie przystaje do aktualnych uwarunkowań i postulatów ekologicznych. W naszej ocenie już prędzej naturalne procesy ekonomiczne i wymiana przez użytkowników aut na nowsze doprowadzą do eliminacji najbardziej zanieczyszczających aut aniżeli zapisy zaproponowanej przez Państwa strefy.

Związek Dealerów Samochodów uważa, za absolutnie niedopuszczalne pozostawienie w SCT aut z normą spalania Euro 3, a także pojazdów z normą Euro4 przez zaproponowane okresy czasu. Dlatego wnioskujemy już od początku obowiązywania „harmonogramu” strefy tj. od 01.01.2024r. o dopuszczenie do ruchu, poza pojazdami o napędach alternatywnych, jedynie pojazdów o normie spalania Euro 5 i wyższej.

Uważamy, że norma Euro 4 (nie mówiąc o wcześniejszych) już w chwili obecnej może nie przystawać do aktualnie panujących wymagań w zakresie ochrony środowiska. Norma Euro 4 została wprowadzona od 1 stycznia 2005 roku, a tym samym wprowadzenie dopuszczalności dla takich aut aż do 01.01.2025r. dla diesla i do 01.01.2028r. dla aut benzynowych, będzie skutkowało dopuszczeniem poruszania się w centrum Krakowa bardzo emisyjnych aut odpowiednio nawet 20-letnich i 23-letnich. Jeżeli porównać parametry dla normy Euro 4 i normy Euro 6d, która weszła w życie 1 stycznia 2021 roku, to przy silnikach diesla, w zakresie tlenków azotu są to dopuszczalne wartości ponad 3x wyższe, a w zakresie emisji pyłów ponad 5x wyższe. Jeśli chodzi o silniki benzynowe to norma Euro 4 w ogóle nie reguluje kwestii emisji pyłów (czyli jednego z najważniejszych czynników smogu). Norma Euro 4 jako opracowana prawie 20 lat temu nie przystaje zatem do obecnie istniejących wymagań w zakresie ochrony środowiska

Uważamy, że wyżej opisany model stanowi odpowiedni kompromis pomiędzy coraz bardziej zaostrzającymi się wymaganiami w zakresie ochrony środowiska, które spoczywają również na samorządzie Miasta Krakowa, a uwarunkowaniami polskiego rynku, możliwościami i oczekiwaniami obywateli.

W imieniu branży motoryzacyjnej w Polsce liczymy, że powyższe postulaty spotkają się z pozytywnym odzewem z Państwa strony.

Formularz nr 3

- 1). Obszar Strefy jest za duży. Powinna obejmować jedynie ściśle centrum. Na pewno Aleje Trzech Wieszczów powinny NIE wchodzić do strefy. Strefa powinna też nie przekraczać Wisły.
- 2). Należy zapisać wyjątek dla pojazdów zabytkowych, tj. z żółtymi tablicami rejestracyjnymi - pojawiające się w centrum miasta takie auta będą ciekawostką także dla turystów zwiedzających Kraków, co pozytywnie wpłynie na turystykę i wizerunek miasta.
- 3). Paliwa takie jak LPG czy CNG są - co potwierdzają badania naukowe - bardziej ekologiczne niż benzyna i diesel. Proponuję, aby posiadanie sprawnej instalacji gazowej kwalifikowało samochód do wyższej normy niż fabryczna, np. z EURO3 na EURO4, z EURO4 na EURO 5 itd.
- 4). Proponuję wyjątek z ograniczeń strefy dla pojazdów biorących udział w zorganizowanych zlotach pojazdów starych lub zabytkowych, nawet jeśli nie posiadają żółtych tablic. Nie wszyscy właściciele aut, które mogłyby mieć żółte tablice, decyduje się na ten krok, np. z powodu późniejszych problemów ze sprzedażą, trudnościami przy wyjeździe za granicę itp.
- 5). Popieram dofinansowanie do rowerów elektrycznych w wysokości 2500 zł oraz darmową komunikację zbiorową na 24 miesiące.

Ogólnie jednak jestem przeciwko robieniu jakichkolwiek stref czystego transportu - popieram zwiększanie ilości drzew, a zmniejszanie ilości betonu, co zredukuje CO2 i ogólnie poprawi jakość powietrza (bez żadnych ograniczeń). Wskazane jest też likwidowanie indywidualnego ogrzewania węglowego/drzewnego.

Formularz nr 4

Szanowni Państwo,

po zapoznaniu się z materiałami dotyczącymi projektu SCT w Krakowie chciałabym przedstawić wniosek wraz z uzasadnieniem, ponieważ stanowią one całość i powinny być rozpatrywane łącznie.

Treść uwagi/wniosku:

Ograniczenie Strefy Czystego Transportu do obszaru znajdującego się wewnątrz II obwodnicy (obszar objęty I etapem) na czas nieokreślony oraz uwzględnienie w poszczególnych etapach następujących kroków:

1. przeprowadzenie aktualnej oceny jakości powietrza w Krakowie, z uwzględnieniem udziału i rozkładu poszczególnych źródeł zanieczyszczeń na terenie miasta i poza nim (np. obniżona jakość powietrza w Krakowie spowodowana źródłami zanieczyszczeń znajdujących się w ościennych gminach lub na autostradzie A4), z wyróżnieniem przyczyn powstania (np. wyróżnienie w zanieczyszczeniach transportowych udziału pyłu pochodzącego z kurzu ulicznego, na który nie mają wpływu standardy emisyjne przejeżdżających samochodów) – do ewentualnej oceny wrażliwości poszczególnych składowych, a także z uwzględnieniem wpływu jakości powietrza w Krakowie na jakość życia i zdrowia mieszkańców z uwzględnieniem najnowszych badań. Przeprowadzenie takiej oceny przed wprowadzeniem I etapu SCT, a potem cyklicznie – w ustalonych odstępach czasu
2. przeprowadzenie analizy dotyczącej aktualnych użytkowników samochodów objętych ograniczeniami: jakie są główne grupy tych użytkowników (firmy transportowe, przewóz osób, dostawy, mieszkańcy z podziałem na przyczynę korzystania z samochodu zamiast alternatywnych środków transportu itd.), z podziałem na mieszkańców i przyjezdnych, a także z oceną jaką część pojazdów niespełniających wymaganych norm będą stanowiły pojazdy objęte wyłączeniami (ustawowymi, czyli karetki, samochody policji itp., ale też planowanymi lokalnymi wyłączeniami dla Miasta Krakowa), a następnie opracowanie dedykowanych strategii dostosowanych do tych grup (np. dostosowanie tras samochodowych i rowerowych, parkingów typu P&R, sieci komunikacji publicznej, współpraca z koleją w zakresie dostaw i transportu osób itd.)

3. monitorowanie rzeczywistych skutków wprowadzenia SCT w I etapie, obejmujących zarówno wpływ na jakość powietrza w Krakowie, jak i zagadnienia techniczne takie jak stopień przestępczości wprowadzonych ograniczeń oraz inne konsekwencje w zakresie życia mieszkańców i funkcjonowania miasta (np. zatłoczenie komunikacji publicznej, nadmiar rowerów na szlakach komunikacyjnych, ewentualne skargi mieszkańców na uciążliwości, których nie przewidziano w procesie projektowania itp.)

4. na podstawie działań w punktach 1-3 przeprowadzenie oceny zasadności zmiany obszaru objętego SCT, np. z wykorzystaniem analizy kosztów i korzyści.

Uzasadnienie:

Ad 1. Podstawą większości analiz (przede wszystkim obowiązującego Miasto Kraków „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego” – dalej POP) jest przyjęcie jako bazowego roku 2018 (lub wcześniejszego, np. we wstępie opracowania „Remote sensing of motor vehicle emissions in Krakow”, wykonanego na zlecenie ZTP w Krakowie, znajdują się odwołania do źródeł korzystających z danych nawet z 2016 roku), a już rok później (2019) zaczął w Krakowie obowiązywać całkowity zakaz stosowania paliw stałych. Skoro stosowanie paliw stałych i tzw. niska emisja były w tych opracowaniach wymieniane jako największe źródło zanieczyszczeń, a źródło transportowe jako drugie lub trzecie w zależności od rodzaju zanieczyszczenia (Tabela 13. na stronach 54-56 POP) przeprowadzenie ewaluacji osiągniętych celów jest krokiem naturalnym i niezbędnym, aby kolejne działania rzeczywiście przynosiły zakładane efekty.

Co więcej, cały czas intensywnie zmienia się stan wiedzy naukowej zarówno na temat źródeł zanieczyszczeń, jak i tematy zdrowotne, co może mieć krytyczne znaczenie dla przyjmowanych strategii (por. np. "Non-exhaust traffic emissions: Sources, characterization, and mitigation measures", A. Piscitello, C. Bianco, A. Casasso, R. Sethi, Sci. Total Environ. 2021, doi: [10.1016/j.scitotenv.2020.144440](https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.144440) – zanieczyszczenia nie pochodzące ze spalin mogą stanowić nawet 90% pyłów zawieszonych pochodzących z transportu; ale też najnowsze badania Zakładu Alergologii Klinicznej i Środowiskowej CM UJ na temat wpływu zanieczyszczeń na alergię na pyłki brzozy: <https://www.pap.pl/aktualnosci/news/%2C1207445%2Ccoraz-wiecej-osob-uczula-sie-na-pylki-ktore-dzialaja-coraz-agresywniej>)

Ad 2. i 3. Podczas konsultacji społecznych wielokrotnie padały argumenty na temat tego, że „wiele osób” nie ma możliwości rezygnacji z poruszania się samochodem z różnych względów, albo że „duża część dostaw” jest realizowana przez firmy zewnętrzne, których floty mogą nie spełniać wymagań emisyjnych dla Miasta Krakowa, a także deklaracje, że nie chcemy tworzyć martwego przepisu, a tak się stanie, jeśli grupa pojazdów objętych wyłączeniami będzie zbyt duża - albo, z drugiej strony, trudność w przestzeganiu wymagań emisyjnych będzie dla mieszkańców będzie zbyt wielka i po prostu zignorują te zapisy. Dlatego wcześniejsze oszacowanie skali tych zjawisk i przedsięwzięcie zawczasu odpowiednich strategii zapobiegawczych ma znaczący wpływ na osiągnięcie założonych celów środowiskowych. Podam przykład: przejazd komunikacją miejską z osiedla Widok, gdzie mieszkam, na Kampus UJ, gdzie wiele lat studiowałam, zajmuje 50 minut do godziny. Przejazd samochodem trwa od 20 minut do 50 minut w godzinach szczytu. Przejazd rowerem zajmuje 30-40 minut, ale część trasy stanowi ruchliwa i niedostosowana do przejazdów rowerem ulica Księcia Józefa. Gdyby istniała wydzielona droga rowerowa, np. przez tereny Kopca Kościuszki (obecnie objęte zakazem ruchu również dla rowerów), to z radością pokonywałamby tę trasę rowerem, ponieważ w godzinach szczytu jest to szybsze niż podróż samochodem! Ale w obawie o bezpieczeństwo swoje i innych użytkowników ruchu często wybieram samochód – i nie zmieni tego ani darmowy bilet na komunikację miejską (bardzo długa podróż), ani dofinansowanie do roweru elektrycznego (względny bezpieczeństwa). Ile jest osób takich jak ja? Co się stanie, jeśli po wprowadzeniu ograniczeń emisyjnych oni wszyscy rzeczywiście zaczną tamtędy jeździć na rowerach?

Ad 4. Podczas przedstawiania, a potem także konsultowania projektu STC w Krakowie wielokrotnie deklarowano, że nadrzędnym celem wprowadzenia STC jest skuteczna poprawa jakości życia mieszkańców, a nie wprowadzenie kolejnego przepisu (być może martwego - ten temat również był poruszany). Żeby to uzyskać, niezbędne jest całościowe podejście do tematu, czyli przeprowadzenie aktualnych analiz z użyciem przyjętych w Unii Europejskiej metodologii, być może ze wsparciem krakowskich naukowców - na ten temat pisali artykuły np. specjaliści z Wydziału Inżynierii Środowiska Politechniki Krakowskiej (por. np. prace pani dr inż. Agnieszki Flagi-Maryńczyk i współpracowników: <https://www.researchgate.net/scientific-contributions/Agnieszka-Flaga-Maryancyk-2154883717> na tematy związane z zarządzaniem środowiskiem, ale również artykuł z grudnia 2021 o wpływie już wprowadzonych regulacji na jakość powietrza w Krakowie: DOI:10.3390/en15010056). Przy ograniczonych środkach, jakimi na ten cel dysponuje Miasto Kraków (a przynajmniej w toku konsultacji deklarowano bardzo ograniczone środki finansowe na wprowadzenie tego projektu), potrzebny jest przede wszystkim czas - stąd propozycja wprowadzenia STC tylko na obszarze objętym I etapem bez ograniczenia czasowego, aby realizować kolejne cele w miarę dostępnych środków.

Formularz nr 5

Pierwszy etap wprowadzania SCT wydaje się rozsądny: auta Euro3+ oraz obszar ograniczony do centrum miasta. Jednak docelowy plan wprowadzenia SCT uważam za godzący w interes mieszkańców (całe miasto, Euro6+). Euro6 oznacza auta po ok. 2015r. Jest to **pomysł całkowicie niedostosowany do lokalnych realiów ekonomicznych. Wprowadzenie strefy na takich zasadach oznacza de facto wykluczenie ekonomiczne mieszkańców.** Wymaganie tak wysokich norm nie ma również uzasadnienia ekologicznego, bo przeskok jakościowy jest dużo wyższy pomiędzy brakiem norm, a np. euro4 (2006 rok), niż między Euro4 a Euro6. Powołujecie się państwo na miasta zachodnie, ale w zdecydowanej większości posiadają one strefy bazujące na normach Euro 3 i Euro 4, nie nowszych ("Zielona plakietka" - euro4!). A status ekonomiczny ich mieszkańców jest przy tym dużo wyższy niż Krakusów.

Pytanie też jak dokładnie chcecie realizować wymuszenie, kogo ograniczenia będą dotyczyć, zwłaszcza w przypadku całego miasta? Jeśli przyjezdnych, to ok. Ale jeśli mieszkańców, to problem jest taki jak opisałem - niedopasowanie wyśrubowanych wymogów do zastanych realiów, prowadzące do wykluczenia ekonomicznego większej części mieszkańców Krakowa.

Przykład do rozważenia: rodzina w Krakowie posiada 2 auta: jedno male (benzyna, euro5) używane na dojazdy w mieście. Drugie - duże, diesel euro 3 używany tylko w trasy poza miasto. Wprowadzane przepisy powinny brać pod uwagę tylko fakt poruszania się danym typem auta w strefie, a nie na podstawie faktu jego posiadania czy postoju w danej strefie. W innym przypadku będą godzić w interes mieszkańców, bez żadnej korzyści dla czystości powietrza w mieście.

Drugi przykład: starszy pan posiada auto (benzyna euro3), jeździ nim sporadycznie. Nie stać go na wymianę na żaden nowszy model. Po pierwsze nie możemy go karać za sam fakt posiadania tego auta i jego postoju. Po drugie w razie choroby żony chce mieć możliwość dojechania do lekarza czy szpitala wewnątrz strefy (zamiast naruszania osób postronnych w transporcie zbiorowym) - pomimo strefy powinna być taka możliwość za rozsądną opłatą (podobną jak za parkowanie), nie powinniśmy na pewno całkiem zakazać wjazdu.

Duże znaczenie ma intensywność używania auta. W opisanych przykładach samochód używany jest rzadko, robi po mieście kilkanaście km tygodniowo. Jeśli porównamy to nawet z autem euro5, ale robiącym kilkaset km tygodniowo (np. przedstawiciel handlowy), to zanieczyszczenie środowiska będzie większe w przypadku nowego auta. To też powinno zostać uwzględnione w planach miasta.

Podsumowanie, jak zmniejszyć negatywne efekty na mieszkańców: przede wszystkim **nie powinniśmy wymagać aut nowszych niż Euro4 przed rokiem 2030**; strefy mogą dotyczyć tylko przyjezdnych (nie mieszkańców); w przeciwnym wypadku strefa powinna być ograniczona do centrum miasta (a docelowo np. Euro6 w centrum, euro3 lub 4 w reszcie miasta); wjazd dla starszych aut powinien być możliwy za dodatkową opłatą (brak całkowitego zakazu); **opłata powinna być naliczana tylko za przemieszczanie się, a nie posiadanie auta w strefie!!** **Głównym problemem nie są normy euro, tylko auta w złym stanie technicznym.** Dużo bardziej truje auto euro5 z wyciętymi filtrami i niesprawnym silnikiem niż w pełni sprawne auto euro3. Miasto powinno kłaść większy nacisk na służby, żeby aktywniej kontrolowały stan pojazdów pod tym kątem - i to będzie miało największe przełożenie na czystość powietrza w Krakowie.

Formularz nr 6

Szanowni Państwo,

w pierwszej kolejności zaznaczam, że w pełni rozumiem i popieram ideę ochrony środowiska oraz konieczność poprawy jakości powietrza w Krakowie – jest to wyzwanie, które dotyczy nas wszystkich oraz następnych pokoleń obywateli i mieszkańców naszego pięknego miasta.

Pomimo tego nie mogę nie odnieść się do przedstawianego przez Państwa projektu Strefy Czystego Transportu (SCT), który w wielu aspektach wzbudza moje wątpliwości.

1. Proponowany obszar strefy jest absurdalnie duży – wyłączenie z ruchu samochodowego dla części pojazdów już od 1 stycznia 2023 roku pozbawi szereg obywateli Krakowa możliwości dojazdu do swoich miejsc pracy, które znajdują się zarówno w obszarze proponowanej strefy oraz jej okolicach. Proponowany projekt porównuje Kraków i planowane przez Państwa, jakże pionierskie rozwiązanie, do takich miast jak Bruksela lub Berlin – szkoda, że zapomnieliście Państwo o tym, że w momencie wprowadzenia SCT w tych miastach były one proporcjonalnie daleko mniejsze niż przedkładany przez Państwa projekt. Wyłączenie z ruchu samochodowego dla części pojazdów w obrębie Alei Trzech Wieszców sparaliżuje aktywność zawodową i społeczną wielu mieszkańców Krakowa.
2. Porównując Kraków do Brukseli i Berlina nie zadaliście Państwo sobie najmniejszego trudu w porównaniu PKB na jednego mieszkańca Belgii i Niemiec. Nie zadaliście Państwo sobie pytania, jak długo na nowy samochód musi pracować mieszkaniec tych państw, a jak długo obywatel RP. Milczeniem pominęliście Państwo także zakres pomocy jaka była udzielana w tych państwach – w Niemczech dopłaty do nowego samochodu przy wymianie na auto spełniające normę wynosiły ok. 5000 euro – Państwo proponujecie min. 2500 złotych na rower elektryczny. Jednocześnie propozycje przesiadki tak dużej części mieszkańców Krakowa do komunikacji miejskiej także należy traktować jako farsę – przeciążony tabor nie jest w stanie sprostać tak dużej liczbie pasażerów. Ponadto należy zwrócić uwagę, że od 24 lutego 2022 roku w wyniku wojny w Ukrainie w Krakowie przebywa szacunkowo od 150 do 200 tys uchodźców, z których część porusza się także komunikacją miejską. Tym samym przedstawione przez Państwa propozycje są oderwane od rzeczywistości społecznej oraz warunków funkcjonowania przeciętnego mieszkańca Krakowa – mają one charakter dyskryminacyjny, a zapewnienia na stronie ZTP, że „SCT nie promuje, ani nie dyskryminuje, w żaden sposób jakichkolwiek osób” należy traktować jako żart.
3. Tak pospieszne wprowadzenie SCT spowoduje paradoksalnie wzrost zanieczyszczeń powietrza w Krakowie – kierowcy chcąc ominąć strefę będą w wielu przypadkach poruszać się po jej obrzeżach dłuższą trasą, zużywając więcej paliwa i emitując więcej zanieczyszczeń. W swoim dążeniu do bycia pionierami oraz pośpiechu zapomnieliście

Państwo, że w związku z pandemią Covid-19 przeciętny czas oczekiwania na nowy samochód to ok 1 roku, a ceny aut używanych wzrosły o 20-30%.

4. Bardzo poważne wątpliwości wzbudza metodologia prowadzonych badań oraz sam przebieg konsultacji społecznych. Wielu mieszkańców Krakowa zadaje sobie pytania, o to dlaczego w tak ważnej społecznie sprawie badania prowadziła jedynie pozarządowa i społeczna organizacja, jaką jest Krakowski Alarm Smogowy. Dlaczego wyniki prowadzonych badań nie zostały zweryfikowane w jakikolwiek sposób, a te przedstawione uznawane są za ostateczne i dlaczego powołujecie się Państwo na badania z 2019 roku ?

Z kolei sam proces konsultacji społecznych prowadzony jest pośpiesznie i niedbale. Świadczy o tym chociażby bardzo krótki okres funkcjonowania na stronie ZTP formularza online oraz publikowanie informacji, które są sprzeczne oraz mogą wprowadzać, jak wierzę zapewne niecelowo, mieszkańców Krakowa w błąd. Przykładowo na rzeczowej stronie można znaleźć takie informacje:

Kto i ile będzie płacił?

Pojazdy spełniające wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń nie będą musiały być opłacane. Należy podkreślić, że [Ustawa o Elektromobilności i Paliwach alternatywnych](#) dopuszcza poruszanie się pojazdu nie spełniającego założonych norm Euro wewnątrz Strefy. **Oplata za poruszanie się takim pojazdem wewnątrz Strefy wyniesie 2,50 zł za godzinę. Dodatkowo, ustawa zezwala na zakup abonamentu tzw. wjazdu, który będzie kosztował 500 zł za jeden miesiąc.**

Nie zakładamy pobierania opłat za poruszanie się po SCT, zarówno od samochodów, które spełniają wymagania Strefy, jak i od samochodów, które tych wymogów nie wypełniają. Samochód, który nie wypełnia warunków emisyjności nie będzie mógł po SCT jeździć. O granicach Strefy będą informowały znaki drogowe. Samochody jeżdżące po Strefie będą musiały być oznaczone nalepką wydaną przez miasto.

19 marca 2022 roku poprosiłem w swoim piśmie (skierowanym drogą mailową na adres: sekretariat@ztp.krakow.pl) ZTP o wyjaśnienie, która z przedstawionych powyżej informacji jest prawidłowa, ale do chwili obecnej nie otrzymałem odpowiedzi – Jest to zdumiewające, że w tak ważnej sprawie mieszkańcy Krakowa są wprowadzani w błąd, otrzymując niejednoznaczne informacje sugerujące, że będą mogli poruszać się po SCT, jeśli uiszczą odpowiednią opłatę.

5. Wprowadzenie SCT powinno mieć jednoznaczne konsekwencje dla wszystkich posiadaczy samochodu. Miasto Kraków powinno mieć świadomość, że dopuszczenie

do ruchu pojazdów niespełniających normy, a należących do szeroko rozumianej kategorii przedsiębiorców, narazi je na pozwy sądowe przed sądami krajowymi, a jeśli zajdzie potrzeba to przed instancjami europejskimi – nie można dyskryminować ludzi twierdząc, że ktoś może jeździć samochodem bo wykonuje swoją pracę, a jednocześnie odbierać znaczącej grupie obywateli prawo do poruszania się swoim prywatnym samochodem w celu dojazdu do pracy.

6. Rekapitulując – przedstawiony projekt jest oderwany od rzeczywistości społecznej, ma dyskryminujący charakter, powstaje w pośpiechu i nie uwzględnia realiów zmieniającego się świata oraz rzeczywistości miasta Krakowa – służy jedynie wąskiej grupie mieszkańców SCT, która w porównaniu do całkowitej populacji miasta jest relatywnie niewielka. Z kolei dla pozostałych oznacza dyskryminację społeczną oraz znaczne wydatki. Tak elitarystyczna postawa Radnych Miasta Krakowa jest niebywała i rzeczywiście pionierska w odniesieniu do projektów SCT w innych miastach Polski.

Formularz nr 7

1. **Konieczność ograniczenia ilości pojazdów zbiorowego transportu publicznego firm prywatnych w centrum miasta (Pojazdy te niejednokrotnie nie spełniają nawet podstawowych norm spalania). Stworzenie pewnego rodzaju punktu przesiadkowego dla tych firm na obszarze Granicy SCT.**
2. **Wprowadzenie ograniczeń wiekowych jak i limitów pojazdów które mogą być zarejestrowane w Krakowie jako taksówki. Należy dążyć do poprawy jakości taboru taxi w ramach wprowadzenia ograniczeń opartych o typ paliwa i normy Euro z kilkuletnim okresem przejściowym (2-3 lata, być może jakieś dopłaty/dofinansowanie). Taksówki powinny się stać alternatywą dla poruszania się po SCT jednak należy zablokować możliwość rejestrowania każdego pojazdu z taksometrem jako taksówki. Bez tego zostanie stworzony precedens gdzie samochód z Euro 4 zostanie zarejestrowany na TAXI i będzie mógł poruszać się po SCT.**
3. **Zwiększenie nakładów na rozbudowę stref P+R na obrzeżach SCT tak aby stworzyć realną alternatywę dla używania w SCT swojego własnego pojazdu.**
4. **Wyłączenie spod SCT pojazdów zabytkowych, dostawczych i specjalistycznych.**
5. **Stworzenie na terenie SCT specjalnych miejsc parkingowych dedykowanych firmom kurierskim/przewozowym, dzięki zwolnionemu w centrum miejscu w związku z ograniczeniem ruchu i konieczności zapewnienia odpowiedniej ilości miejsc parkingowych. Ustanowienie takich miejsc parkingowych ułatwi rezygnację z własnej dostawy na terenie SCT.**

Formularz nr 8

Składam następujące wnioski:

- 1. Proponowane obostrzenia w Strefie absolutnie nie powinny dotyczyć mieszkańców SCT, tak jak jest we wszystkich strefach ZLT we Włoszech.**
- 2. Pojazdy napędzane LPG bez względu na rok produkcji powinny być dopuszczone do wjazdu w Strefę Czystego Transportu, tak jak to jest w stolicy Włoch – Rzymie.**
- 3. Dopuszczenie możliwości odpłatnego wjazdu w Strefę Czystego Transportu wszystkich pojazdów, tak jak to jest w Londynie – stolicy Wielkiej Brytanii.**
- 4. Dopuszczenie możliwości wjazdu w Strefę Czystego Transportu pojazdów firm wykonujących działalność usługową, handlową, remontową, oraz pojazdów rolników przywożących płody rolne na Place Targowe działające w Strefie Czystego Transportu bez względu na rok produkcji tych pojazdów.**

Formularz nr 9

Szanowni Państwo

Bardzo budujący jest fakt podjęcia przez miasto Kraków prac nad SCT i to w tak szerokim zakresie. Niewątpliwie jest to konieczny krok w walce o czyste powietrze. Niestety przedstawiona przez Państwa propozycja budzi wiele moich obaw i wątpliwości. Uprzejmie proszę o rozważenie poniższych uwag i odpowiedzi na zawarte wśród nich wątpliwości.

- 1) Na stronie ZTP funkcjonują równoległe dwa terminy wprowadzenia 1 etapu: 01.01.2023 i 1.03.2023. Jednocześnie planowany termin wprowadzenia uchwały RMK o SCT to koniec 2022 r. Stanowi to bardzo krótki okres na dostosowanie się do zmian (nawet jeżeli mowa jest o samochodach sprzed 2000 r.). Dla wielu osób może to oznaczać potrzebę zakupu nowego auta, co nie jest czynnością którą można wykonać w tak krótkim czasie, szczególnie biorąc pod uwagę konieczność zgromadzenia niezbędnych na ten cel środków finansowych. Dlatego wnioskuję o przedłużenie tego okresu i uruchomienie SCT z co najmniej rocznym przesunięciem względem proponowanego planu.
- 2) Proponowane zmiany przyspieszają konieczność wymiany samochodów na nowsze. Niewątpliwie zwiększona podaż aut niespełniających wymogów SCT będzie skutkować nagłym spadkiem ich wartości. Jednocześnie należy się spodziewać wzrostu cen samochodów spełniających te wymogi. To w połączeniu z obecną sytuacją ekonomiczną, ograniczoną podażą samochodów nowych i używanych, wysoką inflacją, wojną na Ukrainie stawia mieszkańców w bardzo trudnej sytuacji i stanowi dodatkowe obciążenie w tym trudnym czasie. Czy nie należałoby w tej sytuacji rozważyć możliwości odłożenia w czasie terminu wprowadzenia SCT, aby ułatwić mieszkańcom dostosowanie się do tych zmian? Szczególnie że obowiązująca Strefa Płatnego Parkowania stanowi czynnik silnie ograniczający chęć do wjazdu samochodem do centrum miasta,
- 3) Średni wiek samochodów osobowych w Polsce wynosi 14,1 lat, co nie wynika z braku troski ludzi o środowisko, ale z ich możliwości finansowych. Analizując kolejne etapy wprowadzania SCT wykluczone z możliwości wjazdu do strefy zostaną samochody niewiele starsze niż średnia, co będzie stanowiło element dyskryminacji obywateli ze względu na osiągnięte dochody. Szczególnie, że uwzględniając możliwą zmianę w cenach aut używanych (pkt. 2.), na wprowadzeniu SCT skorzystają najzamożniejsi, nabywający fabrycznie nowe pojazdy, kosztem średniozamożnych i uboższych. Ten problem stanie się szczególnie dotkliwy po rozszerzeniu SCT na całe miasto. W takim przypadku wnioskuję o złagodzenie wymogów, lub o wyłączenie samochodów mieszkańców Krakowa z wymagań SCT w obszarze między II, a IV obwodnicą (po rozszerzeniu strefy).
- 4) Granica SCT w pierwszym etapie ma opierać się na II obwodnicy – czy ulice tworzące II obwodnicę będą wewnątrz SCT, czy poza nią? Grafika na stronie ZTP sugeruje włączenie Alei Trzech Wieszców w SCT. Niewątpliwie docelowe wprowadzenie ograniczeń ruchu na tej arterii powinno być uwzględnione. Jednak na chwilę obecną brak jest alternatywnych połączeń na osi północ-południe po zachodniej stronie miasta (nawet pod postacią dróg klasy Z, lub chociażby L idących z Białego Prądnika prosto na południowy brzeg Wisły). Może to generować potężne korki na pozostałych ulicach. Ponadto taki przebieg granicy SCT będzie nieintuicyjny i będzie stanowić swojego rodzaju pułapkę na osoby słabo orientujące się w mieście. Sam tego problemu doświadczyłem w Niemczech, gdzie w podobnej sytuacji zdarzyło mi się przypadkiem wjechać do Umweltzone.

Formularz nr 10

Zwracam się z wnioskiem o możliwie szybkie wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w Krakowie na możliwie rozległym obszarze.

Mieszkam blisko centrum, a pracuję w ścisłym centrum i uważam za niedopuszczalne to jak lekceważymy wpływ spalin samochodowych na nasze zdrowie, w szczególności spalin z diesla. Staram się ograniczać czas przebywania na takich ulicach jak np. Wrocławska, Czarnowiejska, Krowoderska, Al. Słowackiego, Kalwaryjska, gdyż są to ulice szczelnie wypełnione spalinami samochodów.

Niektórzy podnoszą argument iż Polacy są zbyt biedni, aby jeździć nietrującymi samochodami. Jest to argument nieprawdziwy, gdyż samochód benzynowy względnie mało trujący można kupić za niewielkie kwoty, a i znam wiele zamożnych osób jeżdżących samochodami z silnikiem diesla z wyciętym filtrem DPF.

Formularz nr 11

Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów wyraża poparcie dla wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie, w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń z ruchu samochodowego.

Konsekwentne ograniczanie emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych wpłynie na poprawę zdrowia mieszkańców oraz na warunki jazdy rowerem. Należy zacząć od **ograniczenia ruchu tych aut, które najbardziej zanieczyszczają powietrze.**

Dla jakości powietrza i w interesie zdrowia krakowian niezbędne jest jak najszybsze usunięcie z ulic samochodów z silnikami Diesla wyprodukowanym przed wejściem w życie norm emisji spalin Euro5, a dalej Euro6. Wymóg wypełniania tych standardów przez pojazdy z silnikami Diesla musi być oczywiście dopasowany do sytuacji społeczno-gospodarczej, oczekujemy jednak, że nie pojawi się on później niż w datach proponowanych obecnie przez władze Krakowa, a w **miarę możliwości wprowadzenie ograniczeń dla samochodów z silnikami Diesla poniżej Euro5 powinno być przyspieszone.**

Aby Strefa Czystego Transportu skutecznie i trwale wpłynęła na jakość powietrza w Krakowie, powinna być oparta o **uchwałę ustalającą jej zasady z dużym wyprzedzeniem.** Sukces SCT nie zależy bowiem od jednorazowego wprowadzenia regulacji, ale od budowy procesu, który w przewidywalnym, jak najkrótszym okresie doprowadzi do minimalizacji emisji zanieczyszczeń ze spalin.

Uchwała o Strefie Czystego Transportu musi wyznaczać horyzont, w którym dokonywane będą zmiany. Posiadanie i kupno samochodu zawsze są istotnym wydatkiem - na lata. Dlatego harmonogram funkcjonowania SCT w Krakowie także powinien być przyjęty na lata - tylko w ten sposób mieszkańcy miasta i jego okolic będą potraktowani uczciwie.

Jeśli więc mieszkańcy mają doświadczyć poprawy jakości powietrza, a jednocześnie ich domowe finanse mają być potraktowane poważnie, **uchwała o SCT już teraz powinna wyznaczyć datę powiększenia obszaru poza drugą obwodnicę.** Zgodnie z Programem Ochrony Powietrza dla Małopolski, obszar SCT powinien zawierać się wewnątrz pełnej krajowej obwodnicy Krakowa. Uchwała powinna zatem wyznaczać **datę 1 lipca 2025 r. jako datę, od której obszar SCT będzie powiększony na cały ten teren.** W razie opóźnienia oddania do ruchu północnej obwodnicy miasta (zakładanej dziś na 2024 r.) do uchwały można wprowadzić zastrzeżenie, że w razie opóźnienia inwestycji poza 1 lipca 2025 r., SCT zostanie poszerzona 60 dni po oddaniu obwodnicy do użytku.

SCT są najbardziej skuteczne wtedy, kiedy obowiązują na dużym obszarze - dzięki temu ich wymagania mogą być na tyle łagodne, żeby były w pełni akceptowalne społecznie. Krakowianie o dacie poszerzenia muszą się jednak dowiedzieć już dziś, aby już dziś mogli podjąć odpowiednie decyzje dotyczące swoich samochodów.

Formularz nr 12

Proponuję doprecyzowanie określenia pojazdów. Na stronie <https://ztp.krakow.pl/sct/nasza-propozycja> pojazd samochód jest traktowane równoważnie. Pojazdem jest także np. motocykl, dla którego normy EURO wprowadzane były wg innego harmonogramu.: EURO 1[1999], EURO 2 [2005], EURO 3 [2007], EURO 4 [2017], EURO 5 [2020]. Uwzględniając propozycje przedstawione na wspomnianej wcześniej stronie internetowej, 01.01.2024 do strefy nie będą mogły wjechać motocykle 17 letnie (vs samochód benz 23), 01.01.2027 – 10 letnie (vs 19 letnie), 1.08.2028 – 8 letnie (vs 17,5 letnie), zaś w 2030 zakaz dotyczyłby wszystkich motocykli – nie wprowadzono normy 6 dla motocykli. W związku z powyższymi danymi wnioskuję o wyłączenie motocykli z ograniczeń wjazdu do SCT, lub wprowadzeniu oddzielnego harmonogramu, który uwzględniał by wspomniane wyżej różnice w datach obowiązywania norm dla motocykli i samochodów. Motocykle znacznie mniej wpływają na zajętość przestrzeni (miejsca parkingowe), oraz z racji mniejszej masy emitują mniej zanieczyszczeń powstałych w wyniku ścierania się klocków hamulcowych oraz opon.

Formularz nr 13

JA
SPRZECINIAM SIĘ WPROWADZENIU OGRANICZEŃ
DOT. WJAZDU SAMOCHODÓW W ZALEŻNOŚCI OD RODZAJU
PALIWA W RAMACH PROJEKTU STREFY CZYSTEGO
TRANSPORTU W KRAKOWIE. JAKO MIESZKANIEC
PODGÓRZA, OD 36 LAT, UWAŻAM, ŻE PLANOWANE ZASADY
WJAZDU SAMOCHODÓW OGRANICZAJĄ PODSTAWOWE PRAWA
MIESZKAŃCA DO POSIADANIA WYBRANEGO POJAZDU.

Formularz nr 14

1. W obecnym kształcie strefa SCT promuje bardziej zamożną część społeczeństwa ponieważ nie każdego będzie stać na zmianę samochodu (w praktyce bogaty człowiek, który i tak jeździ relatywnie młodym samochodem nie odczuje niedogodności wprowadzenia SCT, za to biedniejszy, którego nie stać na samochód nowszy już tak). Uzasadnienie SCT dobrem ogólnym nie oznacza, że problem nie spadnie na biedniejszą część społeczeństwa i ona nie poniesie tego konsekwencji!
2. Skoro ma już dojść do sytuacji jak w pkt. 1. to widzę brak jasno postawionych zobowiązań na miasto co ma zrobić w celu poprawy jakości powietrza. Brak jest jasnych deklaracji o budowie choćby zwiększonej ilości parkingów P+R (których na tą chwilę udział jest marginalny). Brak planu lepszego skomunikowania podkrakowskich gmin z miastem (obecnie opiera się głównie na autobusach strefowych). Brak deklaracji o planie zagospodarowania przestrzennego ograniczającego gęstą zabudowę (co wydawałoby się rozwiązaniem oczywistym w celu zmniejszenia zanieczyszczenia w mieście). Do tej pory większość działań miasta służąca poprawie jakości powietrza skupia się na nakładaniu na obywateli coraz to nowych ograniczeń (wcześniej zakaz opalania paliwami stałymi). W mojej ocenie działania samego miasta nie związane z narzucaniem nowych ograniczeń na obywateli są marginalne.
3. Każdy kolejny etap powinien być wprowadzany warunkowo na zasadzie. Jeśli miasto zadba o to, że np. do roku 2025 powstaną 3 dodatkowe parkingi P+R to dopiero wtedy przejdziemy do etapu II. Bez tego strefa SCT będzie postrzegana tylko i wyłącznie jako ograniczenie swobód obywatelskich i na tą chwilę nie ma powodów myśleć inaczej.
4. Nie jest ekologicznym rozwiązaniem promowanie złomowania starych samochodów. Jeżeli ktoś dba o swój samochód np. z roku 1999 to może się okazać, że emituje mniej zanieczyszczeń niż samochód z 2017 roku, który był mocno eksploatowany przez co jego silnik „nagaruje” i w efekcie bardziej zanieczyszcza niż ten starszy.
5. Należy wziąć pod uwagę pewne uwarunkowania polityczne i geopolityczne. Należy wziąć pod uwagę fakt, że na tą chwilę ceny nowych samochodów poszybowały w górę i są trudnodostępne. Na tą chwilę pojazdy elektryczne praktycznie nie są dostępne dla przeciętnego „kowalskiego” z uwagi na ich ceny. Dlatego warto przesunąć w czasie wprowadzanie kolejnych etapów.
6. W obecnej formie SCT i działania miasta promują wyrzucanie zasobów zamiast dbania o nie (każecie złomować ludziom sprawne samochody, nie spełniające jakiejś normy euro, których jakość została poddana w wątpliwość w roku 2014-15 przy okazji słynnej afery Dieselpgate).
7. Nie jest trafne podawanie przykładu funkcjonowania SCT na przykładzie Brukseli z uwagi na to, że tam miasto jest dużo lepiej skomunikowane (znacznie więcej opcji transportu niż w Krakowie). Zarobki ludzi są większe niż w Krakowie co powoduje, że łatwiej jest przesiąść się na nowszy samochód. Poza tym, tam z tego co się orientuje LPG również jest uznawane za paliwo alternatywne.
8. LPG nie jest uznawane za paliwo alternatywne w propozycjach co przeczy stanowi faktycznemu. LPG w innych krajach jest uznawane za paliwo alternatywne i z tego co mi wiadomo jest to rodzaj paliwa ekologicznego. Dlatego takie rozwiązanie nie jest akceptowane w przypadku starszych, ale sprawnych samochodów tylko promowanie ich złomowania co nie ma nic wspólnego z ekologią.
9. Jeżeli ma zostać wprowadzona SCT to nie może być możliwości by były jakiegokolwiek wyjątki od tej reguły. SCT ma dotyczyć wszystkich w równym stopniu, niezależnie czy jest to osoba obca wjeżdżająca, dla osób prowadzących działalność gospodarczą (np. kurierów), pojazd związany z budową (np. dewelopera realizującego inwestycję).

Biorąc pod uwagę powyższe, uważam, że powinien być jasny mechanizm warunkowości wprowadzenia kolejnych etapów SCT, który również zobowiąże urzędników miejskich do realizacji pewnych celów przez miasto lub przynajmniej przesunie wprowadzenie kolejnych etapów o jakieś 2-3 lat. W przeciwnym razie SCT będzie postrzegana tylko jako kolejna rzecz, która ogranicza swobody obywatelskie. Niestety tłumaczenie faktem istnienia takich stref na zachodzie nie jest adekwatne do realiów życia w Krakowie. W Zachodnie miasta są zdecydowanie lepiej skomunikowane niż Kraków. Tam istnieją sieci metra, szybkich kolei miejskich i podmiejskich, w Krakowie w zasadzie to nie istnieje, a komunikacja sprawnie działa tylko w obrębie Centrum Krakowa (stąd się bierze mylne w ocenie niektórych urzędników przekonanie o „przywiązaniu Polaków do samochodu”). Proszę wziąć również pod uwagę, że to już będzie druga strefa w której można dostać mandat. Pierwsza to już jest funkcjonująca strefa płatnego parkowania, druga to strefa czystego transportu. Dla osoby przyjeżdżającej z zewnątrz może już stanowić problem połapania się w tym wszystkim.

Na dowód, że to co pisze nie jest gołosłowne, dodam, że sam mieszkam w centrum Krakowa i pracuję w centrum. Unikam jazdy samochodem i staram się korzystać z komunikacji miejskiej. Niestety muszę przyznać, że o tyle o ile jazda do pracy komunikacją jest wygodniejsza i szybsza to jednak staje się katorgą w sytuacji gdy trzeba dojechać do bardziej odległego miejsca w Krakowie. Dodatkowo z mojej strony wcale nie ma przyzwolenia, żeby z moich podatków fundować coś za co będzie można dostać kolejną karę... Sprawę ekologiczności powinny rozwiązywać stacje kontroli pojazdów. Jeżeli samochód spełnia normę emisji spalin na rok w którym został wyprodukowany oraz ogólnie jest sprawny technicznie to złomowanie go bo miasto tak chce uważam, że jest dużą niesprawiedliwością i działaniem nie mającym nic wspólnego z ekologią.

Formularz nr 15

Treść uwagi/wniosku:

NIE ZGADZAM SIĘ NA STREFE,
CZYSTEGO PARKOWANIA.

Treść uwagi/wniosku:

Wyrażam poparcie dla planu ustanowienia stref czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie chciałbym zaznaczyć, że konieczne jest przyjęcie ambitnego harmonogramu, gdyż jedynie stanowcze i radykalne działania doprowadzą do istotnej redukcji zanieczyszczeń transportowych. Kraków, od lat jest pionierem w Polsce w zakresie walki o czyste powietrze, warto zatem również w kontekście SCT dawać przykład i przecierać szlak dla innych polskich miast. W związku z powyższym pragnę wnieść następujące uwagi:

1. Uwagi dot. planowanych granic strefy:

- a. Zgodnie z zapisami POP docelowo konieczne jest wprowadzenie SCT w obrębie IV obwodnicy. Ważne, aby nie zwlekać z poszerzeniem strefy, gdyż dopiero po objęciu obszaru większości miasta odczujemy realną poprawę jakości powietrza.
- b. W pierwszym okresie, obszar SCT powinien obejmować obszar wewnątrz II obwodnicy WŁĄCZNIE z ulicami wchodzącymi w skład II obwodnicy tj. w szczególności z Alejami, ul. Konopnickiej, al. Powstańców Śląskich oraz al. Powstania Warszawskiego. Pomimo, że POP nie precyzuje, czy ulice graniczne powinny wchodzić w skład SCT, to trzeba mieć na uwadze, że natężenie ruchu wewnątrz II obwodnicy jest znacząco mniejsze niż na ulicach stanowiących obwodnicę.

Ograniczenie ruchu na obszarze SCT może mieć przełożenie na zmniejszenie liczby pojazdów niespełniających norm nie tylko w obszarze strefy, ale również w innych częściach miasta o ile ograniczenia obejmą trasy „tranzytowe” takie jak Aleje. Konieczność podróży znacznie wydłużoną trasą omijającą tranzyt przez SCT dla kierowców korzystających ze „starych” samochodów może stać się dla nich impulsem do decyzji o zainwestowaniu w samochód o wyższej normie EURO lub rezygnacji z auta na rzecz komunikacji miejskiej lub roweru.

2. Uwagi dot. harmonogramu wprowadzania ograniczeń dla kolejnych grup pojazdów wg norm EURO:

Konieczne jest jak najszybsze ograniczenie wjazdu do SCT dla najbardziej emisyjnych pojazdów, w szczególności pojazdów z silnikiem Diesla poniżej normy EURO 6 jako, że dopiero pojazdy z silnikiem Diesla spełniające EURO 6 cechują się względnie niską emisją zarówno NO₂ jak i PM₁₀. W tym celu już w pierwszym etapie konieczne jest bardziej restrykcyjne ograniczenie wjazdu do SCT dla pojazdów z silnikiem Diesla i określenie jako minimalnej normy EURO 4. Ponadto postuluję skrócenie odstępów między kolejnymi etapami wprowadzania ograniczeń z okresów 1,5-roczych do rocznych. Poniżej proponowany harmonogram wprowadzania kolejnych etapów:

Pojazd z silnikiem	Minimalne wymagania				
	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
	1.03.2023	1.01.2024	1.01.2025	1.01.2026	1.01.2027
benzynowym	EURO 3	EURO 3	EURO 4	EURO 4	EURO 5
Diesla	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6d	EURO 6d

3. Rodzaje pojazdów objęte ograniczeniami

Ograniczenia dotyczące, wjazdu do SCT powinny obejmować nie tylko samochody osobowe, ale również dostawcze oraz busy, które w zdecydowanej większości posiadają silniki Diesla i jak pokazały badania spalin przeprowadzone w Krakowie w 2019 r. cechują się znaczącymi przekroczeniami norm (co można zaobserwować również organoleptycznie, wystarczy kilka sekund oczekiwania za przeciętnym busem stojącym na przystanku).

4. **Uwagi dot. zasad przejściowych dla mieszkańców oraz koniecznych działań „rekompensujących” ograniczenia wjazdu do SCT:**

Popieram propozycję braku pobierania opłat za wjazd do SCT od pojazdów niespełniających norm. Jednakże wprowadzenie SCT musi zostać powiązane z działaniami pozwalającymi mieszkańcom oraz osobom przemieszczającym się w obrębie strefy na sprawną komunikację. W tym celu konieczne jest:

- Wzmocnienie komunikacji miejskiej w docelowym obszarze strefy, w szczególności na obszarach peryferyjnych będących poza zasięgiem linii tramwajowych. Wprowadzenie SCT w wielu przypadkach będzie oznaczało konieczność rezygnacji z przemieszczania się po mieście samochodem na rzecz komunikacji miejskiej ze względu na brak środków finansowych pozwalających na zakup auta spełniającego odpowiednią normę. Niedopuszczalne jest zatem, aby alternatywę stanowiły pojedyncze autobusy o niskiej częstotliwości kursowania jak to ma miejsce w przypadku niektórych obszarów peryferyjnych. Sądzę, że konieczne jest umożliwienie dojazdu do najbliższego węzła komunikacyjnego (np. pętli tramwajowej) z każdego obszaru Miasta zamieszkałego przez mieszkańców autobusem o częstotliwości kursowania nie niższej niż co 20 minut.
- Wprowadzenie SCT jest też dobrym momentem na intensyfikację działań w zakresie budowy parkingów Park & Ride. Dostępna obecnie liczba miejsc postojowych w ramach takich parkingów to kropla w morzu w porównaniu do liczby samochodów wjeżdżających codziennie do Krakowa z sąsiednich gmin. Ograniczenia w SCT dotkną również pojazdów przyjeżdżających spoza Krakowa, zatem parkingi Park & Ride staną się pilną potrzebą.

Formularz nr 17

Wnioskuje o uwzględnienie **mieszkańców** terenu proponowanej SCT przez dopuszczenie do wjazdu w strefę pojazdów użytkowanych (zarejestrowanych) przed wejściem w życie SCT przez cały okres wprowadzania strefy tj. do roku 2030 niezależnie od normy EURO danego pojazdu. Proponowany roczny okres karencji jest zdecydowanie za krótki. Ekologiczne działanie nie polega na tym, aby co roku samochód zmieniać na nowy. Koszt nowego samochodu obecnie to kilkadziesiąt tysięcy złotych. Nie można kupić starszego z niską normą np. EURO 4 tylko trzeba nabyć nowy lub prawie nowy. Kogo no ta stać. Przy wymianie pieców był okres **kilku lat** na dostosowanie do nowych wymagań oraz **dopłaty** (na początku 100% wartości). Gdzie jest równe traktowanie mieszkańców (podatników) w propozycji tej zmiany.

Co do obszaru proponowanego jako SCT to wnioskuje na terenie dowolnego osiedla mieszkaniowego (Widok, Kurdwanów, Nowa Huta itp.). W centrum miasta i tak jest bardzo ograniczony ruch samochodowy (zmiana organizacji ruchu wokół Plant, ul. Basztowa). Brak miejsc parkingowych powoduje, że ruch samochodami **mieszkańców** jest ograniczony tylko do koniecznych wyjazdów. Jesteśmy taki samymi mieszkańcami jak ludzie spoza centrum. Wybór miejsca zamieszkania nie zależy tylko od nas.

Formularz nr 18

Treść uwagi/wniosku:

NIE ZGADZAM SIĘ NA STREFE
CZYSTEGO TRANSPORTU, BO NIE
BĘDĘ MOGŁ PARKOWAĆ ANI
ZAKUPIĆ STARSZEGO AUTA JAK
DOMEM, A NA KOLY MNIE
NIE STAĆ.

Formularz nr 19

Stanowczo sprzeciwiam się tak restrykcyjnym ograniczeniom w prawie do poruszania po proponowanych strefach pojazdom z określonymi normami emisji spalin. Jestem Krakowianinem (Podgórzaninem) od urodzenia, w tym mieście kończyłem szkoły, mieszkam cały czas, pracuję i płacę podatki. Proponowane zmiany zasad używania pojazdów pozbawią mnie możliwości dalszego użytkowania mojego pojazdu, pomimo tego, że jest w bardzo dobrym stanie technicznym, potwierdzonym badaniami technicznymi. Ograniczą też moje bezpieczeństwo życia w mieście (dojazdy do przychodni, szpitala, itd.). Zmiany uderzają przede wszystkim w mieszkańców, utrudniając im normalne funkcjonowanie lub zmuszając do zakupu innego (nowszej) pojazdu w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb bytowych. Mnie osobiście nie stać obecnie na zakup nowego pojazdu (lub prawie nowego) przy tak galopujących cenach. Obawiam się, że dla znacznej części obywateli miasta także oznacza to utratę możliwości korzystania z samochodu. Jeżeli dbałość o czyste powietrze i komfort życia mieszkańców Krakowa jest dla Państwa ważny to proszę rozważyć ograniczenie możliwości wjazdu dla osób nie zamieszkujących proponowane strefy czystego transportu, w szczególności dla osób przyjezdnych z innych miejscowości. A nie uderzać restrykcjami w mieszkańców. Za naszą granicą trwa wojna, ludzie obawiają się o przyszłość, a tu dodatkowe restrykcje i ograniczenia. Jeszcze raz chce podkreślić: dla tak proponowanych zmian wyrażam STANOWCZY SPRZECIW!

Formularz nr 20

- 1. Dopuszczenie możliwości wjazdu w Strefę Czystego Transportu pojazdów firm wykonujących działalność usługową, handlową, remontową, oraz pojazdów rolników przywożących płody rolne na Place Targowe działające w Strefie Czystego Transportu bez względu na rok produkcji tych pojazdów.**
- 2. Pojazdy napędzane LPG bez względu na rok produkcji powinny być dopuszczone do wjazdu w Strefę Czystego Transportu, tak jak to jest w stolicy Włoch – Rzymie.**
- 3. Przepisy dotyczące wymaganych norm emisji spalin nie powinny dotyczyć pojazdów mieszkańców Strefy Czystego Transportu, tak jak jest we wszystkich strefach ZLT we Włoszech.**
- 4. Dopuszczenie możliwości odpłatnego wjazdu w Strefę Czystego Transportu wszystkich pojazdów, tak jak to jest w Londynie – stolicy Wielkiej Brytanii.**

Treść uwagi/wniosku:

Uważam, że w priorytecie należy ograniczyć wjazd do proponowanej strefy dla samochodów nie należących do mieszkańców. Nie widzę powodów, dla których osoby mieszkające poza centrum muszą używać samochodami - można skorzystać z komunikacji publicznej. Jestem właścicielem samochodu, który według proponowanych zmian nie będzie mógł wjechać do strefy od 2024 roku. Z samochodu korzystam sporadycznie, w ogóle nie używam do jazdy po mieście, najchętniej aby wjechać poza miasto na działkę. Ilość emitowanych zanieczyszczeń w ciągu roku przez mój pojazd jest na pewno wielokrotnie mniejsza od tych wydzielanych przez wprowadzone w obrocie, ale jeżdżące codziennie po mieście samochody. Nie stac mi się na kupno samochodu, który zapewniłby mi możliwość wjazdu do strefy przez najbliższe kilkanaście lat (musiałby to być pojazd najnowszej generacji, a niec drogi). Nie satysfakcjonują mnie również proponowane rekompensaty - przez cały rok jeżdżę po mieście rowerem (w tym roku od początku stycznia przejechałem rowerem już ponad 1000 km, a samochodem - tylko aby wjechać z miasta - ok. 500 km), żona korzysta wyłącznie z komunikacji publicznej. W podobnej sytuacji jest kilka osób mieszkających w m. Budzynie.

A przy okazji, czy zanieczyszczenie powietrza przez samochody poruszające się poza granicami strefy nie dotrze do centrum? Jestem też chętny bym podkwestionował moim zdaniem większym problemem jest nadmierne ilości i częstota używania samochodów niż ich wiek.

Formularz nr 22

Treść uwagi/wniosku:

Ja, Kazimierz Szpak mieszkaniec Krakowa wyrażam swój kategoriyczny sprzeciw kolejnym pomysłom i działaniom władarzy miasta Krakowa, którzy pod hasłem „czystego powietrza” próbują kolejny raz utrudnić życie ciężko pracującym i płacącym podatki mieszkańcom.

Obarczanie samochodów spalinowych za większość emitowanych zanieczyszczeń w Krakowie to mit, który wciska się mieszkańcom przez kręgi tzw. „proekologicznych” działaczy. Wystarczy spojrzeć na archiwalne dane pomiarowe jakości powietrza z okresu początku pandemii gdy ruch samochodowy zmalał o ponad 50% a palenie w piecach węglowych zostało zakazane. Czy powietrze było wtedy czystsze? NIE! I nie jest tajemnicą dla średnio inteligentnego człowieka, że za zanieczyszczenie w Krakowie odpowiadają gminy ościenne i ukształtowanie terenu na jakim położone miasto oraz dzika deweloperka promowana przez władze Krakowa zabudowująca każdy skrawek wolnego terenu co uniemożliwia naturalne „przewietrzanie” miasta.

Włodarze Krakowa zacznijcie od siebie i dajcie dobry przykład obywatelom!

Proponuję:

1. sprzedaż wszystkich samochodów służbowych należących do wszystkich jednostek administracyjnych władz Krakowa;
2. likwidację wszystkich parkingów służbowych przed budynkami administracyjnymi, a za pozyskane fundusze budowę w ich miejscu placów zabaw i zieleńców;
3. anulowanie wszystkich darmowych abonamentów na wjazd do stref płatnego parkowania;
4. zobowiązanie wszystkich pracowników administracji do korzystania podczas dojazdu do i z pracy z transportu publicznego lub roweru;

Jeśli naprawdę chcecie poprawić komfort życia mieszkańców to może należy zacząć od najbardziej uciążliwych dla ludzi spraw: poprawić płynność ruchu i ograniczyć korki, które w wielu miejscach generowane są nie przez większą ilość pojazdów, a przez niewłaściwie zaprogramowaną sygnalizację świetlną oraz absurdalną organizację ruchu wprowadzaną od kilku lat w imię nie wiadomo czego. Jest wiele skrzyżowań, gdzie dalej sygnalizacje działają w trybie cyklicznym uruchomionym na czas pandemii co powoduje, że ruch samochodowy często jest wstrzymywany bo przez pasy przechodzą duchy. Są skrzyżowania gdzie cykle dla poszczególnych kierunków są za krótkie (np. Mateczny: po dodatkowym cyklu dla tramwajów cykl dla samochodów jest o połowę krótszy) lub niewłaściwe (np. skrzyżowanie Wielicka/Kamieńskiego/Nowosądecka gdzie zawsze po skręceniu tramwaju z centrum w kierunku Kurdwanowa po chwili pojawia się dodatkowy cykl dla tramwaju pomimo braku pojazdu szynowego). Dziwi mnie dlaczego osoby odpowiedzialne za organizację ruchu w Krakowie prawie nic nie robią mając sygnały od mieszkańców o niesprawnie działającej lub zaprogramowanej sygnalizacji świetlnej. Wnoszę o wykonanie audytu działania sygnalizacji świetlnej w całym Krakowie.

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżyć atrakcyjność turystyczną naszego miasta. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwu uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciałności ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny** tj.

- pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego,
- pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego,
- pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji

I wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chciałbym zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji. Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwykłego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu” postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Strefy Czystego Transportu” w Krakowie

/ wyrazami szacunku

Formularz nr 24

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżyć atrakcyjność turystyczną naszego miasta. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwa uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny** tj:

- *pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego,*
- *pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego,*
- *pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.*

I wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chcę zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji. Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwyklego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu”

postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Stref Czystego Transportu” w Krakowie.

Z wyrazami szacunku

Formularz nr 25

Postuluję, o dołączenie do harmonogramu wdrażania etapów projektu Strefy Czystego Transportu, opcji zero emisji dla Serca miasta : Rynek Główny, tereny wokół Plant, uliczki prowadzące do Rynku, obszar wokół naszego Akropolis – Wawelu, (transport turystów do hoteli, hosteli, city tour, ruch pojazdów dostawczych, pojazdów służb publicznych) mając na uwadze ochronę zabytków przed wpływem zanieczyszczeń na ich degradację.

Formularz nr 26

Ja, mieszkanka Krakowa nie zgadzam się z planami wprowadzania w mieście pod pretekstem „ekologii” kolejnych utrudnień dla ciężko pracujących i płacących podatki mieszkańców.

Zorientowani wiedzą, że za zanieczyszczenie Krakowa odpowiadają opalane węglem sąsiednie gminy, a położenie miasta powoduje, że owe zanieczyszczenia kumulują się właśnie w Krakowie.

Proponowane zmiany nie przyniosą oczekiwanej poprawy powietrza a spowodują dalszą degradację handlu i usług, ucieczkę przedsiębiorców do innych bardziej przyjaznych biznesowi lokalizacji. Efekt np. po wprowadzeniu stref parkowania jest już widoczny od dłuższego czasu – tam gdzie wprowadzono utrudnienia zamykane są sklepy i placówki usługowe, a powstają pokoje wynajmowane na godziny. Czy tego chcecie???

Formularz nr 27

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżyć atrakcyjność turystyczną naszego miasta. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwa uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny** tj:

- *pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego,*
- *pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego,*
- *pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.*

I wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chcę zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. **Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji.** Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwyklego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu” postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Stref Czystego Transportu” w Krakowie.

Formularz nr 28

Zgłaszam wniosek aby strefa czystego transportu, której obowiązywanie ma się rozpocząć obejmowała również **Aleje Trzech Wieszczów**. Wnoszę aby w uchwale ustalić konkretny termin rozpoczęcia obowiązywania strefy czystego transportu obejmujący teren wewnątrz 4 obwodnicy, niezwłocznie po udostępnieniu do ruchu 4 obwodnicy.

Podsumowując popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie.

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżyć atrakcyjność turystyczną naszego miasta. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać normy emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwu uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny** tj.:

- *pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego,*
- *pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego,*
- *pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla infokomentowania historii motoryzacji.*

Wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chcę zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji. Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwyklego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu”

postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Strefy Czystego Transportu” w Krakowie.

Formularz nr 30

Obawiam się, że wprowadzenie SCT może doprowadzić do **przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżić atrakcyjność turystyczną naszego miasta**. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwa uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii Samochód Historyczny, tj.

- *pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego*
- *pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych ani opinii rzeczoznawcy samochodowego*
- *pojazd mający co najmniej 25 lat, który został uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.*

i wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było **zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji motoryzacji historycznej**.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji, chcę zwrócić uwagę Władz Miasta na fakt, iż z powodu tej wyjątkowości, pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do SCT w Krakowie. **Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji**. Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwykłego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Krakowa – **pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście**. Dodatkowo, zwracam Państwa uwagę na fakt, że przy rejestracji pojazdu jako zabytkowego obowiązują jednolite reguły na terenie całego kraju, a zatem zasadnym jest **uznanie samochodu za historyczny niezależnie od województwa, w którym został wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych, i w którym wydane zostały żółte tablice rejestracyjne**.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie **wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej** (wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn). Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Niderlandach, Włoszech czy Wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym, wnoszę o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu” postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Stref Czystego Transportu” w Krakowie.

Formularz nr 31

Treść uwagi/wniosku:

W związku z propozycją wprowadzenia Strefy Czystego Transportu na terenie miasta Krakowa (zwany dalej SCT) proponuję poniżej zmiany do aktualnej przedstawionej propozycji:

- 1. Zaakceptowanie do „poziomu” normy Euro 3 samochodów (z aktualną normą Euro 1, 2) które na stacji diagnostycznej przejdą pomiar emisji spalin (*samochody co roku przechodzą przegląd – każda stacja kontroli pojazdów jest wyposażona w urządzenia do pomiarów jakości emisji spalin*) i będą spełniały normę Euro 3.
oraz przedłużenie wprowadzenia etapu nr 1 do **1 stycznia 2024r.** (benzyna – Euro 3, ON - Euro 3)
- 2. Przedłużenie etapu nr 2 do **1 stycznia 2025r** (benzyna – Euro 3, ON - Euro 4)
- 3. Przedłużenie etapu nr 3 do **1 lipca 2026r** (benzyna – Euro 3, ON - Euro 5) (*benzyna EURO 4?- wiek*)
- 4. Przedłużenie etapu nr 4 do **1 lipca 2027r** (benzyna – Euro 4, ON - Euro 5)
- 5. Przedłużenie etapu nr 5 do **1 stycznia 2029r** (benzyna – Euro 5, ON - Euro 6)
- 6. Etap 6 bez zmian do 1 stycznia 2030r (benzyna – Euro 5, ON - ~~Euro 6, 6d~~) – **obie normy**

Weryfikacja spełniania danej normy Euro przez samochód powinna się odbywać na podstawie faktycznej posiadanej przez dany samochód certyfikacji normy Euro, a nie roku jego produkcji (rok produkcji nie jest przy wielu jednostkach zgodny ze spełnianą normą).

Zanim w/w zasady zostaną wdrożone **obowiązkowo** powinna być przeprowadzona kampania informacyjna dla mieszkańców (media – radio, TV, internet, informacja dla mieszkańców w formie ulotki dla mieszkańców w skrzynkach pocztowych) o chęci wprowadzenia w/w SCT.

Uzasadnienie.

Dzisiaj dużo mieszkańców Krakowa nie wie o wprowadzeniu w/w SCT. Po wprowadzeniu SCT (bez kampanii informacyjnej) w związku z tym dużo mieszkańców Krakowa zostanie postawionych przed faktem dokonanym. Nie można dopuścić, aby mieszkańcy w ciągu niecałego pół roku (dla etapu 1) i tak samo dla kolejnych etapów musiało wymienić samochód (lub z niego nagle zrezygnować). Dodatkowo aktualna sytuacja geopolityczna i ekonomiczno-gospodarcza oraz społeczna (pandemia CoV, wojna na Ukrainie) spowodowała, że dostępność nowych samochodów (jak u używanych nowszych) dramatycznie spadła co przekłada się w sposób znaczący na ceny samochodów (dziś często na nowy samochód oczekuje się ponad rok). Dlatego niezbędnym jest przeprowadzenie kampanii informacyjnej oraz przedłużenie czasu wprowadzenia etapów SCT.

Nie bez znaczenia jest też fakt, że samochody z silnikami Diesla zużywają mniej paliwa (średnio o ok 15-20%) co przekłada się też na koszty ich użytkowania, a więc gorsze traktowanie nowoczesnych i poprawnie pracujących silników Diesla nie powinno mieć miejsca.

Dodatkowo nie wolno dopuścić do zakazu poruszania się po SCT samochodów bez spełnionej normy, gdyż to zabieranie prawa własności i rozporządzania tą własnością co w sposób jawny stoi w sprzeczności z obowiązującą w Polsce Konstytucją.:

Art. 31

P.2 Każdy jest obowiązany szanować wolności i prawa innych. Nikogo nie wolno zmuszać do czynienia tego, czego prawo mu nie nakazuje.

Art. 32

P.1 Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne.

P.2 Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny.

Formularz nr 32

Moje propozycje są poniżej:

1. Etap 2.
 - benzyna EURO 2
 - diesel EURO 3 (1.01.2024r)
2. Etap 3.
 - benzyna EURO 2
 - diesel EURO 4 (1.07.2025r)
3. Etap 4.
 - benzyna EURO 2
 - diesel EURO 5 (1.01.2027r)
4. Etap 5.
 - benzyna EURO 3
 - diesel EURO 6 (1.07.2028r)
5. Etap 6.
 - benzyna EURO 4
 - diesel EURO 6 (1.01.2030r)

Sz. P.
Proszę nie przesadzić w restrykcjach, gdyż sama Białka jest w tej materii. To godziwym.

Formularz nr 33

Sz. P.

Mieszkam przy ulicy W. Syrokomli a więc przy granicy planowej SCT i posiadam samochód z 1995 roku (EURO 1). W związku z tym mam kilka uwag, które chciałbym przekazać w ramach konsultacji społecznych.

1. SCT zostanie wyznaczona na obszarze będącym moim obszarem "domowym", najbliższą "okolicą", gdzie od lat poruszam się samochodem w różnych celach. Chciałbym zachować ten status quo i nadal móc korzystać ze SCT jak dotąd.

W związku z tym moja propozycja dotyczy rozszerzenia prawa do swobodnego poruszania po SCT także dla samochodów będących własnością mieszkańców obszarów graniczących ze SCT.

Kolejne uwagi mają charakter ogólny:

2. Z danych prezentowanych do konsultacji wynika, że pojazdów wyprodukowanych do roku 1996 jest w Krakowie 1%. Wynika z tego, że ich udział z zanieczyszczeniu miasta jest niewielki, szczególnie w porównaniu do liczby pojazdów nowszych. Ponadto jest to zanieczyszczenie teoretyczne a nie faktyczne, ponieważ nieznana jest intensywność użytkowania tych pojazdów w Krakowie. Pojazdy takie są również w posiadaniu osób starszych, które zwykle nie korzystają z nich intensywnie a ograniczenia w ruchu (SCT) mogą być dla tych osób problematyczne. Ponadto liczba tych pojazdów w naturalnym procesie ich zużywania będzie maleć. Nie bez znaczenia jest także fakt, że normy EURO 1 i EURO 2 nie odbiegają tak bardzo od norm późniejszych, a więc głównym źródłem zanieczyszczeń są pojazdy nowsze w dużej ilości poruszające po ulicach Krakowa.

Moja propozycja dotyczy wyłączenia wszystkich tych pojazdów EURO 1 a być może i EURO 2 zarejestrowanych dotąd w Krakowie z ograniczenia poruszania się w SCT z uwagi na fakt, że pojazdy te generują rzeczywiście niewiele zanieczyszczeń w mieście oraz ze względów praktycznych opisanych wyżej.

3. Chciałbym zwrócić uwagę ZTP w Krakowie na okoliczność, że w najbliższej przyszłości coraz więcej będzie na krakowskich ulicach pojazdów elektrycznych lub spełniających aktualne normy w zakresie zanieczyszczenia środowiska a więc z roku na rok będzie spadać poziom zanieczyszczeń w mieście wynikający z użytkowania pojazdów spalinowych.

W związku z tym być może nie istnieje potrzeba tak radykalnego ograniczania ruchu pojazdów w centrum Krakowa (SCT), jak wynika z to z propozycji ZTP w Krakowie, a powinna zostać przyjęta koncepcja bardziej liberalna i uwzględniająca naturalny proces wymiany pojazdów starych spalinowych na nowe spalinowe, hybrydowe i elektryczne. Innymi słowy doświadczenia Brukseli sprzed lat, nie wszystkie mogą być już dzisiaj aktualne dla Krakowa. Znaczenie ma też taka okoliczność, że SCT będzie wymuszać na mieszkańcach zachowania, z którymi będzie związana nienaturalna uciążliwość (prawa obywatelskie ograniczone).

Formularz nr 34

Treść uwagi/wniosku:

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do **przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżenie atrakcyjności turystycznej naszego miasta**. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwa uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny** tj:

- *pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego,*
- *pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego,*
- *pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.*

Wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było **zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji**.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chcę zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. **Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji**. Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwyklego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – **pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście**.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu” postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Stref Czystego Transportu” w Krakowie.

Z wyrazami szacunku

Formularz nr 35

Treść uwagi/wniosku:

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do **przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżenie atrakcyjności turystycznej naszego miasta**. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwa uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny** tj:

- *pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego,*
- *pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego,*
- *pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.*

Wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było **zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji**.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chcę zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. **Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji**. Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwyklego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – **pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście**.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu” postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Stref Czystego Transportu” w Krakowie.

Formularz nr 36

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżyć atrakcyjność turystyczną naszego miasta. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwa uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny** tj:

- *pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego,*
- *pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego,*
- *pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.*

I wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chcę zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. **Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji.** Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwykłego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu” postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Stref Czystego Transportu” w Krakowie.

Formularz nr 37

Uważam, że propozycja jest skrajnie zła dla starszych mieszkańców stref Krakowa. Ludzie starsi po 60 roku życia nie przesiądą się w większości na rower. Nie dysponują też nadmierną ilością gotówki na zakup nowego auta spełniającego wszystkie normy. Uważam, że z obowiązku pozbycia się starych aut a tym samym -braku możliwości wjazdu do stref powinni być zwolnieni wszyscy właściciele starych samochodów zarejestrowanych dotąd w strefie oraz ze stałym zameldowaniem w strefie którzy ukończyli 60 rok życia oraz osoby niepełnosprawne. Takie decyzje jak nam proponuje obecnie Miasto przyczynią się do jeszcze większego wykluczenia osób starszych i niepełnosprawnych z życia. Trudno aby starszy, czy niepełnosprawny właściciel starego samochodu przesiadł się na hulajnogę czy rower elektryczny. To absurd. Jak widać Kraków chce być wyłącznie miastem dla młodych, pięknych i zdrowych. Ale nie tędy droga. Nie można ludzi starszych, którzy od urodzenia mieszkają w tym mieście, pozbawiać wszystkiego co posiadają i co ułatwia im normalną egzystencję!!!. Samochód służy do przemieszczania się i nie zawsze dla osoby 60 plus, do tego w dobie pandemii komunikacja miejska jest właściwa.

Formularz nr 38

Obawiam się, że wprowadzenie SCT może doprowadzić do **przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżyć atrakcyjność turystyczną naszego miasta**. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwa uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii Samochód Historyczny, tj.

- *pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego*
- *pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych ani opinii rzeczoznawcy samochodowego*
- *pojazd mający co najmniej 25 lat, który został uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.*

i wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było **zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji motoryzacji historycznej**.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji, chcę zwrócić uwagę Władz Miasta na fakt, iż z powodu tej wyjątkowości, pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do SCT w Krakowie. **Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji**. Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwykłego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Krakowa – **pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście**. Dodatkowo, zwracam Państwa uwagę na fakt, że przy rejestracji pojazdu jako zabytkowego obowiązują jednolite reguły na terenie całego kraju, a zatem zasadnym jest **uznanie samochodu za historyczny niezależnie od województwa, w którym został wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych**, i w którym wydane zostały żółte tablice rejestracyjne.

Ponadto zaznaczam, że **wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej** (wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn). Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Niderlandach, Włoszech czy Wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym, wnoszę o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu” postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Stref Czystego Transportu” w Krakowie.

Treść uwagi/wniosku:

Podobnie jak szereg moich znajomych, mieszkańców Krakowa, uważam, że podstawowym kryterium powinien być stan techniczny pojazdu i rodzaj zasilającego go paliwa, a nie data produkcji i przypisana do niego norma, zresztą często różna nawet dla samochodów o tym samym roczniku. Jak powszechnie wiadomo LPG można określić paliwem ekologicznym i wyposażony w nie pojazd benzynowy powinien mieć prawo wjazdu do strefy niezależnie od daty produkcji, o ile oczywiście pozytywnie przejdzie coroczny przegląd techniczny, po którym diagnosta wydawałby (lub nie) stosowną nalepkę. Przedstawiony projekt w ogóle nie zajmuje się tą kwestią.

Wiele „starych” ale jeszcze nie zabytkowych pojazdów jest w bardzo dobrym stanie technicznym, co zawdzięcza dbałości o nie ich właścicieli. Nie ma więc powodu, aby pojazdy te „złomować” lub sprzedawać za cenę znacznie poniżej wartości, skoro miałyby stracić swoją wartość użytkową. Dopuszczenie do strefy pojazdów benzynowych byłoby możliwe po doposażeniu ich w instalacje LPG, co byłoby opcją znacznie tańszą, niż zakup nowego pojazdu, a w każdym razie dawałoby możliwość jakiegoś wyboru. Większość właścicieli „starych” samochodów użytkuje je nadal nie z fanaberii, ale z powodów finansowych, gdyż nie stać ich na zakup drogich, nowszych zamienników. Pamiętajmy, że w dobie pogłębiającego się kryzysu oraz inflacji i braku perspektywy na poprawę sytuacji w długim czasie, społeczeństwo biednieje i nie jest to właściwy moment na podejmowanie takich decyzji.

Często starsze ale dobrze utrzymane pojazdy, zwłaszcza uznanych marek światowych, są o wiele mniej awaryjne od samochodów współczesnych, co też trzeba mieć na uwadze przy podejmowaniu decyzji strefowych.

Nie wiem, czy były przeprowadzone teoretyczne symulacje, jak planowane ograniczenia wpływałyby na płynność ruchu w strefie a zwłaszcza poza nią, ale i bez nich wiadomo, że tworzyć się będą korki i zatory ... dodatkowo zanieczyszczające powietrze.

Czy transport zbiorowy jest przygotowany na takie zmiany?

Powyższe uwagi – co oczywiste – nie dotyczą silników diesla.

Sądzę, że z powodu oczywistego ograniczania praw nabytych wielu mieszkańców Krakowa uchwała powinna dotyczyć wyłącznie pojazdów zakupionych po ew. wprowadzeniu strefy, (a więc ze świadomością, że pojazdem takim bezwarunkowo nie wjedzie się do niej) - inaczej uchwała z pewnością będzie zaskarżona.

Formularz nr 40

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżyć atrakcyjność turystyczną naszego miasta. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać norm emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwu uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny**:

- pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego.
- pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego.
- pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.

I wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chcę zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji. Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwykłego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy Wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu” postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Strefy Czystego Transportu” w Krakowie.

Formularz nr 41

Jestem przeciwna wprowadzeniu „strefy czystego transportu w Krakowie”, ponieważ dyskryminuje ona mniej zamożnych mieszkańców Krakowa i przyjezdnych.

Formularz nr 42

Ze względu na konieczność wprowadzenia w Krakowie Strefy Czystego Transportu chciałabym zwrócić uwagę na fakt tego, iż uzależnianie zezwolenia na wjazd do niej na podstawie wieku pojazdu jest bezpodstawne. Pojazdy młodsze lub starsze niż wyznaczona data mogą spełniać lub nie normę Euro 3 lub wyższe. Wszystko uzależnione jest od konkretnego pojazdu. Z tego też powodu to diagności powinni wydawać zezwolenia po uprzednim zapoznaniu się ze składem spalin poszczególnych pojazdów z udostępnieniem wyniku badania właścicielowi pojazdu.

Formularz nr 43

Jestem przeciwnie utworzenie
na terenie Krakowa

„Strefy Czystego Transportu”

Formularz nr 44

Wyrażam sprzeciw wobec
wprowadzenia strefy czystego
transportu w Krakowie.

Formularz nr 45

Jestem przeciwny wprowadzeniu
strefy czystego transportu, ze wzgl.
wysokich kosztów kupna i eksploatacji
nowego samochodu

Formularz nr 46

Jako mieszkaniec Krakowa wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planu utworzenia stref czystego transportu w Krakowie.

Proponowane rozwiązanie oprócz pozytywnie kojarzonej nazwy przyniesie mieszkańcom same negatywne skutki w postaci:

- drastycznego wzrostu kosztów nabycia i użytkowania samochodu spełniającego wymagane normy Euro
- wzrost kosztów dla osób dojeżdżających do pracy do Krakowa
- dla niektórych oznacza rezygnację z własnego samochodu
- może oznaczać złomowanie pojazdów sprawnych technicznie – marnotrawstwo zasobów środowiskowych
- wymuszana częsta wymiana samochodu po krótkim okresie użytkowania – jw.
- obecnie brak w produkcji pojazdów faktycznie wnoszących jakiś postęp w ekologii, wręcz nawet powszechna negatywna opinia odnośnie ich trwałości, która podważa sensowność zakupu nowego auta
- brak odpowiednio długiego okresu przejściowego, który zapewniłby samoczynną, akceptowaną przez właścicieli wymianę pojazdów z tytułu jego zużycia
- wątpliwości prawne tego projektu: odnośnie działania prawa wstecz lub kwestionowanie praw nabytych powstałych w momencie zakupu pojazdu
- brak informacji o rzeczywistych kosztach dla mieszkańca i podatnika tego programu.
- przyjęta norma Euro nie gwarantuje w żadnej mierze użytkowania korzystnych dla środowiska pojazdów

Formularz nr 47

Zgłaszam sprzeciw wobec wprowadzenia strefy Czystego Transportu w Krakowie.

To rozwiązanie odebrało prawa nabyte posiadaczy pojazdów

Formularz nr 48

Strefy Niskoemisyjne + odkorkowanie Krakowa + tańszy transport publiczny = zdrowy, szczęśliwy Kraków

Zaproponowana Strefa Czystego Transportu jest zdecydowanie propozycją zbyt wąską - a jej okres wdrażania dramatycznie długi. W Krakowie mamy problem z ilością aut - i to korki istotnie przyczyniają się do problemu zanieczyszczenia powietrza w mieście. Wyłączenie z ruchu aut, które produkują największą ilość zanieczyszczeń jest dobrym kierunkiem działania, ale nie wystarczającym. Proponuję wprowadzenie stref z opłatami. Z praktyki zachodnich miast, które lepiej radzą sobie z tym problemem, można wyróżnić dwa sposoby na zmniejszenie ilości aut:

1. (eng.) Congestion Charge - obszar (często całe miasto) do którego wjazd w określonych godzinach wiąże się z opłatą - opłata ta może być różna w zależności od pory dnia.
2. (eng.) Ultra Low Emission Zone [ULEZ] - strefa ograniczonych emisji spalin [SOES] - część miasta w której poruszanie się autami spalinowymi wiąże się z wysokimi opłatami - główna różnica polega na tym, że opłata należy się za samo poruszanie się, a nie wjazd, jak i wykluczenie z opłat aut nisko- lub bezemisyjnych.

Jedno z możliwych sposobów wdrożenia przedstawiam poniżej:

Congestion Charge może być bazowana na kamerach na wjazdach do strefy, natomiast SOES powinna być bazowana na samym poruszaniu się w danej strefie. Można zastosować system kamer na autach zajmujących się automatycznym wczytywaniem i analizowaniem tablic poruszających się pojazdów (tak jest to zorganizowane w Londynie). Cena za poruszanie się w ULEZ powinna być znacząca - np. 15-20 PLN za jeden dzień (samo parkowanie nie powoduje potrzeby opłat). Oczywiście wciąż pojazdy elektryczne (czy nawet hybrydowe) możemy wyłączyć z opłat - tak samo jak na pewien czas (2-3 lata) nowsze auta spalinowe też możemy wyłączyć z opłat lub dać im opłaty niższe.

Ponadto bardzo istotną częścią wszelkich działań w tym kierunku jest zmniejszenie cen biletów na komunikację miejską przynajmniej o 50% - aktualnie są one dla wielu osób zaporowe. Przedmiotem żartów stało się, że taniej jest jechać taksówką niż autobusem. Bilety powinny po prostu być tańsze - miasto na to stać - a Congestion Charge i opłaty za ULEZ również zasilą budżet miasta, jednocześnie tworząc zdrowszy Kraków.

Formularz nr 49

Zgłaszam sprzeciw wobec planu strefa Czystego Transportu w Krakowie. Plan ten uderza w prawa nabyte posiadaczy pojazdów. Spowoduje zubożenie mieszkańców Krakowa i okolic. W konsekwencji może spowodować pogorszenie jakości powietrza z powodu oszczędności na jakości kupowanego paliwa stałego do ogrzewania. u osób zmuszonych do rezygnacji z samochodu spowoduje spadek jakości życia i wstrząsek na zdrowie: problem z transportem ciężkich przedmiotów, ~~brak~~ rezygnacja z wyjazdów rekreacyjnych itd.

Formularz nr 50

Ze względu na duże zanieczyszczenie powietrza w Krakowie podzielam opinię iż potrzebujemy SCT.
Niestety, nie zgadzam się z dwoma postulatami w projekcie Urzędu Miasta.

Pierwsza kwestia to fakt uznania że norma Euro spełniana przez auto uzależniona jest od daty produkcji. Jest to zdecydowanie błędne rozumowanie. Samochody się zużywają, a szczególnie ich jednostki napędowe oraz urządzenia zapewniające zgodność z ekologicznymi wytycznymi Unii Europejskiej. Z tego też względu wiele młodszych aut nawet 10-letnich w naszym mieście nie spełnia nawet normy Euro 1 na co mogę pokazać dowody w postaci nagrań takich pojazdów z ostatniego miesiąca poruszających się po miejskich drogach (również po terenie planowanej SCT).

Jednakże, uzależniając wjazd do SCT od badania przejrzystości spalin tak jak ma to miejsce w Niemczech np. w Berlinie (polecam sprawdzić zasady na tej stronie <https://www.berlin.de/sen/uvk/en/environment/air/low-emission-zone/>) dzięki temu zachęcicie właścicieli pojazdów do dbania o nie, a nawet do montowania filtrów cząstek stałych tak jak to ma miejsce u naszych zachodnich sąsiadów zamiast ich wycinania jak to ma niestety miejsce w Polsce. Wpisuje się to też w doktrynę tak zwanego „sustainability”. Gdyż złomowanie auta i zakup nowego zamiast zadbanie i zapewnienie odpowiedniego poziomu czystości spalin spowoduje zanieczyszczenie i wykorzystanie środowiska w innym miejscu.

Dyskusyjna jest też kwestia włączenia Aleji Trzech Wieszców w początkowej fazie. Jeśli zdecydujecie się jednak uznać wiek za odpowiedni wyznacznik spowoduje to że osoby ze starszymi pojazdami zakorkują okoliczne ulice, a w SCT w ciąż będą jeździć auta niesprawne co tylko zwiększy zanieczyszczenie powietrza tlenkami węgla i azotu, a także szkodliwymi pyłami.

Tak jak napisałem w swoim e-mailu z 17. marca 2022 do sekretariatu ZTP pozostaję do dyspozycji jeśli chcieliby Państwo uzyskać więcej informacji ode mnie na tematy techniczne lub rozwiązań prawnych z innych krajów Unii Europejskiej.

Formularz nr 51

Treść uwagi/wniosku:

Jestem przeciwny projektowi Strefy Czystego Transportu w Krakowie, ponieważ koszty zmiany posiadane samochodu, są dla mnie zbyt duże do myślenia.

Formularz nr 52

W związku z planowanymi wprowadzeniem SCT (Strefa Czystego Transportu) w obrębie drugiej obwodnicy miasta Krakowa (pilotaż) dostępnej dla pojazdów o normie spalin minimum Euro3 (Pb95,98) uważam, że wprowadzenie od 1.03.2023r bezwzględnego zakazu wjazdu dla samochodów osobowych nie spełniających Euro 3 jest nie przemyślane i stawiające właścicieli samochodów w trudnej sytuacji.

Proponowany termin wprowadzenia zakazu wjazdu w/w samochodów jest zdecydowanie za krótki, aby właściciele mogli się dostosować. Uchwała Rady Miasta Krakowa w sprawie SCT ma być podjęta do końca 2022 r., w której to uchwale zostaną określone warunki dotyczące SCT (od kiedy, jaki okres przejściowy na dostosowanie się do normy Euro 3).

Proponowane rozwiązania tj;

1. Rezygnacja ze starych samochodów (wyrejestrowanie –sprzedaż lub kasacja) w moim przypadku nie wchodzi w rachubę co przedstawię w dalszej części.
2. Kupno nowego samochodu który musiałby spełnić normę docelową Euro 5 od 1 lipca 2028 w tak krótkim czasie (1 marca 2023 r. – Euro 3) jest nie możliwe, w obecnej sytuacji koncernów samochodowych na zakup nowego samochodu trzeba czekać co najmniej kilka miesięcy (brak promocji, brak wyprzedaży wcześniejszych modeli, wzrost cen spowodowanych inflacją itd.)
3. Brak odpowiedniej rekompensaty za wprowadzenie ograniczeń.

Propozycja - być może darmowy bilet na komunikację miejską, czy dofinansowanie dla zakupu rowerów elektrycznych, uważam to za „żart”. Kto będzie z tego korzystał? Przecież nie osoby starsze.

Brak jest informacji – ile jest samochodów osobowych nie spełniających Euro 3 w stosunku do ilości zarejestrowanych samochodów osobowych w mieście Krakowie. Także ile z nich porusza się po mieście. Samochody osobowe nie spełniające Euro 3 posiadają osoby starsze, głównie emeryci których nie stać jest na kupno nowego auta.

Jestem emerytem posiadam samochód osobowy benzynowy z katalizatorem wyprodukowany przed 2001r. Stan techniczny i wizualny jest bardzo dobry z małym przebiegiem.

Nie korzystam i nie korzystałem z jazdy samochodem po mieście Krakowie, natomiast korzystam z wyjazdów poza miasto na kilkudniowe wyjazdy.

Pozwala mi to na wypoczynek na łonie natury (czyste powietrze, cisza), z dala od hałasu powodowanego miejskim ruchem, korków na ulicach, widoku na ścianę betonową budynku mieszkalnego, braku przewietrzania miasta gdzie coraz bardziej zabudowuje się korytarze przewietrzania zabudową biurową i mieszkaniową. Tym samym powodując ograniczone usuwanie spalin samochodowych.

Jako emeryt nie stać mnie na kupno nowego samochodu chyba, że miasto dopłaci odpowiednią kwotę do zakupu jak to zostało zrealizowane przy wprowadzeniu zakazu palenia węglem i drzewem – dopłaty do innych źródeł jak gaz, C.O. elektryczność.

Ustawa o Elektromobilności i Paliw Alternatywnych dopuszcza poruszanie się pojazdów niespełniających normy Euro wewnątrz strefy za opłatą 2,5zł/godz przez 3 lata. I taki zapis powinien być przyjęty (okres przejściowy).

Formularz nr 53

Uważam, że projekt Strefy Czystego Transportu należałoby zmienić w dwóch kwestiach.

Pierwszą z nich jest fakt niejasnej sytuacji Aleji Trzech Wieszców. Moim zdaniem, w początkowej fazie 2-3 lat nie powinny być one włączone do SCT gdyż może to spowodować zakorkowanie ulic okolicznych autami z niską normą emisji spalin co spowoduje nie zmniejszenie, a zwiększenie zanieczyszczenia powietrza.

Druga to fakt uznania że samochody przez całe swoje życie spełniają jedną normę emisji spalin. Jest to ewidentny błąd, który wychwycili chociażby niemieccy ustawodawcy. Auto mimo wieku może spełniać wyższą lub niższą normę spalin w zależności od technologii zastosowanych w nim jak i zużycia poszczególnych elementów. Z tego też względu uważam że to diagnosty, którzy przy corocznym badaniu technicznym zobowiązani są do sprawdzenia składu spalin auta powinni oznaczać które auto może uzyskać wstęp do SCT.

Formularz nr 54

Zgłaszam sprzeciw wobec planu strefy Czystego Transportu w Krakowie, ze względu na brak ekologicznych środków transportu. Współczesne samochody nie są ekologiczne! Nawet bardziej szkodliwe niż starsze.

Formularz nr 55

Projekt SCT w Krakowie jest niezbyt jasny. Uważam, że Aleje Trzech Wieszczów powinny być z niej wyłączone przynajmniej tymczasowo ze względu na to że stanowią ważną arterię Krakowa. W dodatku wypchnięcie ruchu z tego pierścienia spowoduje przeniesienie się go na inne ulice, a auta spełniające niższe normy spalin będą musiały zużyć więcej paliwa i spowodują większe zanieczyszczenie powietrza musząc je okrążyć.

Co więcej, pomysł by uzależniać wjazd pojazdu od wieku nie znajduje potwierdzenia w rzeczywistości. Każde auto powinno być badane osobno na SKP i na podstawie badania przejrzystości spalin otrzymywać bądź nie zezwolenie na wjazd. Tak jak jest to rozwiązane chociażby w Berlinie: <https://www.berlin.de/sen/uvk/en/environment/air/low-emission-zone/vehicle-sticker/>

Treść uwagi/wniosku:

Szanowni Państwo,

zdaję sobie sprawę z tego, że SCT musi zostać wprowadzona dla dobra mieszkańców i zabytków Krakowa. Jednak jestem zaskoczony tempem prac nad projektem. Uważam, że Kraków źle planuje. Rowery nigdy nie zastąpią samochodów i nie wszystkich stać na wymianę swoich pojazdów na nowsze w krótkim czasie. Ponadto należy wziąć pod uwagę, że pojazdy które nie spełnią wymagań dla wjazdu do SCT stracą na wartości lub nawet w skrajnych przypadkach staną się niesprzedawalne. Aby ułatwić życie mieszkańcom wg mnie należy skupić się na:

1. Utworzenie wygodnych połączeń komunikacji miejskiej łączących nie tylko obrzeża miasta z centrum ale również linie łączące skraje miasta. Np. brakuje połączenia bezpośredniego Nowej Huty, Prądnika Czerwonego (gdzie mieszka duża ilość pracowników wojska, żołnierzy) z ulicą Tyniecką. Obecnie jedynym rozsądnym połączeniem między tymi częściami miasta jest samochód. Aby przejechać tą trasę komunikacją miejską potrzeba dwóch przesiadek. Przejazd samochodem między tymi obszarami odbywa się głównie ul. Dietla lub Alejami Trzech Wieszczy, a obie te trasy będą niedługo objęte SCT. Do tego dochodzi niedrożność skrzyżowania na Rondzie Grunwaldzkim spowodowana dużym ruchem w godzinach szczytu, źle pracującymi światłami przy ICE jadąc z Monte Cassino przez Rondo grunwaldzkie w kierunku Dietla, na której to ulicy ruch jest blokowany ruchem pieszych na przejściach tejże ulicy.
2. Ustanowienie jednej, standardowej formy oznaczeń pojazdów dla wszystkich stref w kraju (nie wyobrażam sobie jak będę poruszał się po innych strefach, kilka naklejek na szybie?, jak będę przyjmował rodzinę i znajomych w Krakowie mieszkającą w innych częściach kraju lub za granicą).
3. Kto będzie weryfikował i w jaki sposób które pojazdy będą spełniały normy do wjazdu w SCT. Nie od dziś wiadomo, że część pojazdów ma „wycięte” filtry i katalizatory oraz, że nawet w starszych samochodach można zastosować wyższe normy Euro po odpowiednich przeróbkach. Są wyspecjalizowane firmy, które się tym zajmują na potrzeby spełnienia norm w innych krajach, np. w Niemczech. Jak widać kryterium „rocznikowe” jest niesprawiedliwe.
4. Czy miasto jest przygotowane na wypłaty odszkodowań w skrajnych przypadkach? Zachód z jego dochodem mieszkańców dochodził do tego latami, a znacznie ubożsi Polacy mają ten dystans nadgonić? Ja tego nie widzę.
5. Czy miasto planuje dopłaty do zakupu pojazdów nisko i zeroemisyjnych? Pozwoliłoby to mieszkańcom podjąć decyzję w sprawie zmiany pojazdu. Może dopłaty do instalacji zasilania gazem ziemnym?
6. Należy opracować plan budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych aby zachęcić mieszkańców do zmiany samochodu na elektryczny, oraz oczywiście wybudować takie stacje. Obecna sieć takich stacji jest bardzo niewystarczająca.
7. Trzeba wybudować ogromne parkingi na obrzeżach miasta jak również w jego granicach oraz zapewnić połączenia komunikacją zbiorową z tych parkingów. Np. jak w Wenecji.
8. Uruchomić akcję informacyjną jak najszybciej w środkach masowego przekazu. Starsze pokolenie nie korzysta z Internetu ale głównie z telewizji ogólnopolskiej.
9. Zastanów się nad tym czy koszty wprowadzenia SCT z reklamami w mediach, budową parkingów, stacji ładowania, dopłatami do zakupu nowych samochodów nie są zbyt wysokie i czy nas na to stać. Wprowadzenie SCT w szybkim tempie i byle jak może ugruntować przekonanie wśród Polaków ale i innych nacji, że Polska to bylejakość i bezmyślność, a utrudnianie życia mieszkańcom Krakowa przyniesie jedynie fale niepokojów i napięć społecznych.

Obecnie jak widać po ilości zgłoszeń zainteresowanie tematem jest znikome. Część dobrze sytuowanych mieszkańców stara się narzucić swoje pomysły pozostałym, mniej zamożnym. Widzimy jak działają szybko i źle napisane przepisy na przykładzie Polskiego Ładu. Szybko i tanio to złe działanie. Pragnę na koniec dodać, że 7% pojazdów, wykluczonych w pierwszej fazie to liczba około 28 tys. samochodów. 28 tys. osób może zostać pozbawionych możliwości poruszania się po Krakowie praktycznie z dnia na dzień. Jak to obliczyłem? Kraków liczy około 850 tys. mieszkańców. Przyjąłem, że 400 tys. z nich ma samochód. $7\% \times 400\ 000 = 28\ 000$. Czy to jest margines? To jest uderzenie w tych najsłabszych, którzy sobie nie poradzą.

Dziękuję.

Formularz nr 57

Proponowana przez Państwa strefa czystego transportu jest absolutnie nie do przyjęcia:

1. Komunikacja miejska w Krakowie nie jest nawet w przybliżeniu tak szybka jak samochody prywatne przez co nie jest absolutnie żadną alternatywą.
2. Komunikacja miejska nie jest alternatywą dla osób starszych, chorych, mających problem a poruszaniem.
3. Komunikacja zbiorowa kosztuje tyle samo co prywatny samochód (ale jaja, usługa zbiorowa nie jest tańsza od indywidualnej!), a przy tym jest **znacząco** mniej wygodna.
4. Taksówki są znacznie droższe od własnego samochodu, więc też absolutnie nie można ich rozpatrywać jako alternatywy.
5. Przy ulicy Piastowskiej znajdują się ogródki działkowe, które od właścicieli wymagają transportu stosunkowo dużego gabarytu i masy. Niezbędny jest własny samochód. Z kolei do dojazdu, do działek niezbędny jest przejazd od strony Alei Trzech Wieszców.
6. Przy Ulicy Wrocławskiej znajduje się szpital, do którego absolutnie nie można ograniczać dostępu przez wprowadzenie sztucznych regulacji!
7. Kraków jest tak zaplanowany, że Aleje Trzech Wieszców są niezbędnym elementem komunikacji po mieście.
8. Jako nauczyciel akademicki chciałbym wiedzieć, czy zamierzacie Państwo wprowadzić radykalne dopłaty do tych 3-tysięcznych pensji pracowników Uniwersytetu Jagiellońskiego odpowiednią kwotą umożliwiającą pracownikom wymianę pojazdów? To samo pytanie dla pracowników Akademii Górniczo-Hutniczej, mającej cały kampus przy Alejach.
9. Mamy dwucyfrową inflację, która absolutnie nie pozwala na rozważanie wymiany pojazdów.
10. Mamy wojnę za granicą, do której wcale z Krakowa nie jest daleko – gdzie są te schrony na 700 tysięcy mieszkańców? Znaczy – gdzie jest metro? Proszę nie opowiadać bajek o parametrze, w Krakowie z tysiąca powodów potrzebna jest szybka kolej, a nie kolejny tramwaj. Wojna za granicami do doskonały powód żeby takie wielonitkowe metro-schron wreszcie wybudować.
11. Rower absolutnie nie jest alternatywą dla samochodu – opowieści o Amsterdamie proszę zachować dla tych kilku % ludzi, którzy pieją nad rowerami. Jak widać w Krakowie absolutnie nie dostrzegają go jako alternatywy.

Generalnie bardzo ciekawi mnie na jakiej podstawie uznaliście, że ludzie stać na rezygnację ze starych samochodów - 'średniej krakowskiej'? Zarobki większości w absolutnie żaden sposób nie przystają do średniej, a płace w Krakowie należą do najbardziej rozwarstwionych w Polsce!

W skrócie – jeżeli ustawa każe to proszę sobie wprowadzić strefę czystego transportu w obrębie Plant, a jeszcze lepiej na Placu Wszystkich Świętych.

Formularz nr 58

Sprzeciwiam się wprowadzeniu strefy czystego transportu w Krakowie. Proponowana kategoryzacja pojazdów dopuszczanych do ruchu w obrębie strefy opiera się na normie spalin Euro. Niemniej nie jest ona wystarczającym parametrem obiektywnie oceniającym oddziaływanie na środowisko naturalne.

Dlatego proponuję wykorzystać także inne równie istotne parametry:

- koszt produkcji pojazdu,
- wykorzystanie pierwiastków rzadkich w produkcji,
- średni czas użytkowania pojazdu przy zachowaniu fabrycznych norm emisji spalin,
- oddziaływanie procesu produkcji pojazdu na środowisko,
- stopień uzależnienia się od importu i dostaw pozakrajowych,
- koszt nabycia pojazdu,
- koszty utrzymania pojazdu,
- koszty ekologiczne produkcji podzespołów wymienianych w trakcie eksploatacji,
- koszty utylizacji pojazdu po okresie eksploatacji
- inne

Uwzględnienie większej ilości parametrów pozwoli bardziej obiektywnie ocenić stopień oddziaływania obecnie produkowanych pojazdów na środowisko w porównaniu do tych wcześniej produkowanych i dopuszczonych już do ruchu.

Formularz nr 59

Sprzeciwiam się wprowadzeniu strefy czystego transportu w Krakowie. To proponowane rozwiązanie zwiększy skalę ubóstwa w Krakowie i okolicach. Może to spowodować wzrost zanieczyszczeń powietrza z powodu oszczędzania na surowcach energetycznych wykorzystywanych jako paliwo w kotłach grzewczych.

Formularz nr 60

Jestem przeciwny mianem
„strefy czystego transportu”

Formularz nr 61

Treść uwagi/wniosku:
Skladam stanowczy protest wobec decyzyj listatu „Projekt Strefy Czystego Transportu w Krakowie”. Jako właścicielka małego samochodu z silnikiem Diesla (Renault Clio II eco) nie wyobrażam sobie, abym nie mogła poruszać się i parkować w dzielicy miejsca zamieszkania, choćby z tego powodu, że podwoję nim do lekarzy, szpitali i na zabiegi medyczne chorzy, praktycznie niechodzący Babci. Sama też nie widzę żadnych prawnych przesła 88 letnia nek do możliwości porzucenia mi „prze nabytek” zięcia - myśl ze swobodnym korzystaniem z mojego samochodu. Takie pomysły jak u przedmiotowym Programie/Projekcie musiałyby być ogłoszone nie z dnia - a kilkudziesięcioletnim wyprzedzeniem, przynajmniej dla mieszkańców Krakowa. Jeżeli mogłabym zażądać te krótkie terminy uproszczenia zakazów wjazdów samochodów na rozp dla turystów, ale nie pozwolę dla mieszkańców, przynajmniej do odwołania do stref, w których mieszkają. Przeciwnie byłoby to dla nich liczący utrudnienia i niegigilantów w normalnym życiu, uproszczenie nie może administracyjnej kasy zatem o sprawie przepięknie „Projekt...” i uproszczenie w nim odpowiednich korekt.

Formularz nr 62

Treść uwagi/wniosku:
Jestam przeciwny utworzeniu na terenie Krakowa „Strefy Czystego Transportu”.

Formularz nr 63

Jako mieszkaniec Krakowa wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planu utworzenia stref czystego transportu w Krakowie.

Proponowane rozwiązanie oprócz pozytywnie kojarzonej nazwy przyniesie mieszkańcom same negatywne skutki w postaci:

- drastycznego wzrostu kosztów nabycia i użytkowania samochodu spełniającego wymagane normy Euro
- wzrost kosztów dla osób dojeżdżających do pracy do Krakowa
- dla niektórych oznacza rezygnację z własnego samochodu
- może oznaczać złomowanie pojazdów sprawnych technicznie – marnotrawstwo zasobów środowiskowych
- wymuszana częsta wymiana samochodu po krótkim okresie użytkowania – jw.
- obecnie brak w produkcji pojazdów faktycznie wnoszących jakiś postęp w ekologii, wręcz nawet powszechna negatywna opinia odnośnie ich trwałości, która podważa sensowność zakupu nowego auta
- brak odpowiednio długiego okresu przejściowego, który zapewniłby samoczynną, akceptowaną przez właścicieli wymianę pojazdów z tytułu jego zużycia
- wątpliwości prawne tego projektu: odnośnie działania prawa wstecz lub kwestionowanie praw nabytych powstałych w momencie zakupu pojazdu
- brak informacji o rzeczywistych kosztach dla mieszkańca i podatnika tego programu.
- przyjęta norma Euro nie gwarantuje w żadnej mierze użytkowania korzystnych dla środowiska pojazdów

Formularz nr 64

Wyrażam sprzeciw
wobec strefy czystego
transportu

Formularz nr 65

Wyrażam poparcie dla wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie, w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń z ruchu samochodowego.

Według Programu ochrony powietrza samochody odpowiadają w centrum Krakowa za 35% stężenia pyłów PM₁₀ i 72% stężenia NO₂¹. Jednak nie wszystkie auta emitują takie same ilości zanieczyszczeń. Starsze samochody z silnikiem Diesla - te produkowane do 2010 roku - to 20% wszystkich aut jeżdżących codziennie po Krakowie. Tylko te 20% aut emituje aż 80% pyłów pochodzących z rur wydechowych samochodów jeżdżących po Krakowie¹. Dlatego ograniczenie ruchu tych aut, które najbardziej zanieczyszczają powietrze jest niezbędne i powinno wydarzyć się jak najszybciej.

Dla jakości powietrza i w interesie zdrowia krakowian niezbędne jest jak najszybsze usunięcie z ulic samochodów z silnikami Diesla wyprodukowanym przed wejściem w życie norm emisji spalin Euro5, a dalej Euro6.

Uchwała o SCT już teraz powinna wyznaczyć datę powiększenia obszaru poza drugą obwodnicę. Zgodnie z Programem Ochrony Powietrza dla Małopolski, obszar SCT powinien zawierać się wewnątrz pełnej krajowej obwodnicy Krakowa. Uchwała powinna zatem wyznaczać datę 1 lipca 2025 r. jako datę, od której obszar SCT będzie powiększony na cały ten teren.

SCT są najbardziej skuteczne wtedy, kiedy obowiązują na dużym obszarze - dzięki temu ich wymagania mogą być na tyle łagodne, żeby były w pełni akceptowalne społecznie. Krakowianie o dacie poszerzenia muszą się jednak dowiedzieć już dziś, aby już dziś mogli podjąć odpowiednie decyzje dotyczące swoich samochodów.

Już w pierwszym etapie SCT powinna też obejmować Aleje Trzech Wieszców. W przeciwnym razie będzie mieć wymiar jedynie symboliczny - przypomnijmy, że pierwsze wymogi mają charakter bardziej edukacyjny i dotkną wyłącznie najbardziej emisyjnych pojazdów wyprodukowanych w XX w., a więc ponad 22 lata temu. Do tych pojazdów zaliczają się m.in. mikrobusy transportu zbiorowego, które obsługują aglomerację krakowską. Maszyny te mają wysoki udział w emisjach zanieczyszczeń i w związku z tym, jak najszybciej ich obecność na ulicach powinna zostać ograniczona. Transport zbiorowy pełni jednak ważną funkcję społeczną - przewoźnicy korzystający z takich pojazdów powinni zostać jak najszybciej zaproszeni do rozmów, tak aby otrzymać propozycję nowych przystanków końcowych na obszarze Krakowa.

Formularz nr 66

Zgłaszam sprzeciw wobec planu strefy Czystego Transportu w Krakowie. Plan ułamał prawa nabyte posiadania samochodów.

Treść uwagi/wniosku:

Obawiam się, iż wprowadzenie SCT może doprowadzić do przypadkowej likwidacji zabytkowej motoryzacji w Krakowie i obniżyć atrakcyjność turystyczną naszego miasta. Pojazdy historyczne nie mogą spełniać normy emisji spalin, o których mowa w planach Władz Miasta, gdyż w większości wyprodukowano je zanim normy takie powstały. Zwracam Państwa uwagę, iż Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sposób prosty i przejrzysty przewiduje wyłączenia w ciągłości ubezpieczeń OC dla kategorii **Samochód Historyczny** tj:

- pojazd zabytkowy w rozumieniu prawa – jest to pojazd, który posiada żółte tablice rejestracyjne, jest wpisany do ewidencji pojazdów zabytkowych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Pojazd ten musi mieć co najmniej 30 lat i spełniać wymagania zachowania stanu oryginalnego,
- pojazd mający co najmniej 40 lat – tutaj nie zachodzi konieczność posiadania żółtych tablic rejestracyjnych, ani opinii rzeczoznawcy samochodowego,
- pojazd mający co najmniej 25 lat – który został uznany przez Rzeczoznawcę Samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.

Wydaje się, iż sensem i przyczyną tej regulacji było zauważenie przez ustawodawcę wyjątkowej sytuacji historycznej motoryzacji.

Jako sympatyk historycznej motoryzacji chcę zwrócić uwagę Władz Miasta, iż z powodu tej wyjątkowości pojazdy historyczne nie powinny podlegać zakazowi wjazdu do Strefy Czystego Transportu w Krakowie. **Pojazdy historyczne nie są używane w codziennej eksploatacji.** Zabytkowa motoryzacja dodaje miastu niezwyklego kolorytu, jednocześnie ze względu na jej ograniczony charakter i rzadkość, w żaden sposób nie przyczynia się do pogorszenia stanu jakości powietrza w naszym mieście. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych przez Władze Miasta Krakowa – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście.

Ponadto zaznaczam, że wiele europejskich miast posiada obecnie wyłączenia umożliwiające historycznym samochodom swobodny wjazd w obszar tzw. Zielonej Strefy czy Strefy Ekologicznej, wystarczy wymienić takie miasta jak Rzym, Paryż, Berlin czy Londyn. Wyjątki dla pojazdów historycznych obowiązują w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, Włoszech czy wielkiej Brytanii.

W związku z powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad „Strefą Czystego Transportu”

postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 przytoczonej wyżej ustawy) z obowiązku spełniania warunków „Stref Czystego Transportu” w Krakowie.

Wyrażam sprzeciw
wobec strefy
czystego transportu

Formularz nr 69

Tworzenie Strefy Czystego Transportu uważam za całkowicie bezzasadne i szkodliwe w wielu aspektach.

Przyczyny zdrowotne wprowadzenia Strefy prezentowane są w aurze niemal apokaliptycznej. Czy to aby nie przesada? Czy aby to nie epatowanie? Przecież powietrze obecnie mamy znacznie lepsze niż wiele lat temu, a nie przypominam sobie żadnych mocnych dolegliwości z tego powodu w tamtych czasach. Teraz nie odczuwam ich tym bardziej. Powietrze w Krakowie odbieram jako zadowalające.

Prezentując harmonogram zaostżenia wymogów sami przyznajecie, że z czasem będzie ubywało samochodów z gorszym spalaniem. Będzie ich ubywało z przyczyn **naturalnych**. I jest to zgodne z doświadczeniem - wszak dziś niemal nie spotykamy, niegdyś bardzo popularnych, maluchów, Mercedesów 124 (diesel!) czy podobnych. A skoro tak to po co sobie komplikować codzienne życie wprowadzaniem Strefy?

A nawet jeśli za kilka lat komuś zostanie samochód spełniający dawniejszą normę Euro i sporadycznie wjedzie do centrum to co się takiego strasznego stanie? Bo czy dziś odczuwamy że ktoś czasem jeszcze wjedzie maluchem czy Mercedesem 124?

Po co nam bezwzględnie egzekwowana Strefa skoro bez jej szczernej egzekucji i tak osiągniemy podobny efekt? Wskutek mechanizmu najlepszego czyli **naturalnego** i samoistnego wycofywania starszych pojazdów. Mechanizmu który działał, działa i działał będzie.

Proces nawet bardziej radykalnej poprawy jakości spalin samochodowych nasza cywilizacja ma już za sobą. Takie doświadczenie już mamy, i to dobre. Myślę tu o przejściu niegdyś na benzynę bezołowiową. Odbyło się bez tak ogromnej mitręgi jak planowana Strefa. **I odbyło się!** Sprawnie i skutecznie. Nastąpiła stopniowa i najlepsza bo **naturalna** wymiana samochodów. Dlaczego tym razem nie miało by być podobnie?

wojska. To wszystko wymaga od nas intensywnej, wydajnej i **dobrze zorganizowanej** pracy. A w tym również sprawnego, wielowymiarowego **transportu** będącego krwioobiegiem gospodarki. Zaś wprowadzenie Strefy to kładzenie sobie kłód pod nogi, o które będziemy się ciągle potykać.

Próbujecie narzucić nawet sztywny harmonogram wymiany pojazdów. A czy uzgadnialiście go z Putinem? Skąd pewność że tych przymocowanych do tyłków samochodów nie będziemy potrzebowali do ewakuacji? Bo mnie dramatyczne doświadczenie Ukraińców utwierdza w pokorze wobec **realiów**, nakazuje sceptycyzm wobec buńczucznej eko-ideologii. Obyśmy tego lekkomyślnego pozbycia się niezawodnych pojazdów nie pożałowali. Samochodami na baterijkę Ukraińcy by raczej przed wojną daleko nie uciekli. Być może uda się w najbliższych latach wynaleźć dobry akumulator i obfite (w skali świata) źródło prądu do niego. Wtedy ludzie rzucą się by kupować samochody elektryczne, **naturalnym** zachowaniem wyprzedzą nawet wymagania Strefy. A co jeśli się nie uda? Nawet przez 10-15 lat? Zafundujemy sobie paraliż transportu? I całej gospodarki?

Dzielnice z upośledzonym transportem umierają. Przykładem niech będzie Podgórze które z każdym odwiedzinami odbieram coraz bardziej jak cmentarz. A pamiętam czasy gdy tętniło życiem. Było ciasno ale gwarno. Była nadzieja, zastępowana sukcesywnie beznadzieją.

Propagujmy czyste alternatywy. Moim głównym środkiem transportu "od zawsze" i całorocznie jest rower. Ale jestem absolutnie przeciw wymuszaniu na kimkolwiek rezygnacji z samochodu metodami jawnymi czy podstępem. Nie wyobrażam sobie nie mieć samochodu (o koniecznych przypadkach użycia wspomniałem wyżej) ale dla mnie pojazdem pierwszego wyboru jest zawsze rower. I wszystkim to polecam. Ale podkreślam: propagujmy, a nie wymuszajmy. Wprowadzanie Strefy to faul, to tresowanie społeczeństwa (podobno wolnego?).

Nie wprowadzajmy Strefy tzw Czystego Transportu. Pozostajmy przy mechanizmach najlepszych czyli **naturalnej** wymianie pojazdów na nowsze. W tempie na miarę naszych możliwości, wobec wspomnianych, niezależnych od nas zagrożeń i trudności. Żadnych istotnych zalet ani korzyści z wprowadzenia Strefy nie widzę. Wprowadzenie Strefy to tylko kłopot i mitręga.

Strefa będzie dla jej mieszkańców jak getto. Będą dla innych jak napiętnowani. Odwiedzenie znajomego w Strefie będzie problemem, więc będzie się tego mimowolnie unikać, stopniowo coraz bardziej. Wyobraźcie sobie zaproszenie przez nieszczęśnika ze Strefy rodziny z prowincji na Wigilię. Zwykle przyjeżdżają samochodem wypakowanym tradycyjnymi potrawami. I co dalej? Podjechać pod dom nie wolno więc cała akcja przewożenia gości z rogatki miasta? W Święta? Paranoja! A sporadyczne ale pilne i niespodziewane przypadki życiowe? Pomoc choremu znajomemu? Rodzinie?

A dojazd do szpitali których przecież na tym obszarze jest sporo. I zwykle potrzebujemy dowieźć kogoś z rodziny właśnie samochodem, tym bardziej z prowincji. Zwykle pilnie i niespodziewanie. W tak dramatycznych okolicznościach dopadną nas jeszcze spory ze służbami miejskimi i mandaty. Po co fundować sobie taką opresję?

Strefa to kolejne znaki drogowe, a mamy ich już gęszcz: strefa parkowania, strefa prędkości, teraz szykujecie kolejną. Po co ten mętlik? To też kolejne zadania dla służb, kolejne kosztowne etaty.

Czekają nas trudne lata.

Musimy zarobić na wyższą składkę zdrowotną, mamy inflację po Covid. Czekają nas poważne trudności gospodarcze z powodu wojny w Ukrainie. Ogromne i nieuniknione będą wydatki na uzbrojenie naszego

Formularz nr 70

W kwestii SCT chcę zwrócić uwagę na fakt iż nie wszystkie samochody wyprodukowane po roku 2001 wciąż spełniają normę Euro 3. Również fakt zarejestrowania przed rokiem 2001 nie świadczy iż takie auto nie spełnia tejsze normy. Na rynku dostępne są retrofity w postaci filtrów cząstek stałych oraz katalizatorów które umożliwiają pojazdom starszym uzyskać odpowiednie wyniki na teście spalin. Z tego też względu na przykład w Niemczech naklejki umożliwiające wjazd to tak zwanej „Umweltzone” wydawane są na podstawie przeglądu wykonanego przez uprawnioną instytucję jak Dekra czy TÜV, nie na podstawie wieku pojazdu.

Uważam też, że początkowo Aleje Trzech Wieszców nie powinny wchodzić w skład SCT ze względu na możliwość zakorkowania się pobliskich ulic autami niespełniającymi norm co spowoduje większe szkody niż gdyby mogły się one poruszać po dotychczasowej trasie.

Formularz nr 71

Projekt Strefy Czystego Transportu w moim mniemaniu wymaga kilku poprawek. Pierwszą kwestią jest brak jasno określonego terenu który będzie ona obejmować. Moim zdaniem w pierwszym etapie Aleje Trzech Wieszców powinny być z niego wyłączone ze względu na prawdopodobieństwo zakorkowania okolicznych ulic autami nie spełniającymi wymogów SCT co spowoduje wzrost, a nie spadek zanieczyszczeń w centrum miasta.

Kolejnym problemem jest forma w jakiej wydawane będą zezwolenia na wjazd. Kryterium wieku w żaden sposób nie oddaje rzeczywistego stanu technicznego pojazdu i normy Euro którą spełnia (lub jeśli nie spełnia żadnej) w danym momencie. Z tego też względu należy wykorzystać niemieckie doświadczenie i polegać na diagnostach którzy u naszego zachodniego sąsiada wydają takie zezwolenia na podstawie badania przejrzystości spalin nie biorąc wieku pojazdu pod uwagę. Więcej o tej kwestii można przeczytać (po angielsku) na oficjalnej stronie internetowej Berlina:
<https://www.berlin.de/sen/uvk/en/environment/air/low-emission-zone/vehicle-sticker/>

Formularz nr 72

Wyznaczam sprzeciw wobec planów wprowadzenia strefy czystego transportu w Krakowie,

Formularz nr 73

Wyrażam swój sprzeciw wobec planów wypro-
wadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie
gdzie wiąże się z niemożnością dojazdu
i parkowania własnego samochodu w miejscu
zamieszkania. Nie każdego stać na kupno
nowego samochodu, a już z pewnością nie
mas. Pozbawianie nas tego komfortu jest
daleko nieetyczne i nie bierze pod uwagę
naszych dochodów szczególnie w obecnej sytuacji,
niemożliwa także pokrycie kosztów
garażowania poza Krakowem.
Czyśby władze p Krakowa mogły nam
zakupować nowy samochód?

Formularz nr 74

W związku z projektem SCT chciałbym zgłosić dwie uwagi.

Pierwszą z nich jest kwestia Alei Trzech Wieszczów. Nie jest wciąż jasny ich status w projekcie ZTP.
Moim zdaniem należałoby je wykluczyć w początkowym okresie gdyż mogłoby to spowodować
zakorkowanie okolicznych ulic starymi autami i zwiększenie, a nie zmniejszenie smogu w mieście.

Druga to kwestia przyznawania zezwolenia na wjazd do SCT. Powinno się to odbywać na zasadzie
badania technicznego i otrzymania zezwolenia bądź nie od diagnosty.

Formularz nr 75

Jestem przeciwno utworzeniu na terenie
Kralowa "Strefy Czystego Transportu"

Uważam, że nie rozwiąże to problemu
z lotniskiem bonyk się Kralow a tylko
spowoduje wzrost kosztów dla mieszkańców
oraz liczne utrudnienia.

Formularz nr 76

Treść uwagi/wniosku:

Jestem przeciwno Projektowi strefy
Czystego Transportu w Krakowie, ponieważ
koszt zmiany posiadanego samochodu są dla
mnie nie do przyjęcia

Formularz nr 77

Strefa Czystego Transportu jest potrzebna w naszym mieście. Jednakże, nie zgadzam się ze wszystkimi założeniami projektu.

Pierwsza kwestia to niezrozumiała decyzja by normę Euro określać po dacie produkcji pojazdu. Samochody się zużywają, ale też mogą być zmodernizowane np. poprzez zmianę katalizatora. Należy więc skorzystać z doświadczeń Zachodniej Europy i nadawać pozwolenia na podstawie wyniku badania składu spalin co jest obowiązkowym procesem w trakcie badania technicznego na SKP.

Druga, to Aleje Trzech Wieszców. W początkowym okresie nie powinny być one włączone do SCT ze względu na możliwość przeniesienia się ruchu na węższe ulice wokół nich i tym samym ostateczne pogorszenie powietrza w centrum miasta.

5.1. PODSUMOWANIE UWAG ZGŁOSZONYCH ZPOMOCA TRADYCYJNYCH FORMULARZY

Większość uwag zgłoszonych z pomocą tradycyjnych formularzy to uwagi merytoryczne, często bardzo drobiazgowo i świadczące o dużym zaangażowaniu w proces konsultacyjny i ideę SCT. Poza, stanowiącymi mniejszość uwag, lakonicznymi komentarzami odzwierciedlającymi wyraz poparcia lub

dezaprobaty wobec planu wdrożenia SCT w Krakowie, zgłaszano liczne uwagi prezentujące propozycje zmian lub uzupełnień dotyczących, podobnie jak to miało miejsce w przypadku formularzy elektronicznych, różnych aspektów programu, w tym zagadnień związanych z:

1. harmonogramem wdrożenia SCT;
2. podstawami identyfikacji pojazdów jako uprawnionych lub nieuprawnionych do wjazdu do SCT;
3. sposobami egzekwowania regulacji SCT;
4. proponowanymi wyłączeniami/wyjatkami wobec regulacji SCT;
5. propozycjami ustanowienia okresów przejściowych między przyjęciem zasad SCT a ich obowiązywaniem;
6. różnicowaniem lub nieróżnicowaniem podejścia do mieszkańców/nie mieszkańców SCT.

Także w przypadku formularzy tradycyjnych odnotowano porównywalną liczbę komentarzy aprobatywnych i dezaprobatywnych oraz bardzo niewielką liczbę wulgarnych komentarzy, które zostały usunięte z powyższego zestawienia.

Wyżej zaprezentowane, merytoryczne uwagi odnoszące się do przedmiotu konsultacji społecznych, zostaną poddane analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6. UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE SPOTKAŃ INFORMACYJNO-KONSULTACYJNYCH Z UDZIAŁEM MIESZKAŃCÓW

6.1. INAUGURACYJNE SPOTKANIE INFORMACYJNE ONLINE Z MIESZKAŃCAMI

Data spotkania: 31 marca 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 20:00

Miejsce spotkania: spotkanie online

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie
2. Magda Rutkowska
3. Katarzyna Nosal Hoy
4. Magdalena Kościelniak-Barcik
5. Marcin Wójcik

Eksperti:

1. Anna Dworakowska, Krakowski Alarm Smogowy
2. prof. dr hab. n. med. Tomasz Guzik, alergolog z Katedry Chorób Wewnętrznych i Medycyny Wsi Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego
3. prof. dr hab. inż. Marek Brzeżański, Kierownik Katedry Pojazdów Samochodowych Wydziału Mechanicznego Politechniki Krakowskiej

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Łukasz Franek

2. Strefa Czystego Transportu w kontekście działań prowadzących do poprawy jakości powietrza w Krakowie – Anna Dworakowska
3. Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie mieszkańców Krakowa – prof. Tomasz Guzik
4. Techniczne uwarunkowania emisji spalin – prof. Marek Brzeżański
5. Sesja pytań i odpowiedzi

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	Pytanie na podstawie jednego z formularzy konsultacyjnych do dyr. Łukasza Franka: Jaka będzie sytuacja mieszkańców Krakowa spoza strefy w pierwszym okresie jej obowiązywania?	Od początku SCT planowana jest dla całego miasta, chcemy jednak podejść do tego procesu etapowo. Pierwszy krok, to wdrożenie strefy w 2023. Proponowane są okresy przejściowe dla mieszkańców i przedsiębiorców, których obejmie SCT. Jeżeli chodzi o osoby mieszkające w Krakowie poza SCT w pierwszym okresie jej obowiązywania – stawiamy na rozwój transportu zbiorowego: tramwajowego, autobusowego ale także kolejowego. W zasięgu transportu zbiorowego w Krakowie znajduje się ponad 85% mieszkańców. Ważną rolę obejmą także parkingi zlokalizowane poza SCT na pierwszym etapie jej obowiązywania.
2	Pytanie na podstawie jednego z formularzy konsultacyjnych do prof. Marka Brzeżańskiego: Czy nie lepiej ustalać normy emisji pojazdów dopuszczanych do poruszania się w SCT na podstawie świadectw homologacyjnych?	Badania homologacyjne warunkują dopuszczenie pojazdów do sprzedaży i eksploatacji na danym rynku. W Polsce nie ma jednak możliwości korzystania z bazy pozwalającej na identyfikację wszystkich pojazdów na podstawie norm emisji które spełniają. Baza jest uzupełniana o takie dane dopiero w ostatnich latach nie obejmuje zatem starszych samochodów. W wielu krajach dostępne są bazy danych obejmujące świadectwa homologacji pojazdów z ostatnich 20-30 lat rejestracji i stanowiące podstawę dopuszczenia do stref niskoemisyjnych. Jeżeli właściciel pojazdu ma w karcie pojazdu świadectwo homologacji – można z tego korzystać. Ale w sytuacji gdy taka informacja nie występuje, można kierować się jedynie rocznikiem przyjęcia pojazdu do eksploatacji.
3	Pytanie na podstawie jednego z formularzy konsultacyjnych do prof. Tomasza Guzika: Czy warto docelowo rozszerzać SCT na obszar niemal całego miasta? Czy ma to uzasadnienie w aspekcie zdrowotnym?	Tam gdzie spędzamy najwięcej czasu, mieszkamy, śpimy, tam powinniśmy zadbać o dobrą jakość powietrza. Podobnie w przypadku miejsc, w których pracujemy. Dbałość o czyste powietrze skoncentrowana wyłącznie na centrach miast to działanie nieskuteczne ze zdrowotnego punktu widzenia.
4	Pytanie na podstawie jednego z formularzy konsultacyjnych do Anny Dworakowskiej: Czy spaliny mają wpływ na emisję powietrza? Jakie informacje wynikają z badań przeprowadzonych w Krakowie?	Prowadzono badania tzw. realnej emisyjności pojazdów. Z pomocą tej metody wykryto, między innymi, tzw. dieselgate. Jeżeli chodzi o emisję pyłów, jest ogromna przewaga silników diesla, jako emitujących duże ilości pyłów, nad silnikami benzynowymi. Podobnie jest bardzo duża przewaga

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
		samochodów spełniających normę do euro4 włącznie jako emitujących duże ilości pyłów. Podobnie jeżeli chodzi o emisje tlenków azotu. Wyjątkiem były pojazdy spełniające normę euro5, gdzie emisja okazała się większa niż w przypadku pojazdów spełniających normę euro4. Starsze diesle w Krakowie – ok. 20% pojazdów emituje ok. 80% szkodliwych substancji.
5	Czy w badaniach dotyczących spalin emitowanych przez pojazdy w Krakowie uwzględniono podział na pojazdy mieszkańców i nie mieszkańców Krakowa?	Trudno odseparować pojazdy mieszkańców od pojazdów nie mieszkańców. Ma to związek z zasadami przydzielania tablic rejestracyjnych. Wielu mieszkańców Krakowa ma rejestracje z innych obszarów kraju, a wiele osób mieszkających na stałe poza Krakowem ma rejestracje krakowskie.
6	Czy dobrym pomysłem jest włączenie Alej Trzech Wieszców do SCT na pierwszym etapie, w szczególności odcinka w okolicy Błoń, co może doprowadzić do przeniesienia ruchu na ul. Piastowską?	Kwestia objęcia Alei zasadami SCT w pierwszym etapie pozostaje otwarta. Za objęciem Alei przemawia intensywny ruch busów często niespełniających norm. Pierwszy etap objąłby jedynie 7% pojazdów, więc skala wyłączeń nie byłaby duża, a jednocześnie udział Alei w zanieczyszczeniach powietrza pochodzących z transportu w Krakowie jest bardzo duży. To także przemawia za.
7	Trzeba rozróżnić zanieczyszczenia powietrza od emisji dwutlenku węgla.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
8	Busy emitują bardzo dużo zanieczyszczeń ale ich wykluczenie z transportu Alejami może wykluczyć transportowo mieszkańców najgorzej powiązanych miejscowości otaczających Kraków albo zachęcić ich do przesiadania się na samochody osobowe.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
9	Trzeba myśleć o transporcie zbiorowym, jego funkcjonowaniu i wygodzie korzystania.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
10	Czy zbadano sytuację osób z niepełnosprawnościami? Jakimi pojazdami dysponują? Podobnie w przypadku podmiotów świadczących usługi na rzecz osób niepełnosprawnych?	Osoby niepełnosprawne są ustawowo zwolnione z rygorów SCT. Jeżeli chodzi o pojazdy świadczące usługi przewozowe osób z niepełnosprawnościami – te także spełniają wymogi, które będą obowiązywać na pierwszym etapie.
11	Skoro problemem są przede wszystkim starsze samochody z silnikami diesla, dlaczego w projekcie podobnie potraktowano samochody z silnikiem diesla i benzynowymi? Dlaczego	W najstarszych samochodach z silnikami benzynowymi także mamy do czynienia ze szkodliwą emisją. Dlatego mając na uwadze propozycje do wprowadzenia na pierwszym etapie – warto podejść stosując równe zasady wobec samochodów z silnikami benzynowymi i diesla.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	zaproponowano normę graniczną dopuszczalności do ruchu – euro3 dla o obydwu rodzajów silników? W innych miastach Europy albo nie ogranicza się ruchu samochodów z silnikami benzynowymi albo restrykcje dotyczą pojazdów z silnikami spełniającymi normę euro1 lub euro2. Starszych samochodów z silnikami benzynowymi nie ma zbyt wiele, więc też ich wpływ na powietrze jest ograniczony.	
12	Jeżeli chodzi o liczby samochodów spełniających poszczególne normy – dane pochodzą z 2019 r. Zapewne obecnie jest już mniej samochodów spełniających najstarsze normy.	Nie ma jeszcze wszystkich wyników z 2021 roku. Gdy będą one dostępne, zostaną przekazane do ZTP i uwzględnione w materiałach informacyjnych.
13	Co z samochodami zabytkowymi, historycznymi, kolekcjonerskimi? Czy znikną z Krakowa? Nie będzie dla nich miejsca? Niedawno było wydarzenie z ich udziałem w Tauron Arenie. Muzeum Inżynierii Miejskiej ma także kolekcję tego rodzaju samochodów.	Zaproponowaliśmy, by samochody zabytkowe, odpowiednio oznaczone, nie były objęte restrykcjami SCT. Samochody należące do Muzeum Inżynierii Miejskiej także są objęte wyłączeniem z zasad SCT, jako zarejestrowane w Krakowie. Organizację imprez, eventów, można ująć systemowo w katalogu wyjątków SCT.
14	Osoby, które mieszkają w centrum miasta, często nie mają możliwości zmiany samochodu. Problem sprawią także pojazdy osób, które rzadko korzystają z samochodu, dojeżdżają tylko na zakupy czy do lekarza. Niektóre starsze pojazdy służą także do przewozu osób z niepełnosprawnościami wraz z wózkami inwalidzkimi. Może warto wydać identyfikatory dla niektórych mieszkańców, których pojazdy nie spełniają określonych norm. Nie jest łatwo zdobyć kartę osoby z niepełnosprawnościami.	Zwolnienie z zasad SCT dotyczy osób z niepełnosprawnościami niezależnie od tego czyim samochodem są przewożone. Warto sprawdzić ilu osób w Krakowie dotyczą opisane sytuacje.
15	Czy w planowaniu etapów SCT przewidziano wpływ zanieczyszczeń na zabytki. Moim marzeniem jest ograniczenie lub wyłączenie ruchu samochodowego w obrębie I obwodnicy.	W obrębie I obwodnicy jest wprowadzona strefa ograniczonego ruchu. Wpływ zanieczyszczeń na zabytki warto zweryfikować. Jest to dodatkowy argument za SCT.
16	Patrząc na długoterminowy plan wdrażania SCT uwzględniono, na	Wyniki badań pokazują rzeczywistą emisję spalin pojazdów poruszających się po Krakowie i to właśnie

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	ostatnim etapie, normę euro6d. Co w przypadku samochodów, które normę spełniają, ale zostały wprowadzone do ruchu przed wprowadzeniem dodatkowych technik badań pojazdów? Po co restrykcje związane z normą euro6d?	pojazdy euro6d zapewniają odpowiedni standard emisji. Oczywiście także ten element propozycji SCT będzie jeszcze weryfikowany.
17	Czy są jakieś domowe sposoby zwalczania zanieczyszczeń pochodzących z transportu, takich jak maski albo oczyszczacze powietrza?	Maski z węglem aktywnym mogą chronić przed oddziaływaniem tlenków azotu, ale priorytetem jest ograniczanie emisji w przestrzeni miejskiej.
18	Dlaczego nie było kampanii informacyjnej, aby ludzie już od kilku lat nie kupowali samochodów z silnikiem diesla?	Trudno robić kampanię gdy nie wiadomo, czy SCT wejdzie w życie, a jeżeli wejdzie w życie – jakie zasady zostaną przyjęte. Dopiero 24 grudnia ustalono, że trzeba wdrażać SCT w Krakowie, co wynika z ustawy.
19	Jak samochody będą weryfikowane podczas poruszania się w SCT? To duże wyzwanie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
20	Trzeba też uwzględnić potrzeby osób, które jeżdżą daleko za granice Krakowa i potrzebują samochodu a mają samochody nie spełniające określonych norm. Komunikacja miejska nie jest wówczas rozwiązaniem.	Rolą miasta jest zadbanie o potrzeby osób wymagających szczególnego traktowania. Ale jednocześnie realność zmiany zależy od faktycznego wdrożenia i egzekwowania restrykcji, stąd nie można wprowadzić zbyt wielu wyłączeń/wyjątków od ogólnych zasad.
21	Co z samochodami dojeżdżającymi do parkingów, np. na Placu na Groblach? Emisja spalin jest tu bardzo duża.	Zasady są dla wszystkich, także dla osób, które przyjeżdżają na parkingi.
22	Co z pojazdami historycznymi które nie są wpisane do rejestru zabytków? Czy trzeba będzie się ubiegać o tablice dla pojazdów zabytkowych? Mam 63 letnie auto. Trzeba zająć się tym tematem.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
23	Co w przypadku samochodów sprowadzonych z USA gdzie nie ma norm euro?	Samochody sprowadzane spoza UE podlegają rozszerzonym badaniom kontrolnym. Liczy się data pierwszej rejestracji pojazdu. Auto musi spełniać minimum normy dotyczące pojazdów z UE.
24	Jakie kategorie pojazdów będą objęte uchwałą? Słyszałem, że motocykle nie będą objęte regulacjami? Problem polega na tym, że normy dla motocykli wprowadzono znacznie później.	W propozycji SCT motocykli nie objęto ograniczeniami. Udział tych pojazdów w ruchu jest niewielki. Będziemy rozważać ewentualne poszerzenie programu.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
25	Dlaczego miasto rezygnuje z wprowadzenia opłat za samochody nie spełniające norm? Ustawa daje taką możliwość.	Zdrowie jest bezcenne. Chodzi o poprawę jakości powietrza. Dopuszczanie zanieczyszczeń za opłatą nie jest brane pod uwagę.
26	Co z pojazdami zasilanymi LPG? Czy mogą być wyłączone z ograniczeń? Ze względu na mniejszą szkodliwość?	LPG jest paliwem nieodnawialnym. Normy spalania są takie same dla pojazdów zasilanych benzyną i LPG. Nie ma powodu do stosowania wyjątków dla pojazdów zasilanych LPG.
27	Jakie są plany odnośnie terminu poszerzenia strefy do granic IV obwodnicy? Czy ten plan będzie od razu wpisany do uchwały czy będzie dyskutowany za kilka lat?	Daty wprowadzenia SCT do granic IV obwodnicy zależą od terminu oddania inwestycji drogowych pozwalających na dopełnienie IV obwodnicy. Można się zastanowić nad datą wdrożenia II etapu SCT.
28	W jaki sposób będą egzekwowane zasady SCT? Czy będą to kamery szczytujące numery rejestracyjne?	Technicznie jest to możliwe. Kamery są stosowane i identyfikują pojazdy już dziś na buspasach. Rozważymy, czy będą to kamery na wszystkich ulicach, czy też będą to kamery „przesiewowe” na wybranych ulicach. Niestety przepisy krajowe uniemożliwiają wprowadzenie automatycznego systemu służącego wystawianiu mandatów. Rozmawiamy ze strażą miejską i chcemy wdrożyć system hybrydowy. Funkcjonariusz uprawniony do kontroli może dostawać powiadomienie o pojeździe który porusza się w SCT i nie ma do tego uprawnień. Jest też przewidziany system naklejek do oznaczania uprawnionych pojazdów. Naklejka pozwala też zidentyfikować pojazd każdemu mieszkańcowi.
29	Czy już wiadomo ile aut mieszkańców strefy nie spełnia co najmniej normy euro4?	Nie ma pełnych danych na ten temat. Badania odnoszą się do samochodów uczestniczących w ruchu. Ustalono, że jest to ok. 2000 pojazdów, ale nie wiadomo ile zaparkowanych, nieużywanych pojazdów dopełnia tę liczbę.
30	Czy jest rozpatrywany całkowity zakaz ruchu pojazdów wokół Plant?	Nie w ramach SCT. Ale można rozważyć, czy strefa wewnątrz Plant nie powinna być zeroemisyjna.

6.2. I SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z MIESZKAŃCAMI

Data spotkania: 05 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 19:00

Miejsce spotkania: Pałac Krzysztofory, Kraków, Rynek Główny 35

Łączna liczba uczestników spotkania: 9

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Magda Rutkowska
2. Marcin Wójcik

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Magda Rutkowska
2. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zgłoszono następujące pytania/uwagi/komentarze dotyczące projektu planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie oraz udzielono następujących odpowiedzi:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	Pomysł na SCT zaskakuje mieszkańców. Nic na ten temat nie było dotąd wiadomo.	To wstępna faza prac nad SCT. Informacje na temat projektu są ogólnodostępne, ale kampania informacyjna będzie prowadzona po przyjęciu szczegółowych rozwiązań w drodze uchwały.
2	Trzeba ludzi informować z wyprzedzeniem bo kupowanie samochodów to decyzje długoterminowe. Między ogłoszeniem planu a wdrożeniem programu powinien być odpowiednio duży dystans czasowy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
3	Czy nie jest wyjściem stwierdzenie, że nie ma środków do wdrażania SCT i w ten sposób można uniknąć oczekiwania sejmiku województwa? Koszty mogą przewyższyć zysk związany z niewielkim ograniczeniem zanieczyszczeń powietrza.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
4	Trzeba uwzględniać inne parametry, nie tylko normy euro, przy określaniu szkodliwości spalin dla zdrowia. Możemy ubiegać się o odszkodowania od producentów samochodów a nie obciążać mieszkańców koniecznością wymiany samochodu.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Norma euro jako podstawa SCT to jest koncept powszechnie przyjęty w miastach Europy w których wdrażano podobne programy.
5	Nowsze pojazdy nie są mniej szkodliwe dla środowiska wobec starszych pojazdów.	Pomiary rzeczywistej emisji spalin wskazują że starsze samochody, co do zasady, emitują bardziej szkodliwe spaliny wobec nowszych samochodów.
6	Jesteśmy świadomymi obywatelami, nie trzeba nas przekonywać do SCT. Musimy dbać o czystość powietrza	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	<p>w mieście. Najpierw trzeba jednak wypracować preferencyjne zasady dla mieszkańców SCT w pierwszym etapie jej planowanego wdrożenia. Mieszkańców tego obszaru jest coraz mniej. Już pozbawiono mieszkańców bardzo wielu miejsc parkingowych co także miało prowadzić do rezygnacji z samochodów.</p>	
7	<p>Dojeżdżam do rodziny poza miastem, zabieram mamę na badania lekarskie do Krakowa. Wielu ludzi jest w podobnej sytuacji. Druga sprawa – wielu mieszkańców ma takie zawody, które wymagają wożenia ciężkich towarów samochodem. Ani komunikacja miejska ani rower nie jest dla nich alternatywą.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
8	<p>Wdrożenie SCT dla mieszkańców strefy powinno być przesunięte w czasie. Powinno się zaakceptować samochody będące już w dyspozycji mieszkańców do czasu śmierci technicznej tych pojazdów.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
9	<p>Ludzie, w tym moja mama, źle się czują w Krakowie ze względu na jakość powietrza. Trzeba zadbać o powietrze w Krakowie. Czy będzie możliwość podniesienia normy euro posiadanego pojazdu, aby było możliwe korzystanie z niego w SCT bez wymiany pojazdu? Może warto zrezygnować z kryterium rocznikowego dopuszczenia do wjazdu do SCT na rzecz kryterium rzeczywistego oddziaływania danego pojazdu na środowisko? Taka modyfikacja pojazdu mogłaby być refundowana przez miasto.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
10	<p>Czy można zastosować jakieś szczególne zasady wobec osób, które okazjonalnie korzystają z samochodu niespełniającego określonych norm euro? Np. dając do dyspozycji limit km do wykorzystania.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
11	Czy są badania pokazujące ile zanieczyszczeń pochodzi od mieszkańców, a ile od przyjezdnych?	Nie ma możliwości analizy ze względu na fakt braku dobrej podstawy do odróżniania mieszkańca od nie mieszkańca. Tablice rejestracyjne nie są dobrą podstawą takiego rozróżniania.
12	Mam męża po operacji serca, jest też astmatykiem. Trzeba zadbać o czystość powietrza w mieście. Ale jeden z pojazdów, który posiadam, pracuje w ramach działalności gospodarczej, a konkretnie – budowlanki. Spełnia normę euro3 i jest to samochód z silnikiem diesla. Trzeba zadbać o rozpowszechnienie, z wyprzedzeniem, informacji o planach wdrożenia takiego programu. Każdy, kto wychodzi od diagnosty, powinien dysponować taką informacją. Samochody, które już weszły do użytku, powinny pozostawać w użyciu do czasu ich sprzedaży lub złomowania.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
13	Jeżeli chodzi o rowery elektryczne jako formy kompensaty – są to rozwiązania tylko dla niektórych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
14	Dlaczego negocjacje ze stroną rządową mają dotyczyć tylko zasad SCT dla przedsiębiorców a nie dla mieszkańców? Powinno się rozmawiać o rozwiązaniach także dla mieszkańców.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
15	Chciałabym skorzystać z opcji samochodu elektrycznego, ale nie ma w mieście dostępnych stacji ładowania pojazdów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
16	Salony samochodowe także powinny informować o SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
17	Urząd miasta, wydając identyfikatory, powinien informować o planach wdrożenia SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
18	Czy miasto bada jakość powietrza na obrzeżach Krakowa? Tam powietrze jest często gorsze, ludzie palą tam śmieci. Dominującym źródłem zanieczyszczeń powietrza nie są samochody jeżdżące po Krakowie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
19	Transport osób z niepełnosprawnościami to duże wyzwanie. Każdy kto ma stary samochód, powinien dostać plaketkę uprawniającą do wjazdu do SCT. Zobaczmy, ile tych samochodów zostało, nie będzie ich wiele, bo w centrum jest niewielu mieszkańców.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
20	Jak będziemy egzekwować SCT skoro nieskuteczna jest egzekucja strefy ograniczonego ruchu?	System egzekucji może być wspierany przez system monitoringu wizyjnego.
21	Trzeba zbadać, ile samochodów występuje w planowanej SCT (na pierwszym etapie). Zakładam, że tych pojazdów będzie bardzo niewiele i można objąć je wyłączeniem z rygorów SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
22	W Krakowie zasady wjazdu/przejazdu nie są egzekwowane. Podobnie może być w przypadku SCT. Może trzeba zacząć od egzekucji istniejących ograniczeń, to samo w sobie przyczyni się do poprawy jakości powietrza.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
23	Trzeba zapobiec rejestracji starszych samochodów od czasu wdrożenia SCT, ale dopuścić użytkowanie już zarejestrowanych pojazdów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
24	Daty i normy euro wpisane w harmonogram wymagają weryfikacji, w szczególności dotyczy to normy euro6d.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
25	Patrząc wyłącznie na roczniki ciężko będzie sprawdzić, czy dany samochód odpowiada danej normie czy nie. Bo w danym roczniku jedne spełniają określone normy a inne nie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
26	Jestem za tym by SCT nie była rozszerzana tylko by powstała osobna strefa z mniejszymi restrykcjami. Ma to uzasadnienie w obserwowanym rozkładzie zanieczyszczeń powietrza w mieście.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
27	Jestem za tym by zwiększyć interwały między poszczególnymi etapami	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	wdrażania SCT. Skoki z etapu do etapu z roku na rok są zbyt szybkie.	
28	Mieszkańcy powinni być traktowani na innych zasadach. Bezterminowo powinni mieć możliwość użytkowania starszych samochodów z niższymi normami euro. Stasze samochody same będą się „wykruszać”.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
29	Im szybciej zacznie obowiązywać SCT tym lepiej, ale mieszkańcy powinni być wyłączeni z restrykcji programu.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
30	Restrykcje powinny wejść w roku 2023 ale nie obejmować mieszkańców, pozwalając im na użytkowanie ich pojazdów do śmierci technicznej.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
31	Jestem za zwolnieniem pojazdów mieszkańców całego Krakowa z restrykcji. Jeżeli chodzi o samochody przyjezdnych – jestem za wprowadzeniem dwóch niezależnych stref o różnych poziomach restrykcji.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
32	Liczne podwyżki kosztów życia to argument by nie wprowadzać programu, który będzie mieszkańców czy przyjezdnych narażał na koszty. Nie potrafimy dziś produkować czystej energii, gdy będziemy potrafić wyprodukować czystą energię, będzie czas na wprowadzanie takich programów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
33	Termin wprowadzenia SCT jest dobry, ale rok okresu przejściowego dla mieszkańców to mało. Nie jestem za bezterminowym zwolnieniem mieszkańców z restrykcji, ale uważam, że 3-5 lat to adekwatny czas.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
34	Trzeba rozważyć co z mieszkańcami, którzy nie mają identyfikatorów parkingowych bo nie muszą, bo mają możliwość parkowania na własnym terenie, w podwórku. Zakładam, że również będą zwolnieni z restrykcji, pytanie jak ich identyfikować?	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
35	Dla mieszkańców szerszej SCT także należałoby wdrożyć kilkuletni okres przejściowy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
36	Jestem także za rozróżnieniem, w większym stopniu, silników benzynowych i diesla, aby większe restrykcje wchodziły szybciej dla samochodów z silnikiem diesla.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
37	Nie uznaję normy euro jako jedynej podstawy wyznaczania uprawnień do wjazdu do SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
38	Proponowałbym obniżyć proponowane restrykcje o jedno euro, np. z euro4 na euro3, wydłużyć okresy między poszczególnymi fazami zaostrzeń przepisów do 5 lat oraz wyłączyć mieszkańców z restrykcji.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
39	Jestem za większym rozciągnięciem w czasie całego programu, aby poszczególne zaostrzenia zasad wchodziły co 3 lata.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
40	Uważam, że największe wyzwanie SCT to egzekwowanie zasad. Być może trzeba rozszerzyć strefę ograniczonego ruchu co wesprze efekt wdrożenia SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
41	Restrykcje u diagnostów są wystarczającym bodźcem do wymiany samochodów dla mieszkańców.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
42	Nie jestem za wprowadzaniem wyjątków dla różnych kategorii pojazdów i ich właścicieli. Trzeba uwzględnić potrzeby osób, które muszą dotrzeć do pewnych instytucji, np. do ZUS, do kościoła etc. Ale nie można przydzielać w ramach SCT wyjątków.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
43	Jestem za wprowadzeniem wyłączenia z zasad SCT jedynie dla straży pożarnej.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
44	W ścisłym centrum mieszka wiele starszych osób, a ich dzieci, wnuki mieszkają poza miastem. Niekoniecznie będą mogli dojechać	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	do rodziców, dziadków, mając starsze samochody.	
45	Trzeba uwzględnić zarówno dojazdy jak i powroty z dojazdów do osób z niepełnosprawnościami, które są ustawowo wyłączone z restrykcji.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
46	Hotele powinny prezentować informacje o braku możliwości zjazdu starszymi samochodami przez klientów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
47	Trzeba rozwijać w Krakowie sieć parkingów na obrzeżach, wówczas będzie alternatywa dla kierowców samochodów z niższymi normami euro, jeżeli chodzi o możliwość przesiadania się na transport publiczny bez wjeżdżania do miasta.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
48	Propozycje kompensacyjne są kierowane raczej do młodszych osób. Zwłaszcza rowery elektryczne. Nie pasują do potrzeb np. rodzin wielodzietnych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
49	Można zrobić dopłaty do wymiany samochodów jako alternatywne kompensacje wobec rowerów elektrycznych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
50	Dofinansowanie do poprawy parametrów samochodu jeżeli chodzi o emisję spalin – to byłby dobry pomysł. Wówczas należałoby bazować na rzeczywistym spalaniu a nie na zapisach w dokumentach.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
51	Można dać mieszkańcom możliwość przejazdu na ok. 5 przystanków za symboliczną opłatą, ale bezterminowo, nie przez 2 lata.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
52	Rozwiązaniem kompensacyjnym będą taksówki, a konkretnie – limity przejazdów dla mieszkańców czy osób docierających do mieszkańców (członków rodzin) do wykorzystania w skali roku, np. 500 zł rocznie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
53	Pomysł z darmową komunikacją miejską jest dobry.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
54	Miasto może sponsorować montaż identyfikatorów GSM co pozwoliłoby zyskać wiedzę, za zgodą właścicieli kierowców, na ile intensywnie dany pojazd jest używany.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
55	Dać możliwość darmowych przejazdów komunikacją miejską osobom, które zostawiły pojazdy na parkingach zlokalizowanych na obrzeżach.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6.3. II SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z MIESZKAŃCAMI

Data spotkania: 06 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 19:00

Miejsce spotkania: Pałac Krzysztofory, Kraków, Rynek Główny 35

Łączna liczba uczestników spotkania: 9

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Magda Rutkowska
2. Magdalena Kościelniak-Barcik
3. Marcin Wójcik

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Magda Rutkowska
2. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zgłoszono następujące pytania/uwagi/komentarze dotyczące projektu planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie oraz udzielono następujących odpowiedzi:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	Nie warto dyskutować o idei SCT gdy obowiązek wdrożenia wynika z ustawy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
2	Jestem za dokładnym uregulowaniem zasad poruszania się po SCT przez pojazdy zabytkowe.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
3	Jaki będzie dalszy los zgłoszonych przez nas pomysłów?	Zostaną one podsumowane w raporcie z konsultacji społecznych i będą analizowane na etapie prac nad projektem uchwały o SCT.
4	Kierunek słuszny, a propozycja miejska jest wyważona. Przyjęcie progów oraz tempo wdrożenia programu jest w porządku. Mam jedynie obawy dotyczące ostatniego etapu projektowanej SCT. Wówczas jedynie 20% spośród obecnie użytkowanych dziś pojazdów będzie mogło poruszać się po drogach. Można też przemyśleć wydłużenie czasu między przedostatnim i ostatnim etapem zaostrożenia zasad SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Warto dodać, że już w 2021 roku sytuacja wygląda nieco inaczej jeżeli chodzi o statystykę dotyczącą pojazdów na ulicach Krakowa reprezentujących poszczególne kategorie emisji spalin, ale wyniki badań z 2021 jeszcze nie zostały podsumowane.
5	Jestem za bardziej przyspieszonym harmonogramem wdrażania SCT. W pierwszym etapie powinien pojawić się rygor normy euro3. Trzeba też wziąć pod uwagę zabytki i ich ochronę jeżeli chodzi o zanieczyszczenie powietrza z transportu. Trzeba wprowadzić strefę zeroemisyjną w ścisłym centrum.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
6	Ludzie są zaniepokojeni, szczególnie osoby starsze jeżdżące starszymi samochodami. Darmowy transport publiczny czy rower elektryczny nie jest dla nich rozwiązaniem. Trzeba wydłużyć okres przejściowy dla mieszkańców, zwłaszcza niezamożnych pozwolić na użytkowanie samochodów do ich śmierci technicznej.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
7	Warto nie rejestrować samochodów nie spełniających norm ale wobec tych już zarejestrowanych zastosować wyjątki wobec mieszkańców.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
8	Idea SCT jest słuszna. Ale obowiązek prawny obejmuje konieczność wdrożenia regulacji dla obszaru do II obwodnicy. Objęcie Alei III Wieszczów sprawi kłopoty, bo nie ma zbyt wielu alternatyw dla ruchu przelotowego.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
9	Może jest inna możliwość zwalczania wjazdów starych busów do miasta? Np. zwolnienia z opłat parkingowych kierowców pojazdów spełniających nowsze normy, np. euro5 czy euro6.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
10	Osoby z niepełnosprawnościami mają ustawowe uprawnienia wjazdu do SCT ale wydaje się coraz mniej uprawnień wjazdowych ze względu na niepełnosprawnościami.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
11	Dopłaty do rowerów elektrycznych są ok, ale może trzeba też zapewnić dopłaty do zakupu samochodów spełniających normy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
12	Przyjmując perspektywę mieszkańców nie można zapominać o przedsiębiorcach, którzy dysponują często starszymi pojazdami z silnikami diesla.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
13	Jestem za wydłużeniem czasu buforowego dla mieszkańców, powyżej 1 roku.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
14	Jestem za wyłączeniem Alei Trzech Wieszczów z SCT. Z tego ciągu drogowego korzystają także mieszkańcy bardziej oddalonych dzielnic i nie ma zbyt wielu alternatyw dla Alei.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
15	Czy jest możliwość oddziaływania prawa miejscowego na kierowców busów, aby wymieniali tabor? Powinna być wprowadzona tego rodzaju regulacja.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
16	Samochody spełniające normę euro1, jeżdżące raz w miesiącu szkodzą mniej wobec samochodów jeżdżących 1000 km miesięcznie i spełniających normę euro6d. To także trzeba uwzględnić w proponowanym programie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
17	Czy wiadomo ile jest samochodów spełniających określone normy? Trzeba to zbadać.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
18	Al. Powstania Warszawskiego gości bardzo intensywny ruch. W przypadku	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	objęcia tego ciągu SCT – kierowcy skierują się na inne ulice, takie jak Cystersów i inne lokalne.	
19	Należy zastosować łagodniejsze zasady wobec mieszkańców SCT i ich samochodów. Są to pojazdy rzadko używane, do okazjonalnych przejazdów np. na zakupy. Roczny okres buforowy jest zbyt krótki.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
20	Czy będą wprowadzane opłaty za wjazd i wyjazd do SCT?	Nie, ponieważ program ma służyć poprawie jakości powietrza. Jest taka możliwość ustawowa, ale obecnie nie zamierzamy z niej korzystać.
21	Wyłączenie Alei Trzech Wieszców jest niezbędne, bo ruch przeniósłby się na wąskie ulice boczne.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
22	Jest duża różnica jeżeli chodzi o emisję spalin między silnikami diesla i benzynowymi. Niemcy wprowadzają strefy niskoemisyjne z restrykcjami euro4 czy euro5 dla diesli, ale euro1 dla benzyny. Holandia rozwiązuje kwestie wyłącznie w odniesieniu do silników diesla i na poziomie krajowym. Silniki diesla to dominująca pula silników w pojazdach dostawczych czy busach osobowych i to one przyczyniają się do znaczącej emisji spalin. Z drugiej strony są kierowcy starych maluchów, którzy prawie nie jeżdżą, a mieliby być zmuszeni do rezygnacji z tych samochodów. Trzeba złagodzić restrykcje dot. norm euro wobec samochodów z silnikami benzynowymi. Albo do poziomu euro1 albo pozwolić na poruszanie się po SCT wszystkich samochodów benzynowych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
23	Czy będzie ewaluacja efektywności programu? Sprawdzanie okresowe, czy restrykcje przyczyniają się do poprawy jakości powietrza w mieście? Jestem za takim okresowym weryfikowaniem efektów przed podjęciem kolejnych kroków.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
24	Warto się przyjrzeć czy restrykcje wobec silników benzynowych są	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	niezbędne a jeżeli tak, czy aż tak wyśrubowane.	
25	Może się okazać, że harmonogram można skrócić gdy ewaluacja wskaże, że poprawa jakości powietrza będzie zauważalna.	Pierwszy etap SCT nie da nam jeszcze wymiernych danych, na podstawie których można podejmować decyzje o zmianie harmonogramu.
26	Są prowadzone różne programy służące poprawie jakości powietrza, w tym wymiana kotłów grzewczych. To także trzeba brać pod uwagę w ewaluacji efektywności programu.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
27	Trzeba znaleźć rozwiązanie dla samochodów, które nie zyskały statusu pojazdów zabytkowych czy historycznych ale są pojazdami wyjątkowymi ze względu na wiek, znaczenie dla motoryzacji.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
28	Należy dystrybuować informacje w stacjach kontroli pojazdów na temat ograniczeń wynikających z wdrożenia SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
29	Na ile do dyskusji jest rozszerzanie SCT do czwartej obwodnicy? Ja jestem za nierozszerzaniem.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
30	Warto rozszerzać strefę wykraczając poza granice II obwodnicy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
31	Trzeba zastosować zasadę sprawiedliwości społecznej wobec mieszkańców z różnych obszarów. Aby i ci z szerszej strefy mieli jakiś okres przejściowy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
32	Szczególnego podejścia wymagają osoby starsze z ograniczeniami ruchu, które są niesamodzielne, wymagają pomocy, także w transporcie, ze strony osób mieszkających poza SCT. Może jakieś karty seniora na okaziciela?	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT..
33	Trzeba także pamiętać o osobach wspierających wobec seniorów czy osób starszych np. o pielęgniarzach dojeżdżających spoza SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
34	Trzeba znaleźć rozwiązania dla osób które pracują w obrębie II obwodnicy	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	ale mieszkają w odległych dzielnicach. Chodzi o dojazdy do pracy.	
35	Trzeba zredefiniować siatkę parkingów Park&Ride. Te obecnie użytkowane znajdują się docelowo w obrębie SCT więc przestaną pełnić swoje funkcje. Trzeba albo zapewnić możliwość dojazdu do Park&Ride pojazdom niespełniającym norm albo zapewnić nowe parkingi poza szeroką SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
36	Mamy definicje pojazdów zabytkowych, z uwzględnieniem kryterium wieku powyżej 30 lat lub wieku powyżej 25 lat z uwzględnieniem opinii konserwatora. W tym drugim przypadku trudno będzie egzekwować restrykcje SCT. W szczególności dotyczy to pojazdów spoza Krakowa. Być może niezbędnych danych nie ma w bazie CEPIK.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
37	Czy rozwiązania z naklejkami warunkującymi możliwość wjazdu do SCT będą ogólnopolskie czy lokalne? Jestem za rozwiązaniami ogólnokrajowymi.	Prace w tym zakresie trwają. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
38	Co z ludźmi przyjeżdżającymi do Polski z innych krajów? Samochodami zarejestrowanymi zagranicą? Jak egzekwować zasady w takich przypadkach?	Zasady obowiązywałyby także przyjezdnych, byłiby zobowiązani do rejestrowania wjazdów przed pojawieniem się w SCT.
39	Trzeba znaleźć rozwiązanie dla samochodów które zostały uzupełnione o dodatkowe instalacje ograniczające emisję spalin. Wówczas rocznik czy norma euro w dokumentach nie będzie wskazywała na rzeczywistą skalę emisji spalin przez dane auto.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
40	Warto pamiętać, że samochody spalinowe bywają przerabiane na elektryczne i wówczas także model i rocznik samochodu może być zmylający.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
41	Postępowanie się rocznikami produkcji pojazdów może być zmylające, bo kierowca nie ma się czym wylegitymować, gdy auto spełnia normę wyższą wobec „typowej” dla danego rocznika produkcji.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
42	Warunek wyrejestrowania pojazdu jest do spełnienia gdy pojazd jest zezłomowany. Inne samochody, które będą sprzedawane, nie pozwolą na uzyskanie kompensacji. Może trzeba zapisać, że warunkiem pozwalającym na korzystanie z kompensacji jest zbycie pojazdu, nie ważne czy w Krakowie czy poza.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
43	Nie ma rozwiązań kompensacyjnych dla właścicieli pojazdów, którzy nie są jej mieszkańcami a jedynie przejeżdżają lub wjeżdżają do strefy. W końcu także są użytkownikami SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
44	Co w sytuacji w której ktoś traci status osoby z niepełnosprawnością, albo go nie uzyskał ale ma duże problemy z poruszaniem? Trzeba mieć rozwiązania także dla nich.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
45	Trzeba zaangażować w rozmowy nad SCT pełnomocnika miejskiego ds. osób niepełnosprawnych. Powinien się w tych sprawach wypowiedzieć.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
46	Carsharing nie jest rozwiązaniem dla wszystkich, bo osoby starsze nie zawsze będą gotowe do przejazdów z udziałem osób obcych. Dlatego opcja wspierania przewozowego osób starszych lub z niepełnosprawnościami przez bliskich powinna być dostępna.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
47	Do weryfikacji czy jest możliwość uzyskiwania jakiegoś dofinansowywania dla transportu osób z niepełnosprawnościami ze strony PEFRON.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6.4. III SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z MIESZKAŃCAMI

Data spotkania: 07 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 20:00

Miejsce spotkania: Pałac Krzysztofory, Kraków, Rynek Główny 35

Łączna liczba uczestników spotkania: 9

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Magda Rutkowska
2. Katarzyna Nosal Hoy
3. Magdalena Kościelniak-Barcik

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Magda Rutkowska
2. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zgłoszono następujące pytania/uwagi/komentarze dotyczące projektu planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie oraz udzielono następujących odpowiedzi:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	Nie ma zbyt wielu parkingów Park&Ride w obrębie II obwodnicy. Powinny być, dla przyjezdnych.	Nie ma sensu ich lokalizować w obrębie II obwodnicy bo SCT obejmie docelowo całe miasto, więc parkingi Park&Ride powinny powstawać na obrzeżach miasta, pod Krakowem.
2	Park&Ride powinny być łączone z darmowym biletem. Czy będzie się stawiać na komunikację tramwajową czy autobusową? Jestem za tramwajową, żeby pojazdy nie stały w korkach.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
3	Ile MPK ma sprzętu elektrycznego a ile spalinowego?	Kraków ma bardzo dobrą komunikację miejską także pod względem niskoemisyjności.
4	Coraz więcej chętnych będzie korzystać z komunikacji miejskiej, która się może zatkać.	Komunikacja publiczna to także kolej, jeżeli chodzi o dojazdy z obrzeży do centrum miasta. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
5	Budowa transportu publicznego nie może opierać się wyłącznie na tramwajach, ale także na połączeniach lokalnych kolejowych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
6	W I etapie SCT próg euro3 jest w porządku, bo kierowcy starszych pojazdów nie ucierpią w dużym stopniu. Ale ważne by za 2 lata przeskoczyć, jeżeli chodzi o normy euro, był większy. Tzn. rygory dotyczące etapu III – euro5 dla pojazdów benzynowych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
7	Rozmawiamy o zdrowiu naszych dzieci, kolejnych pokoleń, dlatego SCT trzeba wdrażać.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
8	Proponowane zasady są łagodne. W wielu przypadkach dojdzie do wykuszania się starszych samochodów dopuszczanych wciąż do użytku.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
9	Jeżeli chodzi o SCT w Brukseli, trudno się porównywać, bo jest tam 5 linii metra, to jedno z bogatszych miast w Europie, są dopłaty do zakupu aut elektrycznych, są wyższe zarobki. Dlatego SCT można wprowadzać ale z uwzględnieniem zarobków Polaków oraz infrastrukturalnego zaplecza. Czas wdrożenia SCT jest zbyt krótki.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
10	Coraz trudniej jest mieć auto w centrum Krakowa bo nie ma go gdzie parkować. Nie można uderzać SCT w mieszkańców, którzy potrzebują mieć samochody także do dojazdów poza miasto.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
11	Coś trzeba zrobić z grupami turystów lądujących w Balicach, które muszą jakoś dotrzeć do centrum w zorganizowany sposób.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
12	Cieszę się, że podejście jest takie, by było rozwiązanie SCT dla całego miasta a nie tylko dla centrum. Zbyt często koncentrujemy się w różnych sprawach na centrum, a większość Krakowian mieszka poza centrum. Jestem za programowym skupieniem się na samochodach z silnikiem diesla i złagodzeniem zasad dla aut z silnikami benzynowymi.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
13	Ciężko jest promować czyste powietrze w sytuacji gdy uczestnicy innych konsultacji oprotestowują komunikację tramwajową (jej rozbudowę).	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
14	Duże wyzwanie: busy. Zatruwają środowisko, z jednej strony, ale z drugiej strony – są jedyną opcją skomunikowania niektórych miejscowości w Krakowie. Rozwiązaniem może być wojewódzki program wymiany tych pojazdów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
15	Właściciele busów chcą często użytkować je możliwie długo, bo to się im po prostu opłaca.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
16	Mam wątpliwości czy uda się w rzeczywistości wyeliminować ruch tranzytowy przez Aleje Trzech Wieszczów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
17	Powiadomienie o planach wdrożenia SCT pojawiło się zbyt późno. Gdyby niektórzy ludzie wiedzieli wcześniej – nie kupiliby pojazdów niespełniających norm.	Gdyby samo miasto Kraków wiedziało wcześniej o planach ustawowych, zapowiadałoby SCT wcześniej.
18	Może warto wprowadzić okazjonalne wjazdówki, odpłatne.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
19	Może w pierwszych dwóch etapach SCT warto wprowadzić możliwość odpłatnego wjeżdżania do strefy. Z drugiej strony wprowadzenie opłat to dzielenie na bogatych i biednych w regulowaniu wjazdu do centrum.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
20	Przedsiębiorcy w centrum od dawna kupują już pojazdy elektryczne i nimi się poruszają po centrum. Nie jest to jednak rozwiązanie dla mieszkańców bo nie ma gdzie takich pojazdów ładować.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
21	Potrzebne jest rozwiązanie dla przedsiębiorców prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą. Samochód jest prywatny a wykorzystywany na cele związane z działalnością.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
22	Jeżeli wyłączymy wszystkich z restrykcji to program SCT straci sens.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
23	Jeżeli chodzi o harmonogram, restrykcje nie będą odczuwalne przez mieszkańców, bo większość pojazdów spełnia wymogi stawiane wobec pojazdów na pierwszym etapie. W 2025 roku można nawet zastrzyć wymogi w mniejszym z proponowanych obszarów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
24	W Brukseli program ruszył w 2018 roku i propozycja dla Krakowa wygląda podobnie, ale Bruksela to bardzo bogaty obszar, więc trudno o przeniesienie propozycji 1:1 inspirowanych rozwiązaniami np. z Brukseli.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
25	Proponowane ulgi dla osób, które zdecydują się zezłomować pojazdy, są śmieszne, nieadekwatne wobec potrzeb.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
26	Harmonogram jest ok. wobec przyjezdnych, ale nie wobec mieszkańców, wobec których należałoby wydłużyć okres przejściowy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
27	Wielu mieszkańców dowiadujących się teraz musi się dostosować. Może powinny być dostępne wnioski zwalniające z obowiązywania SCT dokąd samochody przechodzą coroczne badania techniczne.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
28	Jeżeli chodzi o silniki diesla – trzeba utrzymać proponowane restrykcje. Jeżeli chodzi o silniki benzynowe – jestem za łagodniejszym podejściem.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
29	Nie można nakłaniać mieszkańców do przesiadania się z zadbanych aut z silnikiem diesla do jakichkolwiek aut z silnikami benzynowymi, te są często starsze i w gorszym stanie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
30	To nie jest tak, że zanieczyszczenia generują głównie samochody z tzw. obwarzanka. Większość ruchu	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	samochodowego w Krakowie generują sami Krakowianie.	
31	Może warto wprowadzić różne zasady dla samochodów dostawczych, bardziej zanieczyszczających, i osobowych, mniej zanieczyszczających. Dotyczy to w szczególności samochodów z silnikami diesla. Można też wprowadzić opłaty za wjazdy np. autobusów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
32	Wprowadźmy program ale wydłużmy okres przystosowania się mieszkańców do SCT. Np. do 5-6 lat.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
33	Okres przystosowania się dla mieszkańców powinien wynosić ok. 2 lat.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
34	Jeżeli chodzi o przyjezdnych – ich pojazdy, w szczególności w weekendy generują duże zanieczyszczenia. SCT może obowiązywać w pierwszym roku tylko przyjezdnych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
35	Weryfikacja i egzekucja – to nie działa jeżeli chodzi o straż miejską i działać nie będzie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
36	Musi być prowadzona kampania informacyjna, aby mieszkańcy rozszerzonej strefy wiedzieli z większym wyprzedzeniem o planie wdrożenia SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
37	Osoby z niepełnosprawnościami z kartami upoważniającymi będą mogły wjeżdżać do SCT?	Tak, to wynika z ustawy.
38	Czy będą rozwiązania SCT dla skuterów? Powinno być.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
39	Co z potrzebami rodziców dowożących dzieci do szkół, przedszkoli? Jeżeli nie będą mieli wyłączeń to mogą rezygnować z tych miejsc.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
40	Co w sytuacji wdrożenia SCT w całym Krakowie i skierowania ruchu z autostrady do miasta, np. po wypadku? Kierowcy nie powinni dostawać wtedy mandatów.	Sytuacje specjalne tak właśnie winny być traktowane. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
41	Co w przypadku przejazdu ciężkiego sprzętu budowlanego. Takie spawy wymagają osobnych regulacji.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
42	Pojazdy turystyczne, w szczególności autokary, wymagają dedykowanych rozwiązań. Autokary z normami euro4 wciąż są w użyciu. Może trzeba zapewnić możliwość płatnego wjazdu.	Wprowadzając opłaty determinujemy konieczność wprowadzenia systemu weryfikacji. Wymaga to zbudowania dodatkowej infrastruktury.
43	Sytuacji nietypowych i wyjątkowych może być bardzo dużo. Może to wymagać rozbudowanego systemu wyłączeń.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
44	Nadmiar wyłączeń może odebrać sens SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
45	Osoby z domów opieki, w wieku senioralnym, w większości nie mają samochodów, poruszają się z pomocą rodziny lub komunikacją miejską.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
46	Nie jestem za wyjątkami wobec starszych autokarów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
47	Wjazdówka odpłatna to nie kolejny podatek. To przywilej, za opłatą. Ale powinien być limit ilościowy dla danego pojazdu.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
48	Nie należy wprowadzać definitywnych wyłączeń z SCT. Należy natomiast stosować okazjonalne wyłączenia ograniczone liczbowo do określonej liczby w roku.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
49	Trzeba opracować rozwiązania także dla samochodów wodorowych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
50	Opcja bezpłatnej komunikacji miejskiej powinna być na 3-4 lata, nie na 2.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
51	Powinny być dostępne opcje carsharingu, także z określoną liczbą możliwości skorzystania ale bezkosztowo, w przypadku rezygnacji samochodów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
52	Najlepsza z proponowanych opcji to bilet na komunikację miejską. Mam za sobą rezygnację z własnego samochodu i przez jakiś czas odczuwalny był jego brak, potem połączenie komunikacji miejskiej	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	i taksówek okazało się dobrą alternatywą.	
53	Można uruchomić limit przejazdów taksówkami dla seniorów, określoną liczbę przejazdów w roku.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
54	Rowery elektryczne to dobre opcje dla studentów. Także przyjezdnych, dojeżdżających samochodami z innych miast.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
55	Abonament na rower powinien być także wydłużony do ok. 4 lat dla osób rezygnujących z auta.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
56	Można zaoferować obniżki do opłat za ubezpieczenie w przypadku osób zmieniających samochody na nowsze i spełniające określone normy. Albo dopłaty do nowszych samochodów. To może być rozwiązanie dla określonych grup, mniej zamożnych albo potrzebujących samochodów do systematycznych dowozów np. dzieci.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
57	Wielu kierowców nie używa samochodów do poruszania się po Krakowie. Używają ich wyłącznie do wjeżdżania i wyjeżdżania do/z miasta. Dla nich brakuje proponowanych rozwiązań kompensacyjnych. Można przed wprowadzeniem SCT dać możliwość sformułowania wniosku o wyłączenie z zasad SCT? Niektórzy nie zgłoszą wniosków i po prostu zrezygnują z samochodu lub wybiorą opcję zakupu nowego.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Trudno będzie obrać kryteria faktycznie identyfikujące osoby z dostatecznym uzasadnieniem wobec tych, którzy nie powinni uzyskać możliwości wyłączenia z zasad SCT. Może być też tak, że kandydatów do wyłączeń będzie więcej niż osób i pojazdów, które będą objęte restrykcjami SCT.
58	Trzeba się wziąć za poprawę funkcjonowania transportu publicznego aby to współgrało z SCT. Węzły przesiadkowe funkcjonują w Krakowie nie najlepiej. Za duży priorytet położony jest na ruch samochodami osobowymi, co powoduje, że piesi nie mają wygodnych miejsc przesiadkowych. W wielu miejscach przystanki są zbyt wąskie, bez wiat etc. Skoro transport publiczny ma być alternatywą wobec ruchu samochodami osobowymi, powinien być dopracowany.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
59	Niektórzy trzymają samochody, korzystają z nich w danym momencie rzadko, ale innym razem zaczynają korzystać częściej, więc okazują się one bardziej potrzebne. Do rozważenia jest poszukiwanie miejsc do przetrzymywania samochodów rzadko używanych, chodzi o parkingi poza SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
60	Czy w sytuacji wdrożenia pierwszej fazy SCT mieszkańcy będą mogli zyskać abonamenty parkingowe w innych częściach miasta (poza SCT) wobec miejsca zamieszkania? To także trzeba rozwiązać.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
61	Carsharing może doprowadzić niektórych do wniosku, że prywatny samochód, na pozór bardzo potrzebny, okaże się zbędny.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6.5. IV SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z MIESZKAŃCAMI

Data spotkania: 12 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 20:00

Miejsce spotkania: Pałac Krzysztofory, Kraków, Rynek Główny 35

Łączna liczba uczestników spotkania: 9

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Magda Rutkowska
2. Katarzyna Nosal Hoy
3. Magdalena Kościelniak-Barcik
4. Marcin Wójcik

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Katarzyna Nosal Hoy
2. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zgłoszono następujące pytania/uwagi/komentarze dotyczące projektu planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie oraz udzielono następujących odpowiedzi:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	<p>Z perspektywy matki trójki dzieci trudno funkcjonować bez samochodu. Niedawno kupiliśmy samochód, który miałby być bezużyteczny za 3 lata. Czy dla rodzin wielodzietnych przewidywane są jakieś szczególne rozwiązania? Uważam że powinny takie powstać. Rozwiązanie z komunikacją miejską czy hulajnogami jest nie dla nas. Sprzedających samochody będzie w danym momencie dużo, wartość ich też spada.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
2	<p>Co w przypadku samochodów zmodyfikowanych? Którego aktualny stan i emisja spalin jest inny niż w momencie produkcji? Trzeba to uwzględnić.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
3	<p>SCT obejmie mnie od razu. Popieram koncepcję choć zastanawiam się na ile komunikacja miejska pozwoli wesprzeć dojeżdżających do miasta mając na uwadze fakt, że mamy niewiele parkingów przesiadkowych na obrzeżach.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
4	<p>Nie jestem za zwiększeniem częstotliwości przejazdów komunikacji miejskiej ale za większym dofinansowaniem dla mieszkańców.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
5	<p>Jestem za SCT ale trzeba mówić o tym jako o zamkniętej strefie podobnie jak w przypadku strefy ograniczonego ruchu. Boję się o kwestie nadzoru i egzekwowania zasad SCT, obawiam się nieskuteczności egzekucji. Straż miejska tej roli nie spełni. Nie spełnia jej już obecnie w strefie ograniczonego ruchu. Straż miejska albo nie reaguje albo reaguje z dużym opóźnieniem.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
6	<p>Dziś jest słabo z egzekucją. Parkują samochody które nie powinny na danym obszarze się pojawiać, przez co mieszkańcy strefy ograniczonego ruchu nie mają gdzie parkować. Podobna słabość egzekucji może się pojawić w przypadku SCT.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
7	Jestem za SCT. Kraków jest w niecce, zanieczyszczenia napływają także z innych gmin. Dla mnie ważne jest to, na jak długi czas można wyłączyć mieszkańców strefy z restrykcji. Trzeba też znaleźć odpowiedź na potrzeby osób w szczególnej, trudnej sytuacji, aby nie pozbawić ich możliwości przemieszczania się. Analogicznie - warto poszukać rozwiązań dla małych przedsiębiorców z ograniczeniami finansowymi.	Mieszkańcy mieliby być wyłączeni z obowiązywania zasad SCT przez rok, taka jest wyjściowa propozycja. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
8	Osoby z pierwszego obszaru powinny mieć więcej czasu na dostosowanie do SCT, między 3 a 5 lat.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
9	Czy propozycje wyrejestrowania pojazdu nie będą prowadzić do nadużyć? Auto może być przecież ponownie zarejestrowane w innej gminie. Może to też prowadzić do wyłudzenia kompensacji.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
10	Uważam, że mieszkańcy powinni mieć ok roku, maksymalnie 2 lata na dostosowanie się do SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
11	Potrzebne jest rozwiązanie dla samochodów zarejestrowanych jako zabytkowe bądź innych wiekowych ale bez powyższej kwalifikacji. Wojewódzki konserwator nie zawsze godzi się na przydzielenie statusu pojazdu zabytkowego.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
12	Mieszkańcy powinni mieć możliwość posiadania pojazdu do jego śmierci technicznej z możliwością wjazdu/wyjazdu do/z SCT. Ale bez możliwości zakupu takiego pojazdu niespełniającego norm po wdrożeniu SCT. Okres przejściowy dla mieszkańców winien być wydłużony do kilku lat aby mogli odłożyć środki na nowy samochód. Może być to np. 4 lata.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
13	Nie wiemy ile samochodów z których roczników mamy w obiegu więc trudno podejmować decyzje	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	o wyłączeniach wobec wymogów dotyczących aut z konkretnymi normami euro.	
14	Należy rozważyć czy rodziny z Krakowską kartą 3+ nie powinny być wyłączone z restrykcji ze względu na potrzeby takich rodzin w związku z potrzebami przewozowymi.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
15	Większość mieszkańców nie jest świadoma, że jest plan wdrożenia SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
16	Okresy przejściowe powinny być dla mieszkańców każdej ze stref, w rozumieniu rozszerzania strefy. W przypadku pierwszego etapu okres buforowy dla mieszkańców powinien potrwać 5 lat, ale dla kolejnego etapu – już 3 lata.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
17	W ramach kompensacji mogłaby pojawić się dopłata do modyfikacji pojazdu do wyższej normy euro. To dla rodziny wielodzietnej lepsza opcja od rowerów czy komunikacji miejskiej.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
18	Można połączyć opcję długoterminowego roweru z biletem MPK. W ciepłych miesiącach byłby dostęp do roweru a z chłodniejszych – do komunikacji miejskiej. Warto łączyć te opcje w propozycji kompensacyjnej.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
19	Trzeba zidentyfikować w jakim wieku mamy mieszkańców z samochodami, do których kierowane byłyby kompensacje. Wtedy można lepiej dopasować ofertę kompensacyjną. Można też iść w kierunku bezpłatnej jednej opcji i zniżkach na inne opcje kompensacyjne.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
20	Warto zbadać różne potrzeby mieszkańców i sprawdzić jak można na nie odpowiedzieć z pomocą propozycji kompensacyjnych. To mogłyby być różne formy wspierania w realizacji potrzeb transportowych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
21	Mikroprzedsiębiorcy, rzemieślnicy, branże chronione wymagają	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	osobnego zaopiekowania. Korzystają z samochodów ale nie mają dużych możliwości finansowych umożliwiających wymianę samochodów na nowsze. Można także zastosować kryterium dochodowe jako podstawę przydzielania różnych form wsparcia.	
22	Trzeba się przyjrzeć transportowi zorganizowanemu osób z niepełnosprawnościami, aby nie doprowadzić do wzrostu kosztów tego rodzaju usług.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
23	Jeżeli chodzi o samochody w wieku powyżej 30, 35 lat w sytuacji gdy nie uzyskały one statusu pojazdów zabytkowych – warto tu poszukać odpowiednich rozwiązań wyłączających. Jest duża uznaniowość w przydzielaniu statusu pojazdu zabytkowego.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
24	Okazjonalne przejazdy pojazdów pojawiających się w ramach określonych wydarzeń powinny być także możliwe. Chodzi o wyłączenia sytuacyjne, o które można byłoby się ubiegać składając stosowny wniosek. Może dotyczyć także wydarzeń cyklicznych. Alternatywnie – miasto mogłoby zapewniać transport towarów w zastępstwie wobec wykorzystania taboru uczestników takich wydarzeń. Wówczas potrzebne byłyby centra przeładunkowe.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
25	Trzeba uważać na liczbę wyjątków i wyłączeń z zasad, bo musiałyby się one przełożyć na tablice informacyjne pod znakami drogowymi, a takie nie powinny być zbyt duże, przesyczone treścią.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
26	Egzekucja powinna bazować na zautomatyzowanych systemach identyfikacji pojazdów, tylko w takim przypadku możemy liczyć na dużą skuteczność. SCT wymaga zatem sprawnego systemu monitoringu.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6.6. V SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z MIESZKAŃCAMI

Data spotkania: 13 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 20:00

Miejsce spotkania: Pałac Krzysztofory, Kraków, Rynek Główny 35

Łączna liczba uczestników spotkania: 9

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Katarzyna Nosal Hoy
2. Marcin Wójcik

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Katarzyna Nosal Hoy
2. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zgłoszono następujące pytania/uwagi/komentarze dotyczące projektu planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie oraz udzielono następujących odpowiedzi:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	Mam wrażenie że SCT nic nie da a tylko pogłębi podział na bogatych i biednych. Mam wrażenie że Krakowianie nie jeżdżą zbyt wiele samochodami, nie wjeżdżają do centrum. A efekt zanieczyszczeń powietrza jest generowany przez liczne samochody przyjezdnych. W przypadku mieszkańców, trzeba mieć na uwadze ich dojazdy do przedszkoli, przychodni, na zakupy, etc. Do tego potrzebują samochodów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
2	Nareszcie SCT. Szkoda że tak długo będzie trwało wdrażanie. Dobrze, że w Krakowie obowiązuje zakaz palenia paliwami stałymi, teraz czas na niwelowanie zanieczyszczeń transportowych. Liczyłem na to, że wdrożenie SCT nie będzie trwało dłużej niż likwidacja kotłów na paliwa stałe.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
3	Nie będę mógł użytkować swoich samochodów, bo mam samochody	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	<p>z rynku japońskiego i amerykańskiego. Spełniają pewne normy, ale nie mam jak tego udokumentować w oparciu o normy euro. Normy emisji spalin z USA były już w latach 90. dość rygorystyczne. To wyzwanie dla rzeczoznawców by uznać w opisie, że auto spełnia odpowiednik tej czy innej normy euro. Np. w Chile honorowane są normy zarówno europejskie jak i amerykańskie.</p>	
4	<p>Istnieje coś takiego jak tuningowanie samochodów do wyższych norm. Czy będzie ono honorowane przy wdrażaniu restrykcji SCT? Uważam, że powinno.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
5	<p>Norma normą a życie życiem. Ważne jest to, jaka jest rzeczywista emisja spalin z danego pojazdu. Na ile będzie możliwość rzeczywistego weryfikowania pojazdów poruszających się po ulicach?</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
6	<p>Trzeba brać pod uwagę nie tylko normę euro ale też częstotliwość poruszania się po drogach. Samochód z niższą normą euro może jeździć bardzo rzadko a znacznie nowszy, z wyższą normą euro, może jeździć niemal cały czas.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
7	<p>Nareszcie zaczynamy rozmawiać o SCT. Auta z silnikami diesla są bardzo intensywnie używane a benzynowe znacznie mniej. Dlatego nie powinny być podobnie traktowane w restrykcjach SCT. Auta z silnikami diesla są, zasadniczo, przeznaczone dla biznesu i są mocno eksploatowane.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
8	<p>Auta benzynowe można byłoby traktować liberalniej, pozwolić na ich poruszanie się dłużej w strefie SCT.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
9	<p>Trzeba opracować osobny regulamin dopuszczania pojazdów do ruchu, w ty zabytkowych i innych nietypowych, wyjątkowych. Nie</p>	<p>Rozwiązanie uproszczone jest lepsze dla zapisów uchwały. Im mniej uznaniowości tym lepiej.</p>

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	można w SCT odwoływać się do rejestru zabytków.	
10	Jeżeli chodzi o granice SCT, nie lepiej po prostu wprowadzić docelowo SCT do granic miasta, a nie do granic 4 obwodnicy? Jestem za takim rozwiązaniem.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
11	Mam nadzieję, że powstaną parkingi długoterminowe dla mieszkańców, do których można dojechać tramwajem, autobusem. Można też pomyśleć o drogach wyłączonych z SCT prowadzących do parkingów P&R.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
12	Mam obawy o wdrożenie SCT bo pamiętam, że przy wdrożeniu strefy ograniczonego ruchu mieszkańcy ucierpieli, stracili swobodę poruszania się.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
13	Mam obawy o to, jak SCT będzie egzekwowana w praktyce.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
14	Są plany wdrożenia ogólnopolskich naklejek. A z drugiej strony słyszę, że miasta będą wystawiały swoje naklejki. Ważne, by nie powstało wokół tego zamieszanie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
15	Nie można karać mieszkańców centrum za to, że tam mieszkają, poprzez obkładanie ich coraz to kolejnymi restrykcjami takimi jak SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
16	Czy data: marzec 2023 roku – na wdrożenie programu jest pewna?	Podlega konsultacjom. Rok po znowelizowaniu ustawy trzeba przyjąć zasady w mieście, ale nie ma wymogu co do tego, odkąd mają obowiązywać.
17	Jestem za przyspieszeniem wprowadzania restrykcji dla silników diesla. Zaczęłbym program wobec aut z silnikiem diesla od normy euro4.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
18	Jestem za tym, żeby efekt redukcji zanieczyszczeń był szybszy a zatem aby albo było mniej etapów albo krótsze fazy wdrażania. W przypadku aut z silnikami diesla można wdrażać restrykcje wolniej.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
19	Symulacja spadku poziomu zanieczyszczeń sugeruje, że samochody wycofane znikają a nie	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	<p>będą zamienione na inne. A przecież wielu właścicieli zastąpi samochody spalinowe innymi samochodami spalinowymi, bardziej ekologicznymi ale jednak emitującymi spaliny. Stąd prezentowane symulowane efekty wdrożenia SCT są zmylające.</p>	
20	<p>Efektywność ograniczenia emisji spada wraz z wiekiem samochodów. Dlatego norma euro mówi wiele o emisji spalin w momencie zakupu samochodu ale nie po kilku latach.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
21	<p>Proponowane formy kompensacji nie stanowią odpowiedzi na potrzeby osób starszych i niepełnosprawnych.</p>	<p>Osoby niepełnosprawne są ustawowo wyłączone z restrykcji.</p>
22	<p>Wielu niepełnosprawnych porusza się pomocą elektrycznych pojazdów. Może można im zapewnić dopłaty do takich pojazdów.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
23	<p>Duże możliwości niesie carsharing. Osób, które korzystają z aut okazjonalnie będzie coraz więcej. Więc też podaż takich usług będzie rosła. Można rozważyć, czy nie dopuścić carsharingu do poruszania się buspasami. To może zachęcić do rezygnacji z własnych samochodów.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
24	<p>Można dawać mieszkańcom przedpłatę na carsharing (kwota do wykorzystania) albo w przypadku wyrejestrowania auta mieć przez np. rok zniżkę na carsharing, np. 15%. Można też zapewnić dedykowane miejsca parkingowe na carsharing.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
25	<p>Warunek wyrejestrowania w przypadku wdrożenia SCT może upoważniać do większej zniżki w pierwszym okresie a mniejszej zniżki w kolejnych latach. Może zamiast zapisów kwotowych dot. upustów na rowery elektryczne, trzeba podać procent średniej krajowej płacy lub inny punkt odniesienia.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
26	<p>Można pomyśleć też o dofinansowaniu do poruszania się</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	taksówkami, które będą musiały spełniać normy euro zapisane w zasadach SCT.	
27	W niektórych krajach pracodawcy zachęcają do poruszania się rowerami w drodze do pracy poprzez dedykowane dopłaty.	Są to tak zwane plany mobilności. Miasto rozważa, by zachęcać pracodawców do wdrażania tego rodzaju rozwiązań.
28	Brakuje parkingów długoterminowych. To rozwiązanie dla różnych pojazdów w tym np. camperów czy dużych rodzinnych samochodów i innych użytkowanych okazjonalnie. Ważne, by był łatwy dojazd do takich miejsc z pomocą komunikacji miejskiej. Nie należy mylić parkingów P&R z parkingami długoterminowymi.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
29	Jestem za wdrożeniem programu na terenie całego miasta, także poza czwartą obwodnicą.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
30	Mieszkańcy często protestują wobec planów budowy parkingów więc trudno dla nich znaleźć lokalizację.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
31	Parkingi P&R powinny być ulokowane z dogodnym, szybkim dojazdem, parkingi długoterminowe mogą być bardziej oddalone od centrum miasta.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
32	Do kiedy powinien być przyjęty projekt uchwały?	Do 24 grudnia 2022 r Rada Miasta powinna ją przyjąć.
33	Do katalogu wyłączeń można zastosować kategorię pojazdu unikatowego. Pojazdy o takim statusie są z założenia nieliczne.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
34	Trzeba uważać na kryteria unikatowości bo niejednoznaczne kryteria mogą być uchylane przed sądem administracyjnym.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
35	Kto będzie wydawał naklejki SCT?	Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców UMK.
36	Wyzwanie dotyczy odniesienia się do pojazdów, które nie spełniają norm ale jeżdżą rzadko. Osobiście jestem jednak przeciw stosowaniu wyjątków wobec takich pojazdów. Chodzi o wykluczenie z ruchu pojazdów niespełniających norm.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
37	Musi być jakiś mechanizm reakcji na poruszanie się pojazdów po mieście, których dokumentacja wskazuje na spełnienie określonych norm euro, ale w rzeczywistości ich stan techniczny będzie determinował duże, widoczne zanieczyszczenie powietrza.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
38	Jest możliwe podnoszenie standardu pojazdów poprzez montowanie dodatkowej instalacji. Może warto dać mieszkańcom taką opcję.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6.7. PODSUMOWUJĄCE SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE ONLINE Z MIESZKAŃCAMI

Data spotkania: 21 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 20:00

Miejsce spotkania: Spotkanie online

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Magda Rutkowska
2. Katarzyna Nosal Hoy
3. Magdalena Kościelniak-Barcik
4. Marcin Wójcik

Moderator:

2. Rafał Garpiel (podsumowujący rezultaty konsultacji społecznych w ramach spotkań informacyjno-warsztatowych z udziałem mieszkańców)

Informacje na temat przebiegu spotkania:

3. Informacja podsumowująca najważniejsze wątki pojawiające się w trakcie spotkań informacyjno-warsztatowych z mieszkańcami
4. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zaprezentowano najczęściej pojawiające się w trakcie spotkań informacyjno-konsultacyjnych, uwagi, postulaty i komentarze dotyczące projektu SCT:

LP	Wątek	Najczęściej pojawiające się komentarze/uwagi/postulaty
1	Zaproponowane granice obszaru SCT.	<p>Opcja 1: Zewnętrzna granica SCT planowana dla pierwszego okresu jej obowiązywania, powinna być udostępniona do ruchu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się z ominięciem strefy.</p> <p>Opcja 2: Zewnętrzna granica SCT powinna być od razu wyłączona z ruchu, ponieważ to pozwoli na szybsze docieranie do użytkowników dróg z informacją o SCT i ograniczeniach z tym związanych.</p>
2	Planowane rozszerzenie granic SCT po 2025 roku.	<p>Opcja 1: Strefa powinna objąć całe miasto, czyli do granic administracyjnych.</p> <p>Opcja 2: Strefa powinna być wprowadzona jedynie do granic II obwodnicy bez jej rozszerzania w kolejnych latach.</p>
3	Wyłączenia/wyjątki wobec zasad SCT	<p>Propozycja 1: Wyłączenie bezterminowe lub długoterminowe mieszkańców SCT;</p> <p>Propozycja 2: Wypracowanie zasad SCT dla pojazdów o wyjątkowym statusie (nie tylko wpisanych do rejestru zabytków);</p> <p>Propozycja 3: Wypracowanie zasad SCT pozwalających na sytuacyjne wyłączenia pojazdów z ogólnie obowiązujących zasad;</p> <p>Propozycja 4: Wypracowanie zasad SCT dla pojazdów wyprodukowanych poza UE i dysponujących dokumentacją bazującą na innych, niż normy euro, regulacjach;</p> <p>Propozycja 5: Wypracowanie zasad SCT wobec pojazdów niespełniających określonych norm, ale użytkowanych okazjonalnie;</p> <p>Propozycja 6: Wypracowanie zasad SCT dla transportu osób z niepełnosprawnościami lub ograniczeniami ruchowymi w sytuacji, gdy nie obejmują ich wyłączenia ustawowe;</p> <p>Propozycja 7: Wypracowanie zasad SCT dla rodzin wielodzietnych o szczególnych potrzebach transportowych.</p>
4	Egzekucja	<p>Propozycja 1: Umożliwienie użytkowania pojazdów w SCT, których dokumentacja świadczy o spełnieniu niskiej normy euro, ale zostały poddane tuningowi podnoszącemu standard emisji spalin;</p> <p>Propozycja 2: Uniemożliwienie użytkowania pojazdów w SCT których dokumentacja świadczy o spełnieniu określonej normy euro, ale faktyczny stan techniczny wskazuje na niższy standard emisji spalin;</p> <p>Propozycja 3: Zautomatyzowanie systemu weryfikacji i egzekucji norm.</p>
5	Etapowanie wdrażania SCT	<p>Opcja 1: Należy szybciej wdrażać SCT. Należy zakończyć wdrażanie całego programu kilka lat wcześniej wobec przedłożonej propozycji;</p> <p>Opcja 2: Należy wolniej wdrażać SCT. Przerwy między poszczególnymi etapami powinny być dłuższe;</p> <p>Propozycja 1: Dłuższy okres wyłączenia zasad wobec mieszkańców w pierwszym etapie obowiązywania SCT;</p> <p>Propozycja 2: Bardziej liberalne progi restrykcji wobec samochodów z silnikami benzynowymi w porównaniu z restrykcjami dotyczącymi aut z silnikami diesla.</p>

LP	Wątek	Najczęściej pojawiające się komentarze/uwagi/postulaty
6	Nowe propozycje kompensacji dla kierowców rezygnujących z własnego samochodu.	<p>Propozycja 1: Dotowanie przejazdów taksówką (np. poprzez przyznanie puli przejazdów lub zniżek na przejazdy);</p> <p>Propozycja 2: Promowanie carsharingu (także poprzez przyznawanie puli przejazdów lub zniżek);</p> <p>Propozycja 3: Dopłaty do zakupu samochodu spełniającego wskazane normy euro lub samochodu elektrycznego;</p> <p>Propozycja 4: Dofinansowywanie wyposażania samochodów w instalacje ograniczające emisję spalin;</p> <p>Propozycja 5: Organizacja miejsc parkingowych na obrzeżach miasta dla okazjonalnie wykorzystywanych samochodów niespełniających norm;</p> <p>Propozycja 6: Finansowanie korzystania z komunikacji miejskiej w okresie dłuższym niż 24 miesiące.</p>

Wszystkie wyżej zaprezentowane uwagi zostaną poddane analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. W trakcie spotkania pojawiły się także dodatkowe pytania/uwagi/komentarze:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	Można dać mieszkańcom opcję użytkowania komunikacji miejskiej za niewielką opłatą, np. 10 zł, do maksymalnie 5 przystanków. To mogłaby być opcja kompensacyjna.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
2	Można wprowadzić nadajniki gps dla samochodów wykorzystywanych okazjonalnie, co pozwoliłoby na weryfikację okazjonalności.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
3	Czy program SCT będzie objęty takim systemem kontroli jak obserwujemy w przypadku programu ograniczonego ruchu? Czy programy będą powiązane?	Zapisujemy. Można pomyśleć o wdrożeniu w przyszłości monitoringu pozwalającym na egzekucję zasad obydwu programów. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
4	Jak się rozłożyły głosy uczestników konsultacji, jeżeli chodzi o propozycję poszerzenia SCT lub zatrzymania się we wdrażaniu SCT na granicach II obwodnicy?	Obydwie opcje występowały w dyskusjach w podobnym natężeniu.
5	Jaka była świadomość uczestników konsultacji dotycząca podstawy wyznaczania restrykcji w ramach SCT na podstawie roczników produkcji samochodów?	Temat kryterium dopuszczenia pojazdu do ruchu w SCT był jednym z głównych poruszanych. Jedną z opcji to rocznik produkcji, inna to weryfikacja rzeczywistego poziomu emisji. Na etapie projektowania uchwały

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
		należy dążyć do szukania prostych rozwiązań pozwalających na sprawną egzekucję zasad.
6	Warto prowadzić ewaluację osiągniętych celów w ramach wdrożenia SCT przed wdrożeniem kolejnych kroków. Czy ten wątek pojawiał się w dyskusjach?	Propozycja została zgłoszona raz, w ramach jednej z dyskusji. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
7	Warto by wyjątków w uchwale było dużo, co nie znaczy że pojazdów mieszczących się ich ramach będzie wiele.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
8	Trzeba pochylić się nad warunkiem dotyczącym wyłączenia samochodu z ruchu, co nie może być równoznaczne z koniecznością jego złomowania.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
9	Odnosnie samochodów zabytkowych trzeba uregulować okazjonalne pojawianie się takich pojazdów w ramach wydarzeń organizowanych w mieście.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
10	Czy dopuszcza się zastosowanie zróżnicowanego podejścia do samochodów z silnikami diesla i benzynowymi?	Postulat ten był często podnoszony w trakcie konsultacji. Niektórzy uważali, że pojazdy z silnikami benzynowymi można zupełnie wyłączyć z regulacji SCT lub zastosować łagodniejsze zasady.
11	Czy jest rozpatrywane rozszerzenie konsultacji społecznych SCT o badania ankietowe z udziałem większej liczby mieszkańców. Można zaproponować kilka opcji rygorystyczności warunków SCT.	Odnotowano ponad 600 formularzy konsultacyjnych online, więc wypowiedziało się w sprawie SCT więcej mieszkańców wobec tych uczestniczących w grupach warsztatowych. Konsultacje społeczne nie są tożsame z badaniami opinii publicznej, rządzą się innymi zasadami. Nie statystyczny wymiar opinii jest istotą konsultacji, stąd nie są obecnie rozpatrywane opcje ankietowania.
12	Warto śledzić na ile zasady SCT wpłynę na tempo poprawy jakości powietrza w Krakowie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
13	W prezentowanych wykresach wciąż są błędy dotyczące wieku samochodów w ramach poszczególnych faz wdrażania SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
14	Czy mieszkańcy, którzy mieszkają w obrębie II obwodnicy, po utraceniu możliwości parkowania pojazdu niespełniającego norm pod domem, będą mogli parkować w innych obszarach/dzielnicach? Zależy to	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	oczywiście od harmonogramu i etapowania wdrażania SCT. Chodzi o to, by mogli korzystać z abonamentu mieszkańca w innych, nieobjętych jeszcze SCT, obszarach.	
15	Wielu mieszkańców nie otrzymało ulotek na temat planu wdrożenia SCT.	Jeżeli są zakłócenia w realizacji zadania informowania mieszkańców z pomocą ulotek – sprawa będzie weryfikowana.
16	Propozycja bezterminowego utrzymania uprawnień wjazdowych do SCT dla mieszkańców powinna być poważnie rozważona, wielu mieszkańców nie wie, że są takie plany.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
17	Trzeba informować właścicieli pojazdów przy wydawaniu identyfikatorów o planie wdrożenia SCT.	Mieszkańcy będą informowani o wdrożeniu programu, gdy przyjmie on ostateczny kształt zapisany w uchwale.
18	Warto zamontować kamery które ujawnią jak wiele pojazdów wjeżdża do stref ograniczonego ruchu, np. w okolicy Wawelu.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
19	Proponujemy by do pierwszego etapu dołączyć pojazdy spełniające normy euro3.	Jeżeli chodzi o harmonogram – w trakcie warsztatów pojawiały się w istocie propozycje zaostrzenia zasad dotyczących granicznych norm euro dla poszczególnych etapów wdrożenia SCT. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
20	Czy jest przewidziana pomoc dla osób z niepełnosprawnościami?	Pula propozycji tego dotyczących pojawiła się w trakcie konsultacji i jest odnotowana.
21	W ramach SCT nie ma informacji o pojazdach elektrycznych i dotacjach.	Skoro pojazdy elektryczne są bezemisyjne to ich użytkownicy będą mieli swobodny wjazd do SCT.
22	SCT ma obowiązywać prawie 80 tys. użytkowników samochodów. Stąd docieranie z informacją do mieszkańców jest bardzo ważne. Dlatego liczba zgromadzonych formularzy jest niska. A SCT będzie miała wpływ na życie wielu mieszkańców.	Samo efektywne docieranie do mieszkańców z informacją nie zawsze przekłada się na zwiększenie frekwencji w ramach konsultacji. Ale oczywiście zawsze można poprawić efektywność docierania z informacją o planach związanych z SCT. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
23	Warto połączyć opcje: abonament na rower elektryczny i na komunikację miejską.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
24	Warto uwzględnić szczególne potrzeby osób w trudnej sytuacji materialnej.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
25	Warto zapewnić alternatywę samochodową dla osób rezygnujących z własnego pojazdu.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
26	Warto doprecyzować jaki jest warunek korzystania z kompensacji. Czy konieczne jest złomowanie pojazdu, czy też możliwe jest sprzedawanie pojazdu.	Sprawa będzie szczegółowo weryfikowana. Celem jest wyłączenie pojazdu z użytkowania na terenie miasta. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
27	Warto też mieć na uwadze opcje wyłudzenia kompensacji przez osoby które kupią pojazdy tylko po to by je zełzomować.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
28	Włączenie Alei Trzech Wieszców do SCT w pierwszej fazie wdrożenia może doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego. Czy będzie to konsultowane na szczeblu wojewódzkim?	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
29	Czy będą opcje dofinansowania rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami (dopłaty do zakupu samochodów)? Czy w proces jest zaangażowany pełnomocnik odpowiedzialny za sytuację osób z niepełnosprawnościami? Powinien uczestniczyć w tym procesie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
30	Konsultacje można przeprowadzać na żywo, w ramach bezpośrednich spotkań. Mieszkańcy nie wiedzą co tak naprawdę ich czeka.	Uwagi dotyczą metodologii prowadzenia konsultacji. Ich reprezentatywności. Warto podkreślić, że badania opinii społecznej w skali ogólnopolskiej (ok. 37 mln. mieszkańców) bywają prowadzone na próbie ok. 1000 osób, więc trudno mieć zastrzeżenia do zgłoszenia 600 ankiet w ramach 800 tys. miasta. Należy jednak przypomnieć, że badania społeczne i konsultacje społeczne realizowane są w oparciu o różne metodologie.
31	Należy pamiętać o kompensacjach także dla mieszkańców poszerzonej strefy SCT w ramach docelowego jej zasięgu.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
32	Jestem zwolennikiem konsultacji warsztatowych jako alternatywy dla otwartych spotkań w ramach których czasami dominują awantury.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
33	Warto uzupełnić informacje na stronie internetowej na temat SCT. Niektórzy dyskutujący w internecie nie mają świadomości, że ZTP wprowadza SCT ze względu na wymogi prawne w ramach prawa krajowego i miejscowego.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
34	Czy do 2025 roku nie można byłoby wdrożyć opcji płatnego wjazdu? Jestem za takim rozwiązaniem.	Chodzi, w przypadku SCT, o poprawę jakości powietrza a nie o zarabianie na zanieczyszczaniu powietrza. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
35	Warto wprowadzić płatną strefę parkowania w niedzielę co także ograniczy liczbę pojazdów wjeżdżających do strefy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
36	Jestem zbulwersowany planem wdrożenia SCT co prowadzi do rugowania mieszkańców z tego obszaru. Ludzi nie stać na droższe samochody. SCT będzie też dla mnie barierą jeżeli chodzi o działalność gospodarczą. Czy przewidywane są jakieś odszkodowania? SCT można wdrożyć w najbardziej turystycznym obszarze miasta.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
37	Smog w Krakowie występował także gdy samochodów było bardzo niewiele, w trakcie pandemii. Dlatego efektywność oddziaływania SCT może być niewielka jeżeli chodzi o wpływ na jakość powietrza.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
38	Mieszkańcy też chcą oddychać czystym powietrzem, móc poruszać się po mieście pieszo. Wielu z nich poruszają się komunikacją miejską, także pośród ubogich.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
39	Warto porozumieć się z ze stacjami benzynowymi czy serwisami wymiany opon jeżeli chodzi o miejsca dystrybucji informacji dotyczących planów wdrożenia SCT i innych podobnych programów. Tam kierowcy się pojawiają. Można też wykorzystać wiaty przystankowe.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
40	Czy spotkania warsztatowe przyniosły jakieś propozycje wobec busów niespełniających norm?	Temu tematowi, transportowi osób, będzie poświęcone jedno ze spotkań konsultacyjnych z udziałem przedsiębiorców. Bierzemy pod uwagę, że to pojazdy mające duży udział w zanieczyszczeniach, ale też w ograniczaniu wykluczenia transportowego niektórych obszarów aglomeracji. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
41	Trzeba mądrze planować infrastrukturę miejską w sposób pozwalający na rozwój transportu miejskiego.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
42	Sytuacja wielodzietnych rodzin jest szczególna. Trzeba takim rodzinom mieszkańców pozwolić na wjazd do SCT na szczególnych warunkach.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
43	Niektórzy seniorzy wykorzystują okazjonalnie samochody do przejazdów na zakupy, do lekarza etc. Trzeba zadbać o ich potrzeby.	Realizacja tych funkcji transportowych może, ale nie musi bazować na własnym pojeździe, do czego odwoływaliśmy się w ramach rozważań nad formami kompensacji.
44	Co z samochodami dostawczymi, busami, czy będą traktowane analogicznie wobec samochodów osobowych?	Zagadnienie szczególnej sytuacji dotyczącej pojazdów służących do transportu towarów lub wielu osób to kwestia istotna głównie dla przedsiębiorców. Będzie to weryfikowane w ramach prac nad uchwałą.
45	Jak może wyglądać sytuacja oznaczeń pojazdów? Czy dojdzie do ujednoczenia naklejek na szyby pojazdów czy będą to różne rozwiązania w różnych miastach?	Projekt naklejki będzie jeden, dla całego kraju. Trwają dyskusje dotyczące oznaczeń pojazdów.
46	Może nie zamykajmy, przed zakończeniem konsultacji, opcji odpłatnego wjazdu do SCT dla samochodów nie spełniających norm, w sytuacjach wyższej konieczności. Potrzeby mogą dotyczyć bardzo różnych sytuacji.	Warto gruntownie zweryfikować opcje ewentualnych odpłatnych wjazdów pod szczególnymi warunkami.
47	SCT może generować duże koszty dla wielu rodzin. Czy brano pod uwagę jaka jest relacja zarobków do cen nowych samochodów w porównaniu do innych krajów gdzie wdrażano podobne rozwiązania? Powinno się to brać pod uwagę.	Ograniczenia ekonomiczne są i będą brane pod uwagę na etapie prac nad uchwałą. Docelowe rozwiązania to nie tylko opcje związane z posiadaniem własnego samochodu ale jednocześnie pozwalające na zaspokojenie ważnych funkcji transportowych. Okazjonalny transport (carsharing) bywa często sumarycznie tańszy od użytkowania własnego pojazdu.
48	Słaba jakość powietrza w Krakowie to nie jest nowa rzecz. Być może trzeba to zaakceptować wprowadzając się do	Akceptacja dla słabej jakości powietrza w Krakowa to postulat, z którym trudno się zgodzić.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	miasta. Na zdrowie mieszkańca miasta wpływa nie tylko jakość powietrza ale też spadek jakości życia związana z odebraniem im prawa do użytkowania ich samochodów.	
49	Należy zachować umiar przy planowaniu wyłączeń, sprawdzać jakiej liczby aut dotyczą, aby nie wdrażać SCT bez realnego wpływu na sytuację dotyczącą jakości powietrza w mieście.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6. UWAGI ZGŁOSZONE PODCZAS SPOTKAŃ INFORMACYJNO-WARSZTATOWYCH Z UDZIAŁEM PRZEDSIĘBIORCÓW

6.1. I SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z PRZEDSIĘBIORCAMI

Data spotkania: 26 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 19:00

Miejsce spotkania: Pałac Krzysztofory, Kraków, Rynek Główny 35

Łączna liczba uczestników spotkania: 4

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Katarzyna Nosal Hoy
2. Magdalena Kościelniak-Barcik

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Katarzyna Nosal Hoy
2. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zgłoszono następujące pytania/uwagi/komentarze dotyczące projektu planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie oraz udzielono następujących odpowiedzi:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	W obszarze planowanej SCT pojawiają się korki, bo wszyscy dostawcy muszą zdążyć do godz. 9:30. Więc zamiast	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	<p>jednego samochodu trzeba wyścić trzy, co zwiększa ruch i emisję spalin. Dostawy się kumulują na zatłoczonych ulicach co wstrzymuje ruch samochodów mieszkańców, nie mogą wówczas wjechać/wyjechać. Traci się płynność ruchu. Jest też większy ruch pustych samochodów po wyładunku co ma także negatywny wpływ na środowisko.</p>	
2	<p>Jeżeli SCT będzie ograniczać wjazd do strefy dla ludzi bez odpowiednich identyfikatorów – opór przedsiębiorców będzie duży, bo będą mieli do czynienia z odpływem klientów firm.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
3	<p>Przedsiębiorcy w większości nie mają już starszych samochodów, dysponują raczej takimi z silnikami spełniającymi normę euro5 i wyższe, więc same restrykcje dla przedsiębiorców nie będą szczególnym obciążeniem.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
4	<p>SCT trzeba wprowadzić. Wszyscy to rozumiemy. Ograniczenie w większym stopniu dotknie mieszkańców, którzy mają starsze samochody. Z perspektywy przedsiębiorców SCT może jedynie spowodować podobne ograniczenia ruchu do restrykcji wynikających ze Strefy Ograniczonego Ruchu.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
5	<p>Trzeba uwzględnić miejsce prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę a nie miejsce rejestracji firmy stosując, w przejściowym etapie, zwolnienie z obowiązywania zasad SCT dla przedsiębiorców.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
6	<p>Rok okresu przejściowego dla przedsiębiorców powinien okazać się wystarczający.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
7	<p>Są branże niszowe, takie jak szewc, krawiec. Prowadzący takie biznesy robią to ze względu na pasję, będzie trzeba im jakoś pomóc. Trzeba zidentyfikować gdzie te biznesy są zlokalizowane, ile ich jest. Jeżeli</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	przedstawiciele tych biznesów mają samochody, to często są to starsze pojazdy i wobec takich przedsiębiorców trzeba podejść ulgowo.	
8	Wielu przedsiębiorców korzysta z leasingu, więc mają do dyspozycji samochody względnie nowe.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6.2. II SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z PRZEDSIĘBIORCAMI

Data spotkania: 27 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 20:00

Miejsce spotkania: Pałac Krzysztofory, Kraków, Rynek Główny 35

Łączna liczba uczestników spotkania: 11

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Łukasz Franek
2. Katarzyna Nosal Hoy
3. Marcin Wójcik

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Katarzyna Nosal Hoy
2. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zgłoszono następujące pytania/uwagi/komentarze dotyczące projektu planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie oraz udzielono następujących odpowiedzi:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	Idea strefy czystego transportu jest nam bliska. Jest zgodna ze strategią naszej firmy. Podobnie jak elektryfikacja floty samochodów, które dla nas pracują. Chcemy szukać alternatywy wobec samochodów prywatnych, promujemy transport współdzielony. Wiemy, że właściciele samochodów spędzają dużo czasu na	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	<p>szukaniu wolnych miejsc parkingowych. Elektryfikacja przebiega jednak wolniej wobec czasów sprzed kryzysu pandemicznego. Rozumiemy potrzebę ograniczania ruchu pojazdów ze starszymi silnikami diesla, jesteśmy jednak za ograniczeniem tempa wprowadzania restrykcji dotyczących samochodów z silnikami benzynowymi, przynajmniej taksówek. Chcielibyśmy, aby możliwe było użytkowanie samochodów z normą euro3 do 2027 roku a z normą euro4 do 2028 roku. Taksówki przyczyniają się do realizacji celów leżących u podstaw SCT stąd zasługują na bardziej ulgowe potraktowanie.</p>	
2	<p>Przedsiębiorcy, którzy ucierpieli na pandemii, nie mają możliwości szybkiej wymiany floty. Liczne lokale handlowe i usługowe wciąż nie zostały ponownie otwarte po lockdownie. Jeżeli chcemy zadbać o powietrze – dajmy odsapnąć przedsiębiorcom po pandemii. Rok okresu przejściowego to zbyt mało.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
3	<p>Może trzeba pomyśleć, by nie zawężać dróg, bo wtedy auta stoją w korku i emitują więcej spalin. Mniej szybkoprzejezdnych ulic to wciąż więcej emisji spalin.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
4	<p>Trzeba pamiętać, że SCT może doprowadzić do zmasowanego sprzedawania starszych pojazdów, co utrudni ich sprzedaż, bo dojdzie do nadpodaży. Dlatego trzeba wydłużyć okres przejściowy programu SCT.</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>
5	<p>Trochę inne spojrzenie mają korporacje a inne małe i średnie przedsiębiorstwa. Wiele czynników wpływa obecnie negatywnie na rozwój turystyki a to generuje duże, dodatkowe obciążenia finansowe dla przedsiębiorców. Kryzys zjada</p>	<p>Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.</p>

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	„zaskórniaki”, przedsiębiorcy nie mają więc rezerw finansowych.	
6	Jak bardzo jesteśmy zdeterminowani czasowo do wprowadzania SCT?	Rozmowy o SCT trwają od 2015 roku. Długo nie było odpowiednich przepisów. W pierwszej kolejności podjęto próbę wdrożenia strefy na Kazimierzu. Pozwoliło to na przygotowanie się do obecnego planu wdrożenia SCT. Odpowiednie regulacje znalazły się w dopiero w niedawno przyjętej ustawie o elektromobilności, co wskazywałoby na koncentrację ustawodawcy na pojazdach elektrycznych, a nie to jest priorytetem SCT. Ustawa z grudnia 2021 dała miastom odpowiednie narzędzia. Gminy mają możliwości ustalania szczegółowych zasad. Zasady te dotyczą także pojazdów należących do gmin, czyli np. transportu publicznego. Zaplanowano ewolucyjne działania wdrożeniowe. Urząd Marszałkowski musiał podjąć działania a na podstawie tych działań miast rozpoczęło dopiero pracę nad przedłożonym projektem SCT.
7	Z badań wynika, że samochody z silnikiem diesla spalają więcej ale to są często samochody dostawcze, które z założenia spalają więcej paliwa.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
8	Zamykanie dróg prowadzi do ograniczania potoków ruchu, które po prostu przenoszą się w inne miejsca.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
9	Ważnym zagadnieniem wymagającym rozważenia jest dofinansowywanie zakupu samochodów dla przedsiębiorców.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
10	Mieszkańcy i przedsiębiorcy nie wiedzą, że są jakieś plany wdrożenia SCT. A będzie to dotyczyło, docelowo, przeważającej części miasta. Wdrożenie SCT nie może przebiegać zbyt szybko.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
11	Metodyka dotycząca lat produkcji i norm euro jako podstawy przydzielania uprawnień do wjazdu do SCT jest dyskusyjna, bo nie wiemy ile spalin rzeczywiście emitują poszczególne pojazdy. Różnice między normami euro4 i euro5 nie są też aż tak wielkie. Nie mam przekonania, że SCT rzeczywiście wpłynie na jakość powietrza w Krakowie. A będzie to miało ograniczający wpływ na	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Warto dodać, że za badania odpowiada instytucja będąca liderem badań w tym temacie. Ta metodologia nie jest w świecie kwestionowana.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	docieranie klientów do przedsiębiorców.	
12	Kraków już jest zamknięty, patrząc na centrum. Przyjazd na kawę co centrum to kosztowne przedsięwzięcie. Trzeba zapłacić za parking. SCT to dodatkowa forma ograniczania wjazdu do centrum.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
13	Nie jesteśmy przygotowani do wdrożenia SCT. Czy nie można przesunąć wdrożenia o rok, dwa, trzy? Ja bym proponował przesunięcie wdrożenia nawet o 5 lat. Przykładowo autokary przywożące młodzież do Krakowa to w większości stare pojazdy. Zmiana taboru potrwa a jest to działalność niezbyt dochodowa dla przedsiębiorców, więc nie mają środków do szybkiej wymiany taboru.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
14	Wiele pojazdów jest w leasingu albo na kredyt co może stanowić ograniczenie, dla przedsiębiorców, jeżeli chodzi o wymianę pojazdów. Propozycja: osoby będące stronami umów kredytowych/leasingu powinny być zwolnione z zasad SCT do czasu zakończenia obowiązywania umów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Ograniczenia w pierwszej fazie wdrożenia SCT dotyczą jednak jedynie starszych pojazdów, zwykle nie objętych finansowaniem z kredytu lub w ramach leasingu.
15	Czy lata produkcji samochodów będą podstawą wydawania plakietki/naklejki? W Polsce samochody o gorszych normach bywały rejestrowane później wobec daty produkcji.	Naklejka ma obejmować informacje dot. rocznika produkcji, rodzaju paliwa oraz normy euro i miasta obowiązywania. Ale w przypadku chęci poruszania się między miastami może to determinować konieczność używania kilku naklejek. Alternatywnie brane jest pod uwagę wprowadzenie systemu rejestracji każdorazowego wjazdu do strefy przez stronę internetową. CEPIK, baza danych pojazdów, uwzględni normy euro niestety dopiero od 2016 roku, co stanowi pewne utrudnienie w identyfikacji pojazdów jako uprawnionych lub nieuprawnionych do wjazdu do SCT.
16	Co w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność w obszarze SCT ale z pojazdem zarejestrowanym poza SCT? Dotyczy to np. taksówkarzy. Czy będą mieli możliwość skorzystania z czasowego wyłączenia z restrykcji SCT? Chodzi o pierwszy etap SCT.	Intencją autorów projektu SCT było bazowanie na informacjach związanych z wydawanymi abonamentami parkingowymi. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
17	Zgłaszamy wniosek, by z zasad SCT wyłączyć taksówki z silnikami benzynowymi, co pozwoli na poruszanie się pojazdami spełniającymi normę euro3 do roku 2027 euro, normę euro4 do roku 2028 i normę euro5 do roku 2030. Reprezentujemy lokalnych przedsiębiorców, zrzeszamy ich, jest ich około 300. Dla niektórych wymiana pojazdów na spełniające normę, we wskazanych w projekcie SCT terminach, będzie trudna.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Należy pamiętać, że czas upływa i samochody będą się starzeć, także w trakcie wdrażania poszczególnych etapów SCT.
18	Trzeba uwzględnić szczególną sytuację przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe/transportowe dot. przewozu towarów. Oni również są związani pewnymi umowami, kontraktami, etc. Czas buforowy do przygotowania się do wdrożenia SCT potrzebny jest wszystkim, którzy dziś posiadają możliwość wjazdu do strefy.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
19	Proponuję przedłużyć możliwość użytkowania samochodów z silnikami diesla spełniających normę euro4, bo mają już filtry cząstek stałych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
20	Każdy kto jest taksówkarzem jeździ po całym mieście, więc granice strefy nie mają dla nich aż takiego znaczenia.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
21	Należy objąć, na pierwszym etapie obowiązywania SCT, także Aleje Trzech Wieszczów. Wówczas ludzie się dowiedzą o SCT i będziemy mieli realny efekt w kontekście poprawy jakości powietrza.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Na pierwszym etapie planowanego obowiązywania SCT mówimy o 7% pojazdów poruszających się po Krakowie, więc restrykcje nie będą radykalne.
22	Warto pomyśleć o parkingach, które pozwalałyby „wyrzucić” pasażerów i pozwolić im przejechać do ścisłego centrum 2 czy 3 przystanki np. z 3 maja. Dotyczy to także innych miejsc, które trzeba byłoby wskazać.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Parking planowany na tym obszarze ma uwzględniać możliwość zatrzymywania się autokarów.
23	W II fazie obowiązywania SCT trzeba pomyśleć o parkingach Park&Ride dla autobusów, aby można było dostarczyć turystów do centrum.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Wielu kierowców nadal będzie wjeżdżać do SCT dysponując pojazdami spełniającymi określone normy euro.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
24	Trzeba pomyśleć o wyłączeniu z zasad SCT dla pojazdów dostawczych, dostawcy towarów, ale i np. posiłków.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
25	Warto pomyśleć o udogodnieniach prowadzenia biznesu dla małych i średnich przedsiębiorców, co ułatwiłoby im wymianę floty. Np. można byłoby zaoferować różne opcje dotyczące możliwości korzystania z pojazdów współdzielonych, np. zniżki finansowe lub kody upoważniające do korzystania, pule przejazdów do wykorzystania itp.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
26	Pojazdy współdzielone to rozwiązania dla pracowników firm w SCT. W przypadku przedsiębiorców dysponujących pojazdami własnymi wchodzi w rachubę tylko wspieranie zakupu nowych, bardziej ekonomicznych pojazdów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

6.3. III SPOTKANIE INFORMACYJNO-WARSZTATOWE Z PRZEDSIĘBIORCAMI

Data spotkania: 28 kwietnia 2022 roku

Ramy czasowe spotkania: 18:00 – 19:00

Miejsce spotkania: Pałac Krzysztofory, Kraków, Rynek Główny 35

Łączna liczba uczestników spotkania: 11

Przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego:

1. Marcin Wójcik

Moderator:

1. Rafał Garpiel

Informacje na temat przebiegu spotkania:

1. Informacja wstępna dotycząca projektu Strefy Czystego Transportu – Marcin Wójcik
2. Sesja pytań i odpowiedzi

W trakcie spotkania zgłoszono następujące pytania/uwagi/komentarze dotyczące projektu planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie oraz udzielono następujących odpowiedzi:

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
1	Czy badaniom emisji spalin poddano samochody zarejestrowane w Krakowie czy też inne samochody przejeżdżające przez Kraków? Badania nie są wiarygodne. Badania ruchu prowadzono tylko 17 dni. Badania powinny być prowadzone w różnych kwartałach roku. Nie wydzielono pojazdów mieszkańców względem ogólnej puli pojazdów. Nie wszystkich stać na wymianę samochodów na elektryczne.	Zasady SCT nie promują zakupu pojazdów elektrycznych, lecz promują korzystanie z pojazdów niskoemisyjnych, w tym spalinowych. Zasady SCT mają dotyczyć wszystkich poruszających się po strefie, i mieszkańców i przyjezdnych. Wyniki badań przeprowadzonych przez 17 dni pozostają reprezentatywne dla ruchu w Krakowie, jeżeli chodzi o skalę udziału pojazdów spełniających różne normy euro.
2	We wskazanych punktach pomiarowych, w planowanym obszarze SCT, przeprowadzono niewiele pomiarów. Badania nie są wiarygodne, bo zrealizowano je w 2019 roku a mamy już 2022 rok. Czy jest znany autor badań?	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Tak, znany jest autor badań, tak, zrealizowano badania w 2019 roku, ale także dwa lata później. Ich wyniki będą dostępne wkrótce. To nie badania są jednak podstawą przyjęcia planu wdrożenia SCT, lecz prawo krajowe i prawo stanowione na poziomie wojewódzkim zobowiązujące miasto Kraków do działania.
3	To program eliminujący starsze samochody ale i mieszkańców, właścicieli tych samochodów, z ruchu drogowego. Tak nie powinno być.	Założenie programu jest takie, by zadbać o czyste powietrze w mieście. A można to osiągnąć ograniczając dostęp do miasta pojazdom niespełniającym określonych norm.
4	Na czyste powietrze trzeba spoglądać kompleksowo. Na jakość powietrza w mieście wpływają różne czynniki, np. plany przewietrzania miasta.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
5	Nie można zmuszać mieszkańców do wymiany samochodów. Zakupując mieszkanie ludzie zyskiwali pewne uprawnienia, które teraz byłyby im odbierane.	Każda nowa, nowowprowadzana norma zmienia sytuację mieszkańców, jeżeli chodzi o przywileje i uprawnienia.
6	Czy wiadomo jaki jest udział samochodów w ogólnym zanieczyszczeniu powietrza w mieście?	Informacje te będą zweryfikowane i udostępnione. Należy jednak pamiętać, że spaliny generują innego rodzaju zanieczyszczenia wobec zanieczyszczeń pochodzących np. z ogrzewania.
7	Jako przedsiębiorca reprezentujący galerię handlową muszę przekazać najemcom, że dostęp do galerii będzie od pewnego momentu ograniczony, mimo że galeria dysponuje parkingiem.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Informacje na temat SCT będą w pierwszej kolejności przekazywane przez ZTP w ramach kampanii informacyjnej po ustaleniu katalogu zasad i przyjęciu stosownej uchwały.
8	Strefa wprowadzona na Kazimierzu była chybionym pomysłem. Ale samo	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	wprowadzenie SCT to właściwy kierunek. Trzeba dobrać odpowiedni moment, bo pandemia bardzo osłabiła przedsiębiorców w mieście i obecnie jest jeszcze za wcześnie na takie działania. Nie każdego stać na zmianę pojazdu, a trzeba szanować przedsiębiorców płacących w mieście podatki.	
9	Zaszkodziłoby codziennej czy niedzielnej turystyce, chodzi o wjazdy turystów na kilka godzin, na jeden dzień. Oni w wielu przypadkach nie wjadą już do miasta. Trzeba dbać o rozwój miasta w całościowym ujęciu, nie tylko o czystość powietrza. Jeżeli coś zabieramy, musimy coś dawać, np. możliwość parkowania poza strefą.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
10	Warto zorganizować więcej dużych parkingów, ogólnodostępnych, na obrzeżach, aby turyści mogli wsiadać potem do autobusów, tramwajów z możliwością darmowego dojazdu do centrum.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
11	Warto zorganizować autobusy dojazdowe do galerii handlowych mieszczących się w środku SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
12	Trzeba brać pod uwagę kryzys ekonomiczny. Pandemia spowodowała upadek wielu firm. Obecnie trwa radykalny wzrost cen. I w takiej sytuacji mają wejść restrykcje generujące dodatkowe obciążenia dla przedsiębiorców? A nie ma przecież obowiązku ani tak szybkiego wprowadzania kolejnych restrykcji ani na tak dużym obszarze miasta.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
13	Zamykanie ulic, wyłączenie ich z ruchu nie usprawnia transportu w mieście. Drogi są zakorkowane kosztem wprowadzania ścieżek rowerowych. SCT w tym kontekście to nie jest dobre rozwiązanie.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
14	Nie wszyscy mogą w ciągu 3 miesięcy zakupić nowy samochód spełniający	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	normę. Nie dla wszystkich dobrym rozwiązaniem będzie rower elektryczny. Występują tu poważne bariery ekonomiczne. Idąc dalej tym tokiem rozumowania – za jakiś czas wszyscy będą musieli jeździć samochodami nie starszymi niż 3 lata.	Należy podkreślić, że – w świetle zapisów w projekcie SCT – w drugim roku obowiązywania programu ograniczenia dotkną kilkunastoletnich samochodów, a nie trzyletnich. W 2030 roku nadal będą dopuszczone do ruchu pojazdy 20 letnie w przypadku silników benzynowych, a ponad 11 letnie w przypadku silników diesla.
15	Jeżeli chodzi o samochody zabytkowe – mają być identyfikowane na podstawie żółtych tablic. Ale proponowane regulacje nie obejmują samochodów historycznych.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
16	Jak będzie egzekwowanie uchwały warunkującej SCT? Ile to będzie kosztowało?	Koszty nie są na dziś znane. W pierwszej fazie egzekucja będzie bazowała na patrolach straży miejskiej, ale planowane są też systemy automatycznej weryfikacji wjazdu do SCT bazujące na kamerach. Każde działanie poprawiające jakość powietrza w mieście trzeba uznać za opłacalne.
17	Ruch samochodów nie ma dużego udziału w zanieczyszczeniu powietrza. W trakcie lockdownu podczas pandemii nie doszło do znaczącego poprawienia parametrów powietrza.	Jakość powietrza nie poprawia się z dnia na dzień, to proces rozłożony w czasie. Poza tym zanieczyszczenia notowane w Krakowie pochodzą także z sąsiednich gmin.
18	Czy jest możliwe wprowadzenie opcji wjazdu płatnego dla przedsiębiorców? Np. dla ekip remontowych?	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT. Należy jednak domniemywać, że – w takim wariantcie – przedsiębiorcy doliczą do cen świadczonych usług opłaty za wjazd do SCT, co wpłynie na wzrost cen usług.
19	Co w przypadku pojazdów zasilanych LPG? Czy samochody nim zasilane nie powinny być wyłączone z zasad SCT?	Ekspertsi przekonują, że niezależnie od tego, czy spalana jest benzyna czy LPG, dochodzi do podobnego zanieczyszczenia powietrza. Norma euro mówi o poziomie emisji niezależnie od rodzaju paliwa.
20	Każde ograniczenie ruchu, a SCT wprowadzi ograniczenie ruchu, powoduje zmniejszenie liczby klientów/odbiorców usług. Czy wiadomo, czy są jakieś dane, jakie będzie ograniczenie ruchu kołowego? Być może trzeba przeprowadzić symulację wpływu SCT na ruch kołowy. Obawiamy się spadku liczby klientów.	Trudno obecnie stwierdzić, jaka pula mieszkańców zrezygnuje z jeżdżenia, a jaka przesiądzie się do nowszych samochodów. Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
21	Może trzeba przeprowadzić pilotaż programu na mniejszym obszarze?	Proponowany obszar SCT dla pierwszej fazy jego wdrożenia jest niewielki, więc trudno ten obszar jeszcze ograniczyć do ewentualnego pilotażowego

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
		wdrożenia SCT. Poza tym program pilotażowy był już realizowany na Kazimierzu, ale jego wadą okazało się to, że do strefy w zasadzie mógł wjeżdżać prawie każdy. Zasady nie obowiązywały tam między innymi mieszkańców.
22	Jeżeli udział zanieczyszczeń pochodzących z silników spalinowych to ok. 10% zanieczyszczeń powietrza w ogóle, to nie warto wprowadzać ograniczeń związanych z SCT.	To jest propozycja która ma przyczynić się do poprawy jakości powietrza w mieście. Każdy krok w tym kierunku jest pożądany.
23	Co w przypadku rolników dojeżdżających do placów targowych? Oni często jeżdżą starymi samochodami. Może warto zastosować dla nich wyjątkowe zasady lub wyłączenie z restrykcji?	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
24	Może warto, by SCT nie obowiązywała w weekend? Pomogłoby to w ograniczeniu odpływu turystów z miasta ze względu na SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
25	Trzeba zablokować rejestrację starych pojazdów po wprowadzeniu SCT a kto już ma taki pojazd – mógłby go nadal użytkować.	Rozważamy docieranie z informacją do kierowców na temat SCT np. w stacjach kontroli pojazdów, aby mieszkańcy mieli świadomość obowiązywania restrykcji.
26	Wnioskuje o wyłączenie ze SCT dróg dojazdowych do galerii handlowej: wszystkich dookoła w tym: Masarskiej, Gęsiej, Daszyńskiego. Galeria oferuje parking który służy także spacerowiczom korzystającym z dobrodziejstw Bulwarów Wiślanych, nie tylko klientom galerii.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
27	Wnioskuje o wyłączenie ul. Żółkiewskiego z zasad SCT. To jedyne miejsce, gdzie jest brama techniczna do Ogrodu Botanicznego, przyjeżdża tam wielu dostawców.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
28	Projekt SCT powinien być powiązany z planem rozwoju parkingów na obrzeżach miasta, należy uwzględnić harmonogramy obydwu procesów. Bez parkingów na obrzeżach trudno będzie wdrożyć SCT. Takie parkingi powinny być łatwo dostępne.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
29	Warto zapewnić bezpłatny dojazd komunikacją miejską do centrum	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
	osobom korzystającym z parkingów na obrzeżach.	
30	Trzeba zapewnić transport miejski i możliwości korzystania z przystanków przy dojeździe do galerii handlowej. Obecnie w sąsiedztwie galerii przy ul. Podgórskiej nie ma przystanków.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
31	Miasto chce narzucić obowiązki związane z SCT. Ale co chce zaoferować mieszkańcom w zamian? Nie można kwestii parkingowych cedować na mieszkańców i prywatnych inwestorów.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
32	W mieście nie ma łatwo dostępnych ładowarek do samochodów elektrycznych co nie sprzyja rozwojowi transportu bezemisyjnego.	Toczy się dyskusja czy to miasto powinno być investorem, jeżeli chodzi o miejsca ładowania pojazdów elektrycznych.
33	Jeżeli ktoś nie chce sprzedawać samochodu niespełniającego normy – czy będzie mógł parkować poza strefą.	Tak, poza strefą będzie taka możliwość. Pod warunkiem, że abonament parkingowy wystawiony na dany pojazd będzie na to pozwalał w sytuacji, gdy obszar poza SCT będzie wciąż objęty strefą płatnego parkowania.
34	Trzeba znaleźć rozwiązania dla przedsiębiorców będących mieszkańcami SCT prowadzących tam działalność a z drugiej strony – dla ich klientów. Są też przedsiębiorcy prowadzący działalność w strefie ale mieszkający i mający zarejestrowaną działalność poza SCT.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
35	Przedsiębiorcy powinni móc wymieniać pojazdy na preferencyjnych warunkach ze wsparciem miasta. Chodzi np. o dostępność kredytów na dobrych warunkach.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
36	Może trzeba zapewnić przedsiębiorcom dostęp do carsharingu. Tylko to muszą być pojazdy dostosowane do potrzeb przedsiębiorców.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
37	Czy nie powinny powrócić rowery w trybie dostępu krótkoterminowego, jakie były już dostępne w Krakowie?	Planowane jest przywrócenie roweru miejskiego, ale w formule długoterminowej oraz średnioterminowej (na parkingach Park&Ride), czyli na jeden dzień.

LP	Pytanie / uwaga / komentarz	Odpowiedź
38	Warto zadbać o to, by turyści przyjeżdżający do Krakowa dysponowali pakietami niżkowymi, albo opcjami darmowego dostępu do usług/atrakcji turystycznych w sytuacji gdy korzystają z parkingów park&ride. Trzeba jakoś zachęcać turystów do odwiedzania Krakowa mimo braku możliwości wjazdu starszymi samochodami do centrum.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
39	Trzeba zadbać o bezwzględną egzekucję SCT, gdy już będzie wdrożona.	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.
40	Kiedy projekt SCT będzie procedowany? Od kiedy SCT będzie obowiązywać?	Projekt uchwały powinien trafić jeszcze w lipcu pod obrady rady miasta. Sam termin rozpoczęcia obowiązywania SCT jest od tego niezależny, będzie wskazany w uchwale.
41	Czy propozycja SCT może zostać złagodzona lub zaostrzona, jeżeli chodzi o wymogi?	Tak, jedna i druga opcja jest możliwa. Zarówno na poziomie projektu, w rezultacie konsultacji, jak i później, na etapie procedowania przez radę miasta.
42	Kiedy będzie wiadomo w jakiej formie projekt trafi pod obrady rady?	W połowie czerwca będzie gotowy raport a równolegle do prac nad raportem będzie przygotowywany projekt uchwały. Raport z konsultacji społecznych nie jest jednak bezpośrednio źródłem zapisów projektu uchwały. Autorzy projektu uchwały będą bazowali na wyjściowej propozycji i odnosili się do rekomendacji, uwag, komentarzy, które pojawią się w trakcie konsultacji społecznych.

6.4. PODSUMOWANIE UWAG ZGŁOSZONYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW

W trakcie spotkań z udziałem przedsiębiorców zidentyfikowano następujące, pojawiające się w trakcie spotkań informacyjno-konsultacyjnych, uwagi, postulaty i komentarze dotyczące projektu SCT i związane ze szczególną perspektywą przedsiębiorców jako użytkowników pojazdów i dróg:

1. Potrzeba znalezienia rozwiązania dla dostawców dowożących towar do punktów handlowych i usługowych w Krakowie z pomocą różnorodnego taboru;
2. Ryzyko odpływu klientów od punktów handlowych i usługowych w związku z ograniczeniami wjazdowymi wynikającymi z zasad SCT;
3. Konieczność znalezienia właściwego klucza do identyfikacji przedsiębiorców realizujących działalność na danym obszarze (objętym SCT) mimo jej zarejestrowania w innym obszarze;
4. Dedykowane rozwiązania dla branż niszowych i wymagających ochrony ze względu na ich tradycyjny charakter, w tym działalności rzemieślniczej;

-
5. Konieczność gruntownego przemyślenia tempa wprowadzanych zasad SCT dotyczących przedsiębiorców w związku z aktualną, popandemiczną i okołowojeńną sytuacją gospodarczą;
 6. Potrzeba doprecyzowania zasad SCT w rozróżnieniu na pojazdy dostawcze i osobowe;
 7. Potrzeba spojrzenia na całokształt systemowych ograniczeń skutkujących zmniejszeniem ruchu samochodowego w mieście w kontekście stabilności działalności biznesowej;
 8. Dostosowanie planowanych restrykcji związanych z SCT do specyfiki branży turystycznej z uwzględnieniem jej wewnętrznej różnorodności;
 9. Potrzeba równoległego planowania SCT wobec planów związanych z lokalizacją parkingów przesiadkowych;
 10. Konieczność dostosowania harmonogramu do realnych możliwości wymiany taboru przez przewoźników osób.
-

7. UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE DYŻURÓW TELEFONICZNYCH

Osoby zainteresowane szczegółami SCT i chcące zgłosić uwagi korzystając z indywidualnej rozmowy z przedstawicielem Zarządu Transportu Publicznego, skorzystały z opcji konsultacji społecznych w formie dyżurów telefonicznych. W ich trakcie zgłoszono 32 uwagi w formie wypowiedzi na temat planu wdrożenia SCT.

7.1. I DYŻUR

Osoba dyżurująca: Marcin Wójcik

1. Mieszkaniec dowożący do szpitala onkologicznego osobę z niepełnosprawnością posiada samochód benzynowy spełniający normę euro5. Pytał kto będzie wydawał naklejkę i kiedy może się spodziewać wiążących ustaleń (domyślnie Uchwały RMK) dotyczących SCT.
 2. Użytkownik samochodu z silnikiem diesla i normą euro4. Chciałby jeździć nim do śmierci technicznej tego pojazdu. Pytał także o możliwość wprowadzenia opłat za wjazd pojazdem niespełniającym norm. Przykładowo: wjazd dla ekip remontowych.
 3. Mieszkaniec nazwał plan wdrożenia SCT przejawem zielonego faszyzmu i generalnie nie wyrażał zaufania do władzy. Twierdził, że to są fikcyjne konsultacje społeczne, że wszystko jest już ustalone i że od 2025 roku pozostanie mu się poruszać wyłącznie hulajnogą. Dopytywał także o organizacje, które wywierają na nas naciski i każą nam wdrażać SCT.
 4. Radny Dzielnicy VII. dopytywał o potencjalne wzmocnienia linii autobusowych, także wspominał o obawach mieszkańców, że obszary sąsiadujące z SCT będą służyły jako miejsce alternatywnych opcji parkingowych.
 5. Mieszkaniec i właściciel kamienicy oraz właściciel 19-letniego pojazdu z silnikiem diesla pytał o rozwiązania dotyczące dodatkowych katalizatorów aby możliwe było spełnienie wymogów bez wymiany pojazdów.
-

7.2. II DYŻUR

Osoba dyżurująca: Katarzyna Nosal Hoy

1. Mieszkaniec Krakowa, mieszkający obok II obwodnicy postulował, aby pojazdy benzynowe były traktowane łagodniej, aby sama II obwodnica była wyłączona ze strefy, a okres przejściowy był dla wszystkich mieszkańców Krakowa i był wydłużony wobec proponowanego jednego roku. Powinny być też zapewnione dopłaty do wymiany/zakupu nowego pojazdu. Postulował, by obowiązywały normy stałe, np. dla benzyny euro1, dla diesla - euro4. Prosił o rozważenie wprowadzenia dla mieszkańców abonamentów, ale nie za drogich.
2. Mieszkaniec Krakowa, prowadzący działalność motoryzacyjną wewnątrz II obwodnicy postulował, aby były zapewnione odszkodowania ze względu na SCT dla mieszkańców oraz aby zapewniono wydłużenie procesu wdrażania poszczególnych etapów (3-4 lata pierwszy). Uznał ponadto, że auta z silnikiem diesla nie powinny podlegać ograniczeniom. Proponowany obszar SCT uznał za zbyt rozległy.
3. Mieszkanka Podgórze dzwoniła dopytać o kwestię naklejki. Posiada pojazd zabytkowy, ponad 30-letni i pytała o to, jak takie pojazdy będą traktowane.

7.3. III DYŻUR

Osoba dyżurująca: Magdalena Kościelniak – Barcik

1. Mieszkaniec, przeciwnik wprowadzenia SCT uznał, że jeżeli takie rozwiązanie zostanie przyjęte w Krakowie, powinno dotyczyć tylko obszaru wewnątrz II obwodnicy, harmonogram wprowadzania restrykcji powinien być zgodny z latami obowiązywania norm euro a stacje diagnostyczne powinny przy badaniu technicznym badać rzeczywistą emisyjność pojazdów.
2. Mieszkaniec, przeciwnik SCT, pytał o pojazdy z żółtymi tablicami, postuluje aby strefa obowiązywała jedynie wewnątrz II obwodnicy.
3. Mieszkaniec, właściciel pojazdu z silnikiem diesla z normą euro2 pytał o harmonogram wprowadzenia SCT.

7.4. IV DYŻUR

Osoba dyżurująca: Marcin Wójcik

1. Mieszkanka zwróciła się z pytaniem o naklejki i oraz o datę początkową obowiązywania SCT. Dysponuje samochodem z silnikiem benzynowym i normą euro4.
2. Mieszkaniec uznał, że SCT wewnątrz II obwodnicy jest bardzo dobrym pomysłem ale już rozszerzenie na całe miasto może zmniejszyć konkurencyjność miasta wobec innych miast. Turyści zmotoryzowani mogą ze względu na zbyt szeroką SCT omijać Kraków. Pytał ponadto, czy osoby z niepełnosprawnością będą mogły wjechać do SCT pojazdem niespełniającym norm.
3. Mieszkaniec złożył wniosek by SCT i jej przyszłe rozszerzenia - kolejne etapy, nie dotyczyły właścicieli i współwłaścicieli nieruchomości w jej obrębie.
4. Mieszkaniec dopytywał o to jak będą traktowane pojazdy napędzane LPG i przekonywał, że jest to czyste paliwo.

5. Mieszkanka pytała o terminy wprowadzenia SCT i o to jakie będą kolejne kroki dotyczące SCT po zakończeniu konsultacji.
6. Mieszkaniec pytał dlaczego bierzemy pod uwagę rocznik produkcji auta a nie to jaką normę spełnia wg producenta.
7. Mieszkaniec oburzony ostrym traktowaniem samochodów napędzanych silnikami diesla i uznał za niesprawiedliwe, że stosujemy niższe wymagania wobec silników benzynowych.
8. Mieszkaniec krytycznie ustosunkowany do zakazów poruszania się po mieście samochodem i zmuszania wszystkich do zakupu auta elektrycznego. Uznał, że skazujemy mieszkańców na chodzenie i jeżdżenie na hulajnodze a w ostateczności – zmuszamy ich do wprowadzenia się z miasta.
9. Mieszkaniec z obawami, że jego auto z powodu rocznika produkcji, choć spełnia normę Euro 3 i napędzane jest benzyną, nie będzie dopuszczone do ruchu w obrębie SCT.
10. Mieszkaniec popierający SCT, ale zainteresowany dalszym procesem jej uchwalania i wdrażania oraz tym jak będzie kontrolowana.

7.5. V DYŻUR

Osoba dyżurująca: Katarzyna Nosal Hoy

1. Mieszkaniec Krakowa jest przeciw SCT. W jego opinii strefa jest planowana do wdrożenia za szybko i na zbyt rozległym obszarze. Powinna być wdrożona tylko w centrum, a kolejne etapy wprowadzane co 5 lat. Postuluje, by ustalić wyłączenia w zależności od przebiegu pojazdu i sposobu użytkowania (w tym częstotliwości). Postulował, by ustalić jakie konkretnie (i ile) substancje emitowane są przez indywidualne pojazdy i w zależności od tego ustalać ograniczenia. Postulował też by mieszkańcy mieli pokrywane koszty nabywania nowych samochodów.
2. Mieszkanica strefy A. Uważa, że SCT dyskryminuje, szczególnie ludzi biednych i mieszkańców Krakowa. Postuluje, by strefą nie byli objęci mieszkańcy posiadający abonamenty parkingowe i aby dla nich wjazd był bez ograniczeń. SCT powinna obowiązywać tylko dla ruchu tranzytowego. Wjazd do SCT też powinien być umotywowany sytuacją materialną (np. dla ludzi w trudniejszej sytuacji, starszych itp.). Jeśli nie będzie zwolnień dla mieszkańców, to powinny być dotacje do zakupu nowego samochodu, a okres przejściowy powinien być wydłużony.
3. Mieszkanica Krakowa, jest przeciw SCT i jakimkolwiek ograniczeniom. Rzadko użytkuje samochód i nie chce z niego rezygnować.
4. Przedsiębiorca jest przeciw SCT.
5. Mieszkanica Krakowa uznała, że analizy dotyczące ograniczeń powinny bazować na zużyciu energii pierwotnej, przebiegu pojazdu w km, wielkości spalania paliwa w trybie jazdy w warunkach miejskich. Wjazd do strefy mógłby być również dopuszczony dla osób używających bardzo często innych proekologicznych form mobilności. Pytała ponadto o badania remote sensing oraz o to, czy będą jeszcze jakieś konsultacje w przedmiotowej sprawie.
6. Mieszkaniec, który rzadko jeździ samochodem stwierdził, że jest przeciw SCT.
7. Mieszkaniec stwierdził, że jest przeciwny SCT.
8. Osoba określiła rozwiązanie jako bezsensowne i dyskryminujące kierowców, osoby starsze i duże rodziny.

-
9. Osoba postuluje, aby II obwodnica (Aleje) była wyłączona ze strefy w I etapie, docelowo zasięg SCT powinien być ograniczony do III obwodnicy, w I etapie nie powinno być żadnych wymogów dla samochodów benzynowych, dopiero w kolejnych etapach i najwyżej docelowo do euro4, dla diesla w I etapie ograniczenia tylko dla euro1 i w kolejnych etapach skok o 1 normę euro, tak aby w szóstym etapie były ograniczenia dla euro6. Problematiczne jest, zdaniem osoby zgłaszającej uwagę, jak rozwiązać w drugim etapie rozszerzanie obszarowe, jeżeli chodzi o kwestie dojazdów do szpitali, centrum handlowego, czy parkingów P&R.
 10. Mieszkaniec Krakowa, posiadający dostawcze samochody z silnikami diesla obawia się, że gdy zostanie wprowadzona SCT to nimi nie wjedzie, a jednocześnie nie kupi szybko zastępczych, bo teraz długo się czeka na nowe pojazdy u sprzedawców.
 11. Mieszkaniec, dla którego problematyczne są następujące kwestie: Jak ludzie będą dojeżdżać do pracy po wprowadzeniu strefy?. Wpłynie to na zasobność ich portfeli, bo ceny samochodów wzrastają, a ludzie nie mają zdolności kredytowej. Ponadto sieć transportu publicznego oraz parkingi P&R nie są wystarczająco rozwinięte. Kwesta problematyczna to także naklejka i jej wydawanie. Czy wprowadzenie strefy na pewno pomoże rozwiązać problem jakości powietrza? Postuluje, by spróbować innych sposobów zadbania o czystość powietrza, ale bez wdrażania SCT. Jeśli SCT miałyby być jednak wprowadzona, to tylko wewnątrz I obwodnicy w I etapie i tylko wewnątrz II obwodnicy docelowo. Nie powinna ona w ogóle dyskryminować mieszkańców, regulacje powinny dotyczyć tylko przyjezdnych. Należy poczekać z wdrożeniem SCT na dokończenie III lub IV obwodnicy i wtedy dopiero zrobić badania emisji spalin i na tej podstawie próbować dopiero ustalić jakieś zasady SCT.
-

7.6. PODSUMOWANIE UWAG ZGŁOSZONYCH W TRAKCIE DYŻURÓW TELEFONICZNYCH

Większość uczestników konsultacji społecznych korzystających z formy kontaktu w postaci dyżurów telefonicznych to osoby koncentrujące się na indywidualnych punktach widzenia, wyrażające swoje obawy związane albo z całym planem wdrożenia SCT, albo z poszczególnymi jego aspektami. Niektórzy skorzystali także z okazji do zaproponowania modyfikacji projektu planu wdrożenia SCT. Wszystkie wyżej zaprezentowane uwagi zostaną poddane analizie na etapie przygotowania projektu uchwały o wprowadzeniu SCT.

8. KLUCZOWE WNIOSKI Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Przebieg konsultacji społecznych ujawnił duże merytoryczne zaangażowanie ich uczestników w dyskusję na temat optymalnych zasad obowiązywania planowanej SCT w Krakowie. Zdecydowana większość uwag, komentarzy, postulatów, propozycji była ukierunkowana na znalezienie rozwiązań prowadzących do, z jednej strony, pożądanego przez wszystkich efektu w postaci poprawy jakości powietrza w mieście, z drugiej zaś strony – możliwie nieuciążliwego, dla użytkowników przestrzeni miejskiej, trybu wdrażania restrykcji wjazdowych dla pojazdów niespełniających wspólnie osiąganych norm emisji spalin. Mając na uwadze powyższe należy, na etapie prac nad projektem uchwały obejmującej docelowy kształt zasad SCT, wziąć pod uwagę następujące postulaty:

1. Dążenie do przyjęcia kroczącego harmonogramu wdrażania SCT z uwzględnieniem jego łagodnego etapowania, pozwalającego mieszkańcom strefy oraz osobom wjeżdżającym do strefy na dostosowanie się, z odpowiednim wyprzedzeniem, do nowych regulacji;

2. Dążenie do zaplanowania katalogu podmiotowych, przedmiotowych i sytuacyjnych wyłączeń z ogólnie obowiązujących zasad SCT, które – z jednej strony, pozwolą na uchwycenie wszystkich istotnych szczególnych przypadków, z drugiej zaś – nie pozbawią planu wdrożenia SCT jego zasadniczego sensu związanego z dążeniem do poprawy jakości powietrza w mieście;
3. Dążenie do zapewnienia kompleksowego katalogu kompensat związanych z potencjalną rezygnacją właścicieli pojazdów z ich dalszego użytkowania, obejmującego propozycje adekwatne względem potrzeb różnych kategorii interesariuszy;
4. Dążenie do wdrożenia efektywnego mechanizmu egzekucji zasad SCT co pozwoli na urealnienie przyszłego efektu w postaci poprawy jakości powietrza w mieście.