

SPRAWOZDANIE Z PRZEBIEGU I WYNIKÓW KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU SCT

1. Przedmiot konsultacji społecznych: projekt uchwały w sprawie utworzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

2. Podmioty konsultacji: mieszkańcy Miasta Krakowa, lokalni partnerzy społeczni i gospodarczy, radni dzielnicowi i miejscy

3. Termin konsultacji społecznych: od 29 listopada 2024 do 17 stycznia 2025r. odbyły się konsultacje społeczne projektu SCT w Krakowie

4. Sposób upowszechnienia informacji oraz forma przeprowadzenia konsultacji:

Informacja o konsultacjach społecznych, w tym zaproszenie do udziału w konsultacjach, termin i sposób zgłaszania uwag do projektu oraz dokumentacja dotycząca przedmiotu konsultacji, została umieszczona w

5. Forma konsultacji społecznych:

Przez cały czas trwania konsultacji uwagi przyjmowane były w następujących formach:

- w formie pisemnej poprzez **pisemny formularz uwag**, który należało dostarczyć do ZTP w Krakowie lub przesać pocztą na adres Urzędu Miasta Żąbki,
- w formie elektronicznej poprzez **formularz uwag on-line**, który udostępniono na stronie internetowej i BIP Urzędu Miasta Kraków
 - ustnie lub pisemnie podczas **dyżurów telefonicznych oraz spotkań konsultacyjnych**

6. Podsumowanie konsultacji społecznych:

W poniższym sprawozdaniu z konsultacji społecznych ujęte zostały wszystkie uwagi jakie spłynęły do ZTP w wyznaczonym terminie konsultacji społecznych od 29 listopada do dnia 17 stycznia 2025r., i zostały tym samym rozpatrzone.

Łącznie w procesie konsultacji społecznych zgłoszono uwagi (w formie elektronicznej: uwagi, w formie pisemnej: uwag, w formie ustnej uwagi).

W raporcie zgłoszone uwagi mogły otrzymać następujący status rozpatrzenia:

1. Uwaga przyjęta do wiadomości
2. Uwaga przyjęta do dalszego procedowania
3. Uwaga częściowo uwzględniona
4. Uwaga nieuwzględniona to uwaga, która nie zostanie wzięta pod uwagę.

Wszystkie zgłoszone w terminie konsultacji społecznych projektu uwagi zostały przedstawione w poniższym zestawieniu tabelarycznym z nadanym im statusem oraz uzasadnieniem.

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Kwestia, do której odnosi się uwaga	Treść uwagi i jej uzasadnienie	Komentarz ZTP
1.	Mieszkanka Krakowa od [REDACTED]	Uwaga ogólna	Niniejszym wyrażam wsparcie dla SCT w Krakowie.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
2.	Mieszkaniec Krakowa	Uwaga ogólna Opłaty za wjazd Budowa infrastruktury komunikacyjnej	Jestem przeciwnikiem wprowadzenia strefy, jeśli trzeba wprowadzić to zresztą zrobić to tylko w miejscu nie uciążliwym dla nikogo!!! ABY SPELNIC WYMOG które podpisał kamień milowy Pan Morawiecki a za chwilę ten sam Pan będzie miał zarzuty prokuratorskie!!! Natomiast: Codziennie do Krakowa z obwarzanka w dzień roboczy wjeżdża kilkadziesiąt tysięcy aut, należy wprowadzić wzorem np. Sztokholmu płatny wjazd do Krakowa dla pojazdów innych niż KR, KK .Bramownice na abonament sczytywanie rejestracji albo tak zrobić by ten system gak działał jeżeli nie wiecie jak to zrobić należy udać się do Urzędu w Sztokholmie .Musicie Państwo zrozumieć Polska to biedny kraj nie wszystkich stać na nowsze samochody, nie można łamać prawa i zakazywać wjazdu pojazdom, jeśli mają aktualny przegląd techniczny. Wystarczy zmusić kierowców spoza Krakowa do płacenia np.5 czy 10 a z czasem nawet 30 zł za dzień wjazdu do Krakowa i już będzie lepsze powietrze i mniejsze korki. Kraków tarci komunikację autobusową a rzecz taxi-corporo, hulajnóg i prywatnych samochodów, widzę to na przestrzeni lat jak pasażerowie odeszli. Ale komunikację należy zrobić atrakcyjną i efektywną budować parkingi. Z opłat za wjazd do Krakowa budować drogi bezkolizyjne żadnych świateł! Tunele i estakady! parkingi P+R . Proszę Państwa wszystko da się zrobić trzeba mieć wizję jak wygląda to w Europie. Miasta niemieckie wycofują się z takich stref jak wy chcecie wprowadzić. Pan Morawiecki to nie jest mądry człowiek. Nie obarczajcie teraz mieszkańców za błędne decyzje Morawieckiego on może pójść do więzienia kto wie ...??? Jak będzie decyzja Sądu. ale należy coś zrobić i nie Kopenhaga jest lustrem dla Krakowa to inni ludzie inna mentalność znam pracowałem tam dłużej. Kraków wciąż mierzy się z postkomuną! Ponosimy tego konsekwencje codziennie.	Uwagi częściowo uwzględnione Kryterium ważności badania technicznego pojazdu dotyczy możliwości poruszania się po drogach publicznych w ogóle i nie jest wystarczające do wjazdu i poruszania się po SCT. Projekt uchwały przewiduje wjazd do SCT pojazdów niespełniających jej wymagań po uiszczeniu opłaty emisyjnej. Budowa kolejnych parkingów P+R jest priorytetem dla władz miasta.

3.	Przedsiębiorca indywidualny Mieszkaniec podkrakowskiej gminy (3 km od Krakowa)	Kwestia objęcia ulgami pracujących w Krakowie a nie będących mieszkańcami miasta Obniżenie wymogów do EURO 5	Piszę do Państwa, ponieważ jestem bardzo zaniepokojony planowanymi ograniczeniami SCT w Krakowie. Prowadzę JDG - transport ciężarowy - posiadam samochód 4 osiowy - wywrotkę. Mieszkam 3 km od granicy Krakowa, mam 3 dzieci, żona pracuje w Urzędzie Miasta Krakowa na stanowisku urzędniczym. Odkąd pojawiła się informacja o wprowadzeniu SCT w Krakowie, wiedziałem, że muszę zmienić samochód ciężarowy. Udało mi się w zeszłym roku otrzymać kredyt i zamienić samochód ciężarowy z 2001 roku na 2010 rok, spełniający normę EURO5. Musiałem wziąć na ten cel kredyt w wysokości 150 tys złotych na 15 lat. W tym momencie jestem załamany, ponieważ, mimo że kupiłem samochód nowszy, który wedle pierwotnych założeń był wystarczający dla SCT to teraz, jeśli strefa wejdzie w zaproponowanym nowym wariantcie nie będę mógł legalnie wjeżdżać do Krakowa, bez opłat. Szanowni Państwo, od ponad 20 lat pracuję tylko dla Krakowa budując drogi, chodniki, osiedla, trasy tramwajowe, wywożąc śnieg z rynku. Takich jak ja jest więcej. Co ja mam teraz zrobić z autem, którego nikt ode mnie nie kupi w normalnej cenie, bo nie będzie popytu na takie auta, a będzie ich bardzo dużo. Co mam zrobić, że swoim życiem? Na samochód ciężarowy spełniający normę EURO 6 trzeba wydać ok 300 tys złotych. Nie dostanę już kredytu, zostanę z autem, którym nie mogę jeździć, którego nie będę mógł sprzedać za uczciwe pieniądze. Żona jeździ do pracy samochodem z silnikiem Diesla z 2010 r. Samochód w bdb stanie, z małym silnikiem, nie stać nas także na zmianę tego samochodu. Piszę w imieniu swoim, ale wiem, że takich osób są setki, tysiące. Proszę o wzięcie pod dyskusję zasad SCT w Krakowie i uwzględnienie moich uwag. Może wystarczy to Euro 5? To i tak już bardzo duża zmiana.	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
4.	Piotr [REDAKTOWANE] Krakowianin w IV pokoleniu Prawnuk Starszego Radcy Magistratu Miasta Krakowa	Uwaga ogólna	Przekazuje swój głos w sprawie SCT jako krakowianin od 4 pokoleń i właściciel 3 nieruchomości w mieście oraz miejscowy podatnik oświadczam, że: Planowana tzw. Strefa Czystego Transportu jest w CAŁOŚCI ZBĘDNA I SZKODLIWA. To perfidny pretekst do stopniowego usunięcia wszystkich prywatnych aut spalinowych z miasta bez zapewnienia alternatywy komunikacyjnej. To łamanie prawa i konstytucji przez dyskryminację ze względu na miejsce zamieszkania. Mieszkańcy Krakowa mają mieć zabronione używanie pojazdów sprawnych i dopuszczonych do ruchu wszędzie indziej. To niesprawiedliwe, bezsensowne i bezprawne. Żadne propagandowe wybiegi tego nie ukryją. Ograniczanie i niszczenie komunikacji samochodowej	Uwaga nieuwzględniona SCT jest rozwiązaniem ustawowym mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich wpływu na zdrowie

	Kacpra [REDACTED]		praktykowane przez władze Krakowa od lat przyczynia się jedynie do pustoszenia centrum miasta z mieszkańców i turystyfikację Krakowa. To zabijanie żywego miasta i tworzenie martwego, sztucznego tworu dla komercji i zysków nielicznych - kosztem zwykłych ludzi. To HUCPA i granda pod fałszywym pretekstem ochrony jakości powietrza. To kierunek zły i przestarzały - odrzucany obecnie w miejscach, gdzie go wprowadzano za granicą ze szkodliwymi skutkami. Wraz z dziesiątkami tysięcy krakowian i gości i przyjezdnych do miasta - wyrażam pisemnie stanowczy protest wobec wprowadzaniu tzw. Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Kiedykolwiek, w jakiegokolwiek formie i na jakimkolwiek obszarze. NIE MA NA TO MOJEJ ZGODY I TĄ OPINIĘ WSPIERAJĄ WSZYSCY MOI KREWN I ZNAJOMI WRAZ Z BARDZO LICZNYMI KRAKOWIANAMI I LUDŹMI PRZYJEŻDAJACYMI DO KRAKOWA.	ludzi i środowisko. Ponadto pojazdy mieszkańców Krakowa są objęte zwolnieniem z wymagań SCT przez okres 5 lat.
5.	Krakowian Pracownik naukowy UE [REDACTED]	Uwaga ogólna	Gorąco popieram projekt wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.	Uwaga przyjęta do wiadomości
6.	Osoba niepełnosprawna pracująca w Krakowie, ale nie mieszkająca w nim Mariusz [REDACTED]	Wyłączenia	Pisze jako osoba niepełnosprawna z symbolem 05R, pracująca w Krakowie, chciałbym mieć możliwość dojazdu do pracy swoim samochodem który nie spełnia norm, diesel euro4, rok prod.2008, fakt iż nie posiadam karty parkingowej dyskwalifikuje mnie z życia zawodowego ponieważ z mojej miejscowości brak jest połączeń gwarantujących niestrudzony dojazd. trudności w poruszaniu rekompensuje dojazdem samochodem, a płatny wjazd do Strefy jest niemożliwy do udźwignięcia, płata minimalna nie pozwala na ponoszenie dodatkowych kosztów, które i tak są wysokie, koszt paliwa, koszt parkingu, proszę pochylić się nad takim problemem osób jak ja, takich osób nie ma w tysiącach, więc wyjątek nie będzie obciążeniem dla miasta, ułatwi codzienne zmagania z dotarciem do miejsca pracy.	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
7.	Zespół Krakowskiego Alarmu Smogowego	Uwaga ogólna i szczegółowa	Jesteśmy przekonani, że SCT to nie tylko ważny element walki o poprawę jakości powietrza, ale także istotny czynnik w tworzeniu zdrowszego i bardziej przyjaznego środowiska miejskiego. Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu, ograniczającej wjazd starych, najbardziej kopczących pojazdów spalinowych, może znacząco przyczynić się do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji i realnie wpłynąć na jakość powietrza, co będzie miało bezpośredni wpływ na zdrowie i komfort życia mieszkańców i mieszkańek Krakowa. Dlatego prosimy Was o poparcie pomysłu wprowadzenia SCT w Krakowie. Możecie to zrobić pisząc maila na adres: sekretariat@ztp.krakow.pl W obecnej formie proponowana strefa ma wejść w życie 1 lipca 2025 i objąć większość powierzchni miasta. Pojazdy, które będą mogły się po niej poruszać będą musiały spełniać normę Euro 4 (samochody benzynowe, nawet 20 letnie) u Euro 6 (samochody z silnikiem Diesla, nawet 11 letnie), Od roku 2030 będą	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

			to: norma Euro 4 dla samochodów benzynowych (wtedy to już samochody nawet 25 letnie, a dla Diesli norma ta zostanie podniesiona do Euro 6dt (w roku 2030 samochody nawet 13 letnie). Przy czym mieszkańcy dojeżdżający spoza Krakowa będą mogli do 2028 roku wjeżdżać do miasta pojazdami niespełniającymi wymogów Strefy, po wniesieniu opłaty: 2,5 zł za godzinę, 20 zł za dzień i 500 zł za miesiąc. Mieszkańcy Krakowa mają być zwolnieni ze stosowania się do wymogów SCT do 2030 roku. Choć generalnie popieramy pomysł wprowadzenia SCT w Krakowie, to uważamy, że w projekcie przedstawionym do konsultacji, brakuje kilku istotnych przepisów, które z jednej strony pomogą zadbać o jej skuteczność, a z drugiej o sprawiedliwość społeczną tego rozwiązania. Oto nasze uwagi: • Sugerujemy przesunięcie daty wejścia w życie pierwszego etapu SCT z 1 lipca 2025 na 1 stycznia 2026 - obecnie trwają konsultacje, uchwała zostanie przegłosowana w lutym, być może w marcu. Jest to stanowczo zbyt krótki czas na przygotowanie się mieszkańców do nowych przepisów. • Proponujemy skrócenie okresu zwolnienia z wymogów SCT mieszkańców Krakowa do roku 2028. Zaproponowany w projekcie uchwały rok 2030 jest zbyt odległy z punktu widzenia konieczności poprawy jakości powietrza. • Pojazdom niespełniającym wymagań SCT powinien zostać zapewniony dojazd do wszystkich parkingów Park & Ride w mieście - transport zbiorowy w Krakowie jest dobrze rozwinięty i stanowi realną alternatywę dla transportu indywidualnego. • Należy zapewnić wszystkim, także mieszkańcom innych miejscowości, dojazd do szpitali lub innych placówek ochrony zdrowia, w wyjątkowych sytuacjach. Proponujemy, żeby w takich przypadkach nawet samochody niespełniające wymogów SCT, mogły kilka razy w roku wjechać do SCT. • Osoby, które potrzebują dojazdu do szpitali/placówek medycznych w związku z długotrwałym leczeniem (np. naświetlania, dializy), powinny mieć możliwość nieograniczonego dojazdu do miejsc, w których zabiegi są wykonywane. • Mieszkańcy Krakowa w wieku siedemdziesięciu i więcej lat powinni mieć możliwość używania swojego samochodu bez względu na jego normy. Taki zapis znajdował się w poprzedniej uchwale, dlatego też postulujemy, aby uwzględnić potrzeby seniorów. Są to oczywiście nasze sugestie, z których możecie skorzystać, ale możecie też zgłosić swoje własne pomysły na zmiany. Ważne, żebyście wyrazili poparcie dla Strefy Czystego Transportu - najlepiej własnymi słowami :) przeprowadza konsultacje sekretariat@ztp.krakow.pl do 17 stycznia! Dziękujemy za wsparcie walki o czyste powietrze w mieście!	
8.	Mieszkanka Krakowa	Uwaga ogólna oraz pomówienia	W żadnym przypadku nie wyrażam zgody na wprowadzenie Strefy Czystego Powietrza w Krakowie, gdyż jest to jedno wielkie kłamstwo i oszukaństwo zwykłych biednych obywateli, którzy płacą na Was podatki, a Wy ich tak traktujecie. Informuję jakie mam zastrzeżenia co do tego projektu - w pierwszej kolejności jakim	Uwaga nieuwzględniona

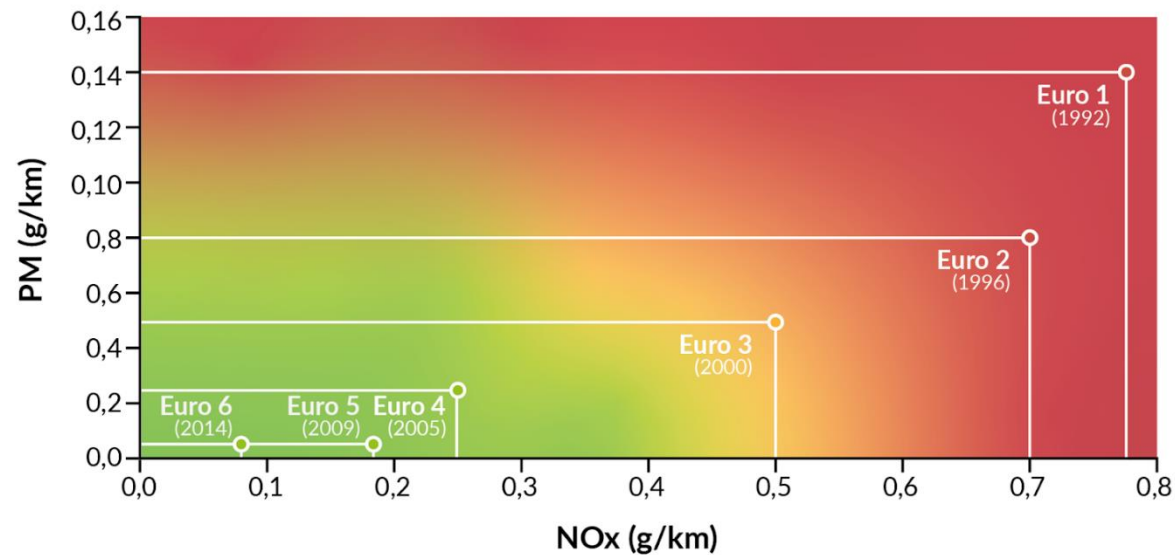
	Beata ██████	prawem nowy Prezydent Miasta Krakowa twierdzi, że jest bezpartyjny wydał już na wstępie 900 000 złotych na system monitorowania pojazdów itd. bez wiedzy i zgody mieszkańców przecież to są nasze pieniądze i powinien wcześniej nas jako mieszkańców poinformować, że coś takiego będzie robił i my powinniśmy wydać na to zgodę lub nie, a on zachowuje się jak inni politycy np. z PIS-su robi co chce i ma nas brzydko mówiąc" w przysłowiowej dupie" bo co my nieboraczki możemy lepiej trzymać z bogatymi i władzą, a uważam, że to nie była pierwsza i podstawowa (rzecz), sprawa aby trzeba było się nią zająć na samym początku kadencji chyba , że jako zwykle bywa ma pan bardzo złych doradców. Zresztą cała ta sprawa pseudoekologów i innych pożał się boże specjalistów z różnych dziedzin związanych z czystym powietrzem w Krakowie jest brzydko mówiąc "od dupę rozbić" dlaczego nie patrzycie na to, że w Krakowie buduje się domy, bloki, wieżowce byle gdzie bez względu na brak możliwości i konsekwencji prawnych i ekologicznych ktoś z Was Urzędasy przecież wydaje pozwolenie deweloperom i innym przedsiębiorcom budowlanym bez żadnych problemów, bez żadnych konsekwencji, a przecież Kraków jest umieszczony w dolinie, a nie tak jak inne miasta na równinie lub na wzgórzu i potrzebny jest przewiew świeżego powietrza ale jak robicie to co robicie wydajecie zezwolenia na budowę bez żadnych komisji specjalistów prawa budowlanego, geologów, ochrony środowiska, Straży Pożarnej oraz innych służb można być wyliczać bez końca to co się dziwicie, że powietrze w Krakowie jest jakiej jest i Wy jesteście współwinni temu. Najwyższy czas się opamiętać pójść po rozum do głowy, a nie tylko kasa, sława i stanowiska bo niejednokrotnie sami mieszkacie w tym naszym kochanym mieście i przecież Kraków od wieków się rozbudowuje ale w takim stopniu jak w ostatnich latach to już jest przesada i łamane jest prawo w codziennym porządku przez Was oraz innych przedsiębiorców, a przecież w Krakowie od wieków palono drzewem, węglem i nie było takich problemów były samochody, lokomotywy spalinowe (na węgiel i diesel na ropę) i jak dymity oraz różne fabryki, które też dymity ale tego już praktycznie nie ma a wy się czepiacie nie wiadomo czego i o co wam chodzi na pewno nie o nasze bezpieczeństwo, czy zdrowi albo życie tylko o kasę dla Was oraz innych przedsiębiorców, którzy mają w tym bardzo wielki interes finansowy i oczywiście tego nie widzicie i się do tego błędu nie przyznajecie. Uważam, że w/w pieniądze oraz inne jakie zostały wydane nie mówiąc nam o tym albo zostaną wydane przez Pana Prezydenta Miasta Krakowa i jego świtę urzędasów powinny być wydane na inne pożyteczne cele jak np. doświetlenie Krakowa, doświetlenie wszystkich przejść dla pieszych oraz te przejścia powinny być bardziej widoczne (pomalowane lakierem odblaskowym lub fluorescencyjnym, na każdy skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną powinny być czasomierze do zmiany świateł lub sygnalizacja powinna mieć sygnalizację pulsacyjną do zmiany świateł, a nie montowanie coraz więcej fotoradarów i foto pułapek na czerwone światła na skrzyżowaniach bo to nie ma żadnego poprawę bezpieczeństwa na drogach tylko trzepanie kasy dla was dla budżetu i nie wiadomo, gdzie ta kasa później idzie bo jakby szła na poprawę bezpieczeństwa na drogach i na pomoc ofiarom w związku z wypadkami, kolizjami to OK ale i tak nie jest, poprawienie jakości dróg oraz chodników, większości polikwidowanie progów zwalniających bo w ostatnim okresie wrosły jak grzyby w lesie podczas wysypu, a jeśli już coś to też powinny być bardzo dobrze oznakowane pomalowane jak przejścia dla pieszych. Następnie dlaczego na każdym kroku są utrudnienia nad przepustowością ruchu zmotoryzowanego w Krakowie tzn. bardzo dużo pobudowanych jest szykan, zwężeń oraz wysepek co to ma na celu przecież więcej aut , motorów stoi wtedy	SCT jest rozwiązaniem ustawowym mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich wpływu na zdrowie ludzi i środowisko.
--	----------------------------	---	--

			w krokach i więcej spalają paliwa i większe jest zadymienie, zatrucie środowiska czy to jest dla Was takie trudne do zrozumienia, a przecież te durne decyzje wydają urzędnicy na wysokich stołkach z wyższym wykształceniem i wysokimi tytułami, więc uważam po co oni się uczyli wydawali nasze ciężko zarobione pieniądze aby nam utrudniać życie to chyba było lepiej aby skończyli tylko podstawówkę i nie robili by tyle złego co robią, a przecież niejednokrotnie osoby po wykształceniu lepiej myślą od Was i lepiej pracują dlatego warto się czasami zastanowić na sobie i swoimi postępowaniami i w pracy. Dodaję jeszcze, że w Polsce obowiązują jeszcze ustawy co do czystego powietrza to są przepisy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Transportu, Ministerstwa ochrony Środowiska itd. które wyraźnie mówią o normach emisji spalin w pojazdach mechanicznych i przecież co roku udajemy się do stacji diagnostycznych na badania techniczne pojazdów i jakoś wtedy mierzą nam analizę spalin i mieści się w normie to co te przepisy Was nie obowiązują tylko będzie swoje nowe wymyślać bo przecież Polska to jeszcze nie USA, że prawie w każdym Stanie są inne przepisy. Na koniec chcę jeszcze dodać bo nie chce mi się więcej opisywać bo to na pewno będziecie mieć brzydko mówiąc "w dupie" przecież jest Policja i ITD oraz inne służby, które mają mobilne stacje pomiaru emisji spalin mogą sprawdzać jakie samochody jeżdżą po naszych drogach i w razie czego mogą zatrzymać dowód rejestracyjny kierującemu i auto do mechanika lub na złomowisko jeśli się nie da naprawić lub jak się go nie opłaca naprawiać tak samo mogą robić na stacjach diagnostycznych co też robią i służby też więc o co w tym wszystkim Wam chodzi, a Prezydent Miasta Krakowa w ten sposób i w tej sprawie chce zabłysnąć ale to nie tędy droga na Naszej krzywdzie panie Prezydencie. Elektryki samochody i inne pojazdy też wiele nie zmieniają, bo przecież też emitują złe składniki do atmosfery, bo trzeba je jakoś załadować prądem czy ktoś pomyślał o tym, a utylizacja akumulatorów to też dobra ekologia zastanówcie się nad sobą i swoimi decyzjami co jest lepsze dla środowiska i mieszkańców, a nie dla Was.	
9.	Prądniczanka i mieszkanka Krakowa Bernadetta	Uwagi ogólne	piszę do Państwa w zakresie uchwały ustanawiającej Strefę Czystego Transportu w Krakowie. Uważam, że jest to kolejny konieczny odważny krok w kierunku poprawy zdrowia publicznego krakowianek i krakowian. Pierwszym krokiem był zakaz palenia węglem i drewnem w Krakowie, do którego miasto przygotowało odpowiednio mieszkańców. I należy sobie teraz przypomnieć protesty i zaprzeczenie naukowym faktom ponad 10 lat temu, kiedy temat smogu w Krakowie dopiero raczkował. Wówczas również wzbudziło to protesty tak samo jak SCT. A jeszcze wcześniej analogiczną sytuacją był zakaz palenia papierosów w miejscach publicznych. Dzisiaj nikt nie wyobraża sobie, aby można było palić np. na sesji rady dzielnicy papierosy i zmuszać innych do wdychania dymu tytoniowego. A to również wzbudzało opór społeczny pomimo posiadania dobrze udokumentowanego stanowiska naukowców i lekarzy. Dzięki wprowadzeniu uchwały antysmogowej, a tym samym dzięki zakazowi palenia paliwami stałymi, głównie węglem i drewnem, jakość powietrza w Krakowie znacząco się poprawiła. Liczba tzw. dni smogowych w ciągu roku zmniejszyła się z około 120 w 2012 roku do 40 w 2022 roku. (źródło:	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnej uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

<https://www.radiokrakow.pl/aktualnosci/krakow/kas-po-zwyciestwie-nad-kopciuchami-czas-na-ograniczenie-w-krakowie-ruchu-tych-aut-ktore-najbardziej-zanieczyszczaja-powietrze/>

Teraz należy zadbać o zmniejszenie zanieczyszczeń dwutlenku azotu (NO₂) w powietrzu, które głównie starsze samochody z silnikiem Diesla. Co widać na załączonym wykresie, są one bardzo niepokojące:

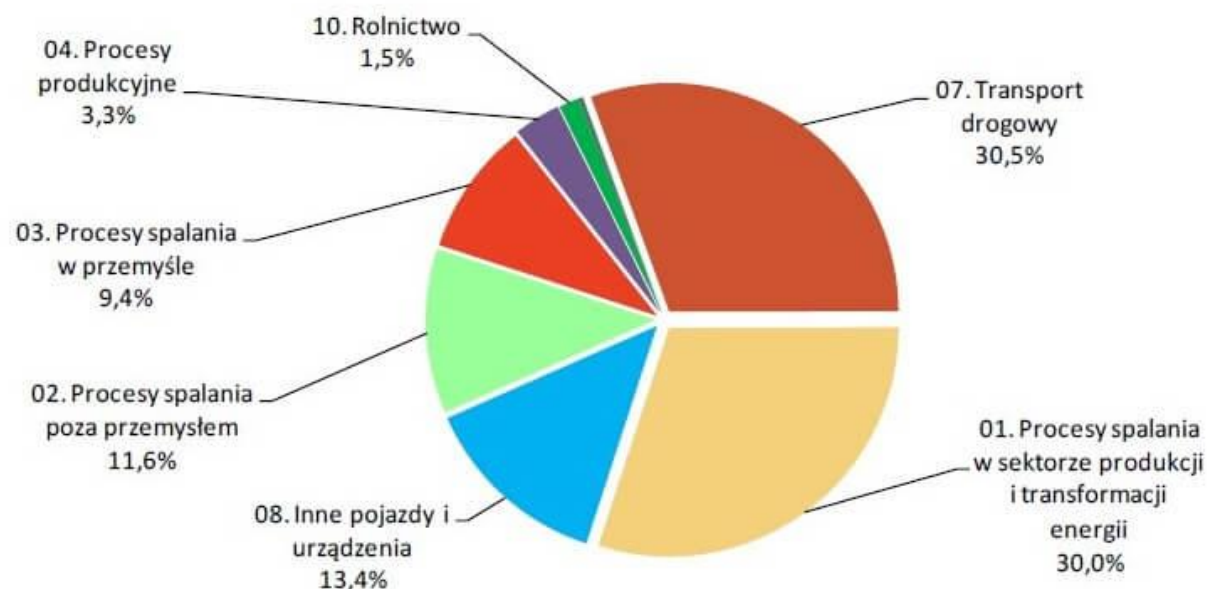
Normy emisji NO_x i PM dla samochodów z silnikiem Diesla



Źródło: https://lovekrakow.pl/aktualnosci/walka-o-zdrowie-najmlodszych-krakowian-strefa-czystego-transportu-juz-od-przyszlego-roku_54367.html

Dodam, że pojazdy z silnikami diesla charakteryzującą kilkukrotnie wyższą emisją NO₂ niż samochody benzynowe. Emisje tlenków azotu z silników diesla mogą być nawet pięciokrotnie wyższe podczas rzeczywistej jazdy niż w warunkach testów laboratoryjnych. Tutaj podsumowanie zbiorcze źródeł zanieczyszczenia NO₂:

Udział największych sektorów w emisji NO_x w roku 2014



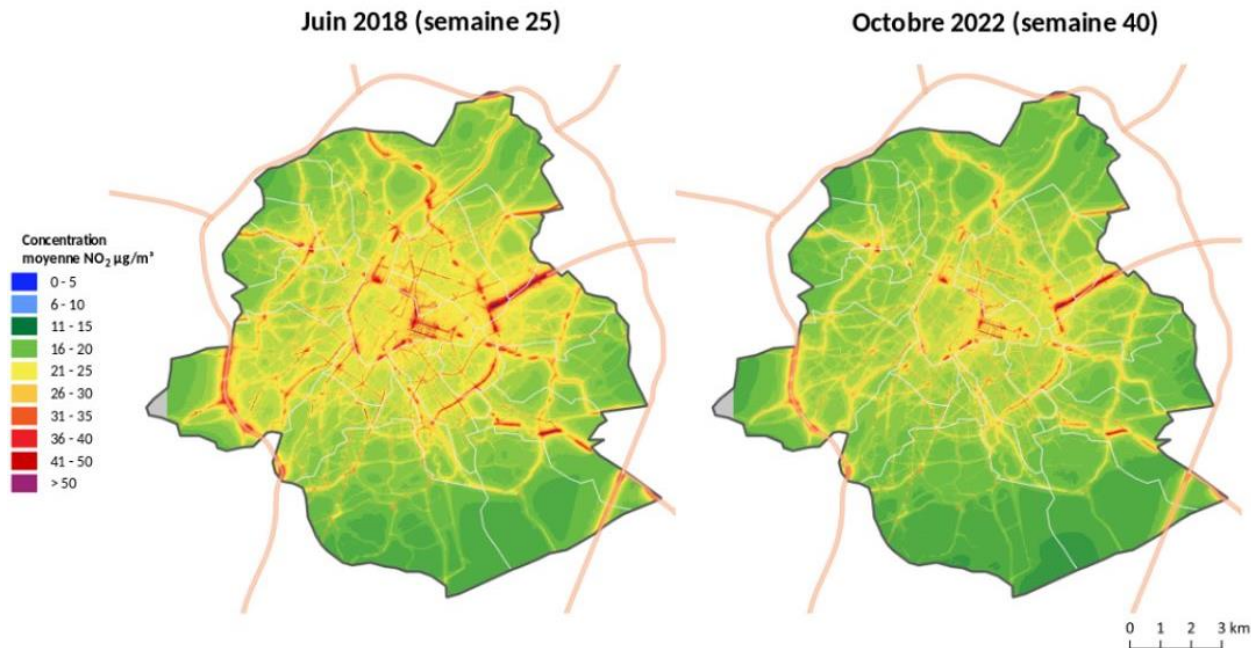
Źródło: <https://powietrze.malopolska.pl/baza/wplyw-poszczegolnych-zrodel-na-jakosc-powietrza-w-polsce/>

A czym jest dwutlenek azotu (NO₂) i jak jego wdychanie wpływa na zdrowie? Myślę, że ta krótka infografika dobrze ilustruje najważniejsze kwestie z tym związane: https://healpolska.pl/wp-content/uploads/2023/10/NO2_infografika_2_wersja_09102023_ramka.pdf

Krakowski Alarm Smogowy razem z Państwem przeprowadził w 2023 badanie w 44 punktach w mieście za pomocą tzw. próbników pasywnych. Celem było zmierzenie poziomu NO₂. Wyniki badania wskazują, że w Krakowie w badanych lokalizacjach **16 na 44 przekroczono obowiązujące obecnie w Polsce normy stężenia NO₂ w powietrzu** (próg 40 µg/m³). Co więcej jest to wartość czterokrotnie wyższa niż zalecana przez WHO. Pamiętajmy też, że niedługo normy dla stężenia NO₂ zostaną zaostrzone do poziomu 20 µg/m³, a takiej normy nie spełnia 41 z 44 badanych lokalizacji, w tym miejsca o mniejszym natężeniu ruchu samochodowego. Dodatkowo według badania nawet w miejscach oddalonych od ulic z dużym ruchem samochodowym (np. Rynek Główny) mieszkańcy Krakowa nie oddychają powietrzem spełniającym zaleceń zdrowotnych. (źródło: <https://www.radiokrakow.pl/aktualnosci/krakow/kas-po-zwyciestwie-nad->

		kopciuchami-czas-na-ograniczenie-w-krakowie-ruchu-tych-aut-ktore-najbardziej-zanieczyszczaja-powietrze/) Pamiętajmy, że na wdychanie zanieczyszczeń najbardziej narażone są dzieci z racji niskiego wzrostu i bliskiej odległości od źródeł NO₂. A mamy badania robione przez prof. Ewę Czarnobilską z udziałem krakowskich dzieci, które jednoznacznie wskazują, że walka o czyste powietrze daje wymierne korzyści dla ich zdrowia. Według badania z kwietnia 2022 roku na przestrzeni 10 lat wykazano zmniejszenie częstości występowania astmy w obu grupach wiekowych, tj. 7-8 lat z 22% do ok. 9%, a u 16-17 z 22% do ok. 5%. Z kolei częstość występowania alergicznego nieżytu nosa obniżyła się w grupie nastolatków z ok. 64% do ok. 36%. Zdaniem alergolożki E. Czarnobilskiej poprawa stanu zdrowia uczniów z krakowskich szkół jest efektem działań profilaktycznych podjętych w mieście po 2010 roku przez organizacje pozarządowe i akcje inicjowane przez urząd miasta Krakowa. (źródło: https://naukawpolsce.pl/aktualnosci/news%2C92061%2Cprof-czarnobilska-mamy-naukowe-dowody-ze-walka-o-czyste-powietrze-sie-oplaca) Równie ważne są wyniki badań prof. E. Czarnobilskiej w zakresie alergenów z pyłków krakowskich drzew. W krakowskim Zakładzie Alergologii Klinicznej i Środowiskowej CM UJ zbadano pyłki brzozy. W warunkach laboratoryjnych szczegółowo analizowano ich skład i tym samym właściwości alergenne. Jak podają badacze, zbierano pyłek brzozy z terenów o dużym zanieczyszczeniu, m.in. w Krakowie, przy głównych traktach komunikacyjnych i z obszarów o mniejszym zanieczyszczeniu, np. w Niepołomicach. Następnie porównywano skład białek tych pyłków (odpowiedzialnych za reakcję alergiczną). Okazało się, że pyłek z krakowskich drzew zawierał więcej alergenów w porównaniu do tych rosnących w czystszej środowisku. Alergolożka E. Czarnobilska podkreśliła też, że obecnie pacjenci uczuleni na pyłek brzozy, którzy mieszkają w miastach, mają nie tylko objawy alergicznego nieżytu nosa i zapalenia spojówek, ale również astmę sezonową. Z drugiej strony osoby, które nigdy wcześniej nie miały alergii, teraz w wieku dorosłym zgłaszają się do lekarza, najczęściej z ciężkim zapaleniem spojówek, a my potwierdzamy u nich uczulenie na brzozę. (źródło: https://serwisy.gazetaprawna.pl/zdrowie/artykuly/8415896,uczulenie-na-pylki-pyl-zawieszony-zmiany-klimatyczne.html?) Korzystajmy z doświadczeń miast zachodnich, gdyż wyniki mówią same za siebie. Bruksela wprowadziła SCT w 2018 roku i w ciągu 5 lat o 30% zmniejszyło się zanieczyszczenie NO₂. Dodatkowo znacząco spadł poziom PM_{2,5} NO i sadzy:	
--	--	---	--

Evolution de la concentration moyenne en NO₂ (2018-2022)



Source : Modèle SIRANE dans le cadre d'un projet de l'Université Catholique de Louvain financé par Bloomberg Philanthropies (2023)

Źródło: <https://www.facebook.com/photo?fbid=912745556880871&set=pcb.912745663547527>

Zdaję sobie sprawę, że mieszkanki i mieszkańcy Krakowa i okolic potrzebują sprawnego transportu publicznego. Dlatego tutaj konieczne jest wypełnianie białych plam transportowych w już istniejących osiedlach i dzielnicach poprzez szybsze przetargi w ramach Państwa działań. Jak choćby Żabiniec, który dostał zbiorkom dopiero we wrześniu tego roku. Temat należy skonsultować ze specjalistami w zakresie transportu, a nie kierować się populistycznymi hasłami bojkotujących. Pozwolę sobie skorzystać z ich argumentu do prawa wolności. **Jako mieszkanka Krakowa mam takie samo prawo wolności w zakresie mojego zdrowia.** A niestety jest ono łamane przez bojkotujących, którzy jedynie wyśmiewają moje argumenty dotyczące zdrowia. To nie jest postawa obywatelska świadcząca o zrozumieniu wolności jednostki. Cytując Alexisa de. Tocqueville'a - "Wolność człowieka kończy się tam, gdzie zaczyna się wolność drugiego człowieka."

Podpisuję się również pod apelem Koalicji Lekarzy i Naukowców na rzecz Zdrowego Powietrza, gdyż dzięki zmniejszeniu emisji z transportu, w Krakowie można uniknąć niemal 300 zgonów rocznie.

			(źródło: https://krakowskialarmsmogowy.pl/2024/01/10/lekarze-apeluja-w-obronie-strefy-czystego-transportu-w-krakowie/ ?)	
10	Mieszkaniec Dębnik Wojciech [REDACTED]	Zaostrzenia reguł SCT	Z całego serca popieram pomysł utworzenia SCT w naszym mieście. Dla mnie jako mieszkańca Krakowa i ojca trójki dzieci, jakość powietrza (a co za tym idzie - zdrowie) ma ogromne znaczenie i bezpośrednio wpływa na decyzję o miejscu zamieszkania mojej rodziny. Proszę o jak najszybsze wprowadzenie ograniczeń wjazdu "kopciuchów" do miasta, szczególnie: - skrócenie okresu zwolnienia mieszkańców Krakowa z konieczności dostosowania się do przepisów (rok 2030 to zdecydowanie zbyt długi czas, biorąc pod uwagę dość łagodne normy Euro zaproponowane dla SCT). - dla osób, które nie mogą / nie chcą spełnić norm SCT, zapewnienie mądrych alternatyw opartych na komunikacji zbiorowej. Zbiorkom powinien być pierwszym, najłatwiejszym i najtańszym wyborem dla osób poruszających się po Krakowie i UMK ma kluczową rolę we wdrażaniu takiej strategii w mieście.	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnej uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
11	Mieszkanka Krakowa Aleksandra [REDACTED]	Skrócenie czasu wyłączeń dla mieszkańców	popieram wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Uważam jednak, że powinna ona obowiązywać mieszkańców wcześniej np. trzy lata od wprowadzenia. 2030 r. to stanowczo za długo - przez cały ten czas nikt nie będzie nawet myślał o SCT.... Mam małe dziecko. Zawsze, gdy jest w wózku i przechodzimy przez pasy albo idziemy chodnikiem wzdłuż ulicy to przyspieszam, żeby jak najszybciej wyjść z chmury spalin. Jest to bardzo niekomfortowe, wręcz wywołujące stres, bo smród jest duszący. Mam nadzieję, że radni staną na wysokości zadania i pomogą Krakowowi stać się przyjaznym miejscem do życia dla mieszkańców. Warto też uświadomić sobie, że w SCT chodzi przede wszystkim o nasze zdrowie (każdego zdrowie, nawet kogoś kto ma starego Diesla). Każda osoba posiadająca wiedzę jakie skutki zdrowotne ma ekspozycja na zanieczyszczenia transportowe wie dobrze, że SCT trzeba wprowadzić. Natomiast dużo ludzi jest przekonanych, że chodzi o ograniczenia emisji CO2.... Ludzie nie rozumieją o co chodzi w redukowaniu zanieczyszczeń pochodzących z transportu w dużych miastach! Potrzebna jest kampania informacyjna.	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnej uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
12	Obywatel dojeżdżający Andrzej [REDACTED]	Zwolnienia i uwagi ogólne	Szanowni Państwo, idea idea, ale to realia są istotą sprawy. Potrzebne są bezpłatne parkingi dla samochodów osobowych. To przynajmniej częściowo rozwiąże problem przesiadek do komunikacji publicznej. Dla ogromnej większości mieszkańców miasta i ludzi dojeżdżających zamiana samochodów spalinowych na bardzo drogie elektryczne jest nierealna.	Uwagi nieuwzględnione Kraków dysponuje parkingami Parkuj i Jedź, oznaczonych symbolem P+R,

			Transport tak czy inaczej będzie musiał działać, a opłaty za prawo wjazdu nie oczyszczą powietrza. Z tego pomysłu wynika, że wszystko polega na chęci zarobku, a nie dbałości o powietrze. Pomysł zwolnień z zakazu dla seniorów jest jak najbardziej sensowny, chociaż i w tym wypadku parkingi byłyby zachętą do przesiadania się do bezpłatnej komunikacji miejskiej - publicznej. Przewiduję, że wobec nowych przepisów grozi nam paraliż miasta. Apeluję o bezpłatne parkingi. No obrzeżach, w okolicach pętli autobusowych i tramwajowych.	które są ściśle powiązane z komunikacją miejską. Parkingi są lokalizowane w rejonach pętli tramwajowych i ważniejszych punktów przesiadkowych. Celem SCT nie jest promocja pojazdów elektrycznych. SCT jest rozwiązaniem ustawowym mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich wpływu na zdrowie ludzi i środowisko.
13	Mieszkaniec Krakowa AV	Uwaga ogólna	Chciałbym wyrazić swoje zdecydowane poparcie dla projektu wprowadzenia SCT. Jest to niezbędny krok dla poprawienia jakości życia w mieście i poprawy jego wizerunku. Przepisy te mają kluczowe znaczenie dla poprawy zdrowia mieszkańców co ma też korzystne przełożenie na system opieki zdrowotnej. Miasto jest dla ludzi!	Uwaga przyjęta do wiadomości
14	Anonim	Sprzeciw	Szanowny Panie prezydencie, chciałbym wnieść sprzeciw przeciwko SCT w Krakowie, wraz z żoną dojeżdżamy codziennie do pracy, niedawno zakupiliśmy samochód z normą emisji euro 5 bo takie było pierwotne założenie nie stać nas znowu na zmianę samochodu. Dla czego jako prezydent gospodarz nie myśli Pan o ludziach mniej zamożnych? W czym jesteśmy gorsi od bogatych? To tacy ludzie na Pana głosowali. Przymusem każecie ludziom sięgać do kieszeni nie stać Cię na auto to płacić abonament wiele osób z którymi rozmawiałem uważa tę strefę za absurd. A to co wymyśla dyrektor Franek przechodzi ludzkie pojęcie krąży już petycja o odwołanie obecnego dyrektora ze stanowiska podpisuje ją setki osób dziennie. Uważamy, że nie powinno tak się traktować obywateli. Dla czego nie zrobicie referendum? Czy nasze zdanie się nie liczy? Myślę, że wynik byłby z góry znany, czy musimy protestować na ulicach, aby ktoś nas wysłuchał? Konsultacje społeczne jasno pokazały co mieszkańcy o tym sądzą.	Uwaga w zakresie wymagalnej normy Euro przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

				Uwaga w zakresie referendum nieuwzględniona Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie wymaga przeprowadzenia referendum w sprawie SCT. Wystarczającym środkiem do dialogu z mieszkańcami w tej sprawie są konsultacje społeczne, które dają każdemu mieszkańcowi możliwość wyrażenia swojej opinii i przekazania uwag do proponowanych rozwiązań. Referendum w sprawie SCT może jednak zostać przeprowadzone na wniosek mieszkańców, zgodnie z przepisami ustawy o referendum lokalnym.
15.	Mieszkaniec Krakowa Sławomir [REDACTED]		Dzień dobry. Jestem absolutnie przeciwny otworzeniu SCT w proponowanej formie. To czysta dyskryminacja mniej zamożnych mieszkańców. Wystarczy zrobić SCT wokół rynku i warunki ustawy będą spełnione a mieszkańcy nie ucierpią.	Uwaga nieuwzględniona Proponowany obszar nie gwarantuje ograniczenia zanieczyszczeń z transportu i osiągnięcia poprawy jakości powietrza na

				terenie całego miasta.
16	Mieszkaniec Krakowa Bartosz	Obszar strefy i złagodzenie norm dla samochodów	Jestem przeciwnikiem strefy czystego transportu, ale jeżeli nie ma żadnego odwrotu od jej wprowadzenia lub odroczenia przesyłam propozycje zmian w uchwale sct tak, żeby była jak najmniej uciążliwa dla mieszkańców Krakowa: 1. Mniejszy obszar - jeżeli byłaby możliwość zmiany obszaru sct poniżej przesyłam proponowaną granicę strefy zgodnie z jej pierwowzorem ze starej uchwały w pliku o nazwie strefa_sct. 2. Jeżeli nie chcą Państwo na prośbę mieszkańców zmienić tak dużego obszaru występowania strefy na mniejszy to proponuję złagodzenie norm dla samochodów na euro 3 dla benzyny i euro 5 dla diesla oraz dodanie możliwości bez warunkowego wjazdu dla samochodów zabytkowych i samochodów dla osób starszych powyżej 70 lat lub ewentualne dodanie jeszcze wyjątku dla samochodów benzynowych z lpg. W załączniku przesyłam również szczegółową tabelę z propozycjami norm.	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnej uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
17	Bartosz z Krakowa		Z tej strony Bartosz z Krakowa. Jestem zbulwersowany planem wprowadzenia strefy czystego transportu. W większości mieszkańcy Krakowa nie są majątymi ludźmi, więc pomysł nakazujący kupowanie nowych lub nowszych aut jest skandaliczny. To jest łamanie praw wolności i praw obywatelskich. Chcecie ograniczyć mobilność mieszkańców, utrudnić im życie, nakazywać przepisy jak w krajach reżimowych! To jest wbrew Konstytucji! Nie życzę sobie wtrącania się urzędników do kwestii mojej własności jakim jest mój samochód! Kupiłem go za ciężko zarobione pieniądze, pozwala mi dojeżdżać do pracy, z której mam zarobek, z którego z kolei są podatki, które finansują Wasze pensje URZĘDNICY!!! Swoim autem załatwiam wiele ważnych spraw, robię to o wiele szybciej niż komunikacją miejską, w której też jest ryzyko złapania jakiejś infekcji od innych ludzi, nie wspominając o ryzyku kradzieży czy jechaniu w ścisku, zwłaszcza jeśli jest się zmęczonym po ciężkiej pracy! Auta spalinowe nie są wieczne, te, które nie spełniają norm wcześniej czy później pójdą na złom, ale nie zmuszajcie do kasowania ich tu i teraz! Jak tak wprowadzacie kretyńskie pomysły to kupcie ludziom nowe auta a nie każcie im pozbywać się obecnych własnych! Pseudo ekologia mówiąca, że auta elektryczne są bardziej przyjazne jest utopią! Potężne akumulatory wytwarzają jeszcze potężniejsze pole magnetyczne, które wywołuje nowotwory, m.in. białaczkę, taką samą na jaką zmarł mój ojciec! Punktów ładowania takich aut jest mikroskopijna. Poza tym Kraków a zwłaszcza jego okolice nie są zbyt dobrze skomunikowane, więc najpierw poprawcie to a później zajmujcie się ekologią w motoryzacji! ŁAPY PRECZ OD NASZEJ WŁASNOŚCI, NASZYCH AUT!!!	Uwaga nieuwzględniona SCT jest rozwiązaniem ustawowym mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich wpływu na zdrowie ludzi i środowisko. Ponadto pojazdy mieszkańców Krakowa są objęte zwolnieniem z wymagań SCT przez okres 5 lat.
18	Krakowianin Remigiusz	Zaostrzenie norm EURO	Szanowni Państwo. Proszę o przekazanie uwag do SCT do: 1. ZTP 2. Radnych Normy minimalnego roku lub normy Euro powinny być zaostrzone. W pierwszych wymaganiach dopuszczony będzie wjazd samochodów benzynowych wyprodukowanych po roku 2000. Jednak następna norma Euro obowiązująca od 2005 przyniosła zaostrzenie norm o połowę. Euro 3 od 1.01.2000 2,3 Co2 g/km 0,2 HC g/km 0,15 Nox g/km – – – – Euro 4 od 1.01.2005 1,0 0,1 0,08	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnej uwagi zostanie

			Porównanie norm Euro3 i Euro4 wskazuje, że aby obniżyć skutecznie stężenia należy zabronić wjazdu samochodów benzynowych wyprodukowanych przed końcówką 2004 roku. Obniżenie normy o połowę dało duży efekt. W dniu 10 czerwca 2024 zostały wyrejestrowane w Krakowie 138 tysięcy samochodów zarejestrowanych przed 2005 rokiem. Obecnie przy wymaganiu by nie mogły wjechać benzyny wyprodukowane przed rokiem 2000, obostrzenia dotkną minimalną ilość pojazdów. Należy podnieść wymagania, by mogły wjechać benzyny od roku 2005 roku (minimum euro4), oraz Diesle od roku 2015 roku (minimum Euro6). Na portalu Otomoto samochody bezwypadkowe benzyna lub LPG wyprodukowane po 2006 roku są dostępne w ilości 118 tysięcy sztuk. W cenie do 10 tysięcy jest 3800 ofert, w cenie od 10 do 20 tysięcy zł 15,5 tysiąca ofert. Przy średniej pensji w Krakowie około 5500 zł, możliwość kupienia pojazdu za 3-4 pensje jest realne. Samochód benzynowy w wieku 15-20 lat jest obecnie warty kilka-kilkanaście tysięcy złotych. Podwyższenie normy do Euro 4 dla benzyn jest możliwe i nie będzie znacznym obciążeniem dla budżetów mieszkańców. W przypadku silników Diesla największe obniżenie normy nastąpiło od 2014 roku wraz z normą Euro 6. Również w roku 2015 obniżono dopuszczalną emisję Co2 z 154 na 130 g/km. Wynika z tego, że należy podnieść wymagania dla Diesli na zakaz wjazdu wyprodukowanych przed rokiem 1.09.2014, gdy weszła norma Euro 4. W przypadku silników Diesla, kierowcy będą mogli przesiąść się do starszych o 10 lat samochodów benzynowych. Wprowadzenie wyższych norm od roku 2026 spowoduje, że maksymalny wiek samochodów benzynowych to 20 lat i Diesla 12 lat.	przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
19.	Krakowianin Kamil [REDACTED]	Zmiana norm dotycząca pojazdów benzynowych	Proszę o przestanie propozycji dla SCT do ZTP oraz Rady Miasta Krakowa Składam wniosek o zmianę wymagań dotyczących pojazdów benzynowych. 1. Proponuje bezterminowy wjazd dla pojazdów z normą Euro 5, czyli wyprodukowanych maksymalnie w roku 2011. Od 1 Lipca 2025 do końca czerwca 2030 dopuszczony jak w uchwale byłby wjazd pojazdów z normą Euro 4 (od roku 2006), oraz starsze pojazdy Krakowian. Norma Euro 5 ma o 25% niższe normy NOx niż norma Euro4, ponadto dodano normy pyłu zawieszonego. Ponadto do kryteriów wjazdu do Strefy wg załącznika nr 2 pkt 5, należy dodać opłatę emisyjną dla pojazdów mieszkańców Krakowa w wysokości 25% stawki dla innych osób. Owszem, przez 5 lat do Strefy będą mogły wjeżdżać pojazdy mieszkańców Krakowa, jednak warto dla pojazdów niespełniających norm doliczyć przez pierwsze trzy lata opłatę emisyjną w wysokości ceny biletu miesięcznego, czyli wg obecnych stawek 90 zł/miesięcznie. Spowoduje to, że kierowcy tych samochodów będą mieli zachętę do zmiany samochodu. 2. Należy dodać zapis, że wpływy z opłaty emisyjnej zostaną przekazane na bieżące utrzymanie komunikacji miejskiej. Z tego powodu należy dodać opłatę emisyjną dla pojazdów mieszkańców Krakowa i osób płacących podatki w okresie od 1 Lipca 2025 do 30 czerwca 2028 w celu zachęty do korzystania z komunikacji miejskiej, pokrycia deficytu komunikacji miejskiej oraz zachęty do przyspieszenia wymiany parku samochodowego. Ponieważ opłata 90 zł/msc będzie dotyczyła pojazdów benzynowych sprzed 2006 roku oraz Diesli sprzed 2014 roku, dotknie może 100 tysięcy samochodów, czyli przyniesie zysk 100 mln złotych rocznie. Dzięki wprowadzeniu opłaty emisyjnej dla pojazdów niespełniających norm również dla mieszkańców Krakowa, można będzie przez kolejne 3 lata nie podnosić cen biletów komunikacji miejskiej. Kamil Zieliński	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

20	Rada dzielnic Grzegórzki	Uchwała przeciw SCT	UCHWAŁA NR XVI/170/2025 RADY DZIELNICY II GRZEGÓRZKI z dnia 16 stycznia 2025 roku w sprawie odrzucenia Strefy Czystego Transportu w proponowanym zakresie. Na podstawie § 3 pkt 4 lit. I uchwały Nr XCIX/1496/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnic II Grzegórzki w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 6696) Rada Dzielnic II Grzegórzki uchwala, co następuje: § 1. Wnioskuję się do Prezydenta Miasta Krakowa o zaniechanie działań prowadzących do wprowadzenia Strefy Czystego Transportu na proponowanym obszarze całego miasta. § 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia. Przewodnicząca Rady i Zarządu Dzielnic II Grzegórzki Monika Firlej Uzasadnienie: Rada Dzielnic II Grzegórzki po pochyleniu się nad propozycją wprowadzenia Strefy Czystego Transportu, zwraca się do Prezydenta Miasta Krakowa z wnioskiem o zaniechanie działań dążących do jej wprowadzenia. Proponowana strefa miałaby swoim zakresem obejmować obszar o powierzchni około 250 km² czyli około ¾ powierzchni Krakowa. Uważamy, że tak szeroki zasięg SCT jest nieproporcjonalny i będzie niekorzystny. Dla porównania, w Warszawie Strefa Czystego Transportu obejmuje jedynie 7% powierzchni miasta. Pragniemy przypomnieć, że Kraków posiada już doświadczenia w funkcjonowaniu SCT – strefa ustanowiona uchwałą NR III/27/18 z dnia 19 grudnia 2018 r. miała powierzchnię jedynie 0,2 km². Był to bardziej rozsądny i kontrolowany zakres działań, który mógł być lepiej dostosowany do lokalnych warunków. Ponadto w naszej opinii granice strefy nie uwzględniają rzeczywistego rozmieszczenia źródeł zanieczyszczeń, zwłaszcza biorąc pod uwagę proponowane wyłączenia W związku z powyższym Rada Dzielnic II Grzegórzki sprzeciwia się wprowadzeniu strefy w przedstawionym kształcie i proponuje wprowadzenie jej w obrębie 1 obwodnicy. Uważamy także, że z obowiązku strefy powinni być wyłączeni mieszkańcy Krakowa i okolic oraz przedsiębiorcy mający siedzibę, lub prowadzący działalność w Krakowie.	Uwaga nieuwzględniona Proponowany obszar I obwodnicy ma stosunkowo niewielkie rozmiary i nie gwarantuje ograniczenia zanieczyszczeń z transportu i osiągnięcia poprawy jakości powietrza na terenie całego miasta.
21	Komitet „Kraków dla kierowców” Osiedle na Lotnisku		W związku z konsultacjami społecznymi prowadzonymi w celu wprowadzenia nowej uchwały o tzw. strefie czystego transportu przekazujemy w załączeniu wyniki ankiety, którą przeprowadziliśmy poprzez Internet. Nasza ankieta w przeciwieństwie do Państwa nie zawierała tendencyjnych lub infantylnych pytań i co najważniejsze dała możliwość wypowiedzenia się co do	Uwaga nieuwzględniona SCT jest rozwiązaniem ustawowym

	20/98, 31-357 Kraków Wojciech [REDACTED] Pełnomocnik Komitetu „Kraków dla kierowców”		zasadności wprowadzenia ww. strefy, a tym samym, jeśli stoicie Państwo na stanowisku, że dla czystości powietrza trzeba ograniczyć biedniejszym ludziom korzystanie z pojazdów, to głosy podważające zasadność wprowadzenia strefy można potraktować jako głosy za wprowadzeniem jej <i>pro forma</i>, tj. np. w obrębie Rynku Głównego oraz parkingów w centrum miasta służących krakowskim urzędnikom. + Tabela w formacie Excel z zapisem ponad 1000 odpowiedzi na ankietę on line komitetu	mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich wpływu na zdrowie ludzi i środowisko. Ponadto pojazdy mieszkańców Krakowa są objęte zwolnieniem z wymagań SCT przez okres 5 lat. Proponowany obszar I obwodnicy ma stosunkowo niewielkie rozmiary i nie gwarantuje ograniczenia zanieczyszczeń z transportu i osiągnięcia poprawy jakości powietrza na terenie całego miasta.
22	Instytut Nauk Geologicznych Polskiej Akademii Nauk Dyrektor prof. dr hab. Stanisław Mazur	Rozszerzenie katalogu podmiotów z okresem przejściowym	Dot.: konsultacji publicznych projektowanej na terenie miasta Krakowa strefy czystego transportu (SCT). Instytut Nauk Geologicznych Polskiej Akademii Nauk, w nawiązaniu do opublikowanego 17.12.2024 o 15:45 na stronie ZTP Kraków projektu uchwały ws. SCT zwraca się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie w ramach projektowanego katalogu podmiotów o wydłużonym okresie dostosowawczym do SCT wymienionych w pkt. 4 załącznika nr 2 do projektu uchwały - obok pojazdów będących własnością m.in. sądów i prokuratur, ministerstw i administracji rządowej, Kancelarii Prezydenta RP i kościelnych osób prawnych - również podmiotów tworzących system szkolnictwa wyższego i nauki wymienionych w art. 7 ust. 1 pkt 1-7 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2024 r. poz. 1571 z późn. zm.). Na terenie Krakowa, w tym również w jego ścisłym centrum, mają siedzibę jednostki naukowe lub ich oddziały jak m.in. Ośrodek Badawczy ING PAN w Krakowie, które to podmioty powinny mieć okres dostosowawczy do nowych przepisów w zakresie SCT, zarówno z uwagi na konieczność przeprowadzenia procedur z zakresu zamówień publicznych na wymianę floty - podobnie jak jednostki wymienione w katalogu projektu uchwały - jak i z powodu konieczności zabezpieczenia na ten cel środków budżetowych w sposób zgodny z wymogami planowania budżetowego w finansach publicznych, co do 1 lipca 2025 r. wydaje się absolutnie niewykonalne. Proponujemy tym samym rozszerzenie katalogu podmiotów z okresem przejściowym z pkt. 4 zał. nr 2 do uchwały o „pojazdy należące do mających swoją siedzibę lub własne	Uwaga częściowo uwzględniona Zgodnie pkt 4 Załącznika Nr 2 do projektu uchwały podmioty tworzące system szkolnictwa wyższego i nauki, mające siedzibę na terenie Krakowa, mogą korzystać ze zwolnienia z wymagań SCT w okresie od 1 lipca 2025 r. do 30 czerwca 2028 r.

			jednostki organizacyjne na terenie objętym Strefą podmiotów tworzących system szkolnictwa wyższego i nauki wymienionych w art. 7 ust. 1 pkt 1-7 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2024 r. poz. 1571 z późn. zm.)", przy czym podkreślamy, że prowadzenie bieżącej organizacji różnych wydarzeń naukowych, konferencji i wymiany naukowej z udziałem naukowców z innych miast może być utrudnione przy braku objęcia okresem przejściowym lub ogólnym wyłączeniem podmiotowym <u>wszystkich</u> podmiotów szkolnictwa wyższego i nauki, w związku z czym o rozważenie takiego najszerszego wyłączenia podmiotowego wnioskujemy.	
23	Dominik	Uwagi do ankiety	W związku z przeprowadzanymi konsultacjami w sprawie projektu uchwały w przedmiocie ustanowienia Strefy Czystego Transportu chciałbym poniżej przedstawić swoje uwagi do projektu, poprzez udzielenie odpowiedzi na pytania zadane przez ZTP w formie ankiety elektronicznej. 1. Jeśli zapoznałeś się z nową propozycją obszaru Strefy Czystego Transportu i uważasz, że należy ją zmodyfikować, opisz tu swoją propozycję granic Strefy. W zdecydowanej większości przypadków stref wprowadzanych na terenie państw Unii Europejskiej strefy te obejmują obszar centrum miasta (lub jego fragment). Również w przypadku pierwszej wprowadzonej w Polsce SCT (pomijam próby wcześniejszego wprowadzenia SCT w Krakowie) w Warszawie objęła ona jedynie część centrum miasta. Racjonalnie zaprojektowana SCT w Krakowie powinna objąć teren centrum wewnątrz tzw. II Obwodnicy oraz część dzielnicy Kazimierz (obszar objęty kiedyś pierwszą strefą czystego transportu wprowadzoną w tej dzielnicy) 2. W nowej propozycji granic Strefy zaproponowanych zostało kilka miejsc, do których będzie można dojechać spoza Krakowa każdym autem, niezależnie do jego poziomu emisji zanieczyszczeń. To m.in. zespół szpitali i ośrodek dla seniorów w Prokocimiu czy Park and Ride na Górcie Narodowej. Jeśli uważasz, że obszar ten jest dobrą propozycją, ale Twoim zdaniem są jeszcze inne takie ważne miejsca, które powinny być dostępne dla każdego zaproponuj je tutaj. Jeśli nie, lub nie masz zdania w tej sprawie, prosimy przejść do kolejnego pytania. Odpowiedź na to pytanie uzależniona jest od finalnego kształtu SCT – jeżeli SCT obejmie jedynie centrum miasta to należy rozważyć, czy znalazły się tam obiekty, do których dostęp dla mieszkańców Krakowa (ale także województwa) jest konieczny i utrudniony poprzez SCT. W przypadku utrzymania terenu SCT obejmującej praktycznie obszar całego miasta konieczne jest wprowadzenie licznych wyjątków, tytułem przykładu wymienię: a) szpitale i jednostki służby zdrowia b) urzędy (na szczeblu gminy, powiatu, województwa)	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

		c) sądy i prokuratury d) jednostki Policji e) inne ważne instytucje publiczne f) stadiony g) centra konferencyjne h) tereny targowe i) giełdy rolne/ogrodnicze oraz place (takie jak Kleparz, Plac Imbramowski, Rybitwy, Giełda w Balicach) 3. Odnieś się do podstawowych wymagań dotyczących roku produkcji lub standardu emisji Euro, jakie zostały zaproponowane dla nowej wersji SCT w Krakowie. Jeśli masz własną propozycję, przedstaw ją tutaj, podając też argumenty lub doświadczenia, które za taką opinią stoją. Należy kierować się normami, doświadczeniami europejskimi oraz racjonalnością (w tym koniecznością uwzględnienia realiów polskich i średniego wieku eksploatowanego taboru samochodowego – w Krakowie i Małopolsce w pierwszej kolejności). Racjonalne podejście nakazuje objąć restrykcjami samochody w silnikami diesla nie spełniające normy EURO4 oraz nie obejmowanie SCT samochodów z silnikami benzynowymi. Zupełnie nieracjonalne jest przyjęcie w projekcie dywersyfikacji samochodów z silnikami diesla w ramach normy EURO6 (podczas gdy nowsza norma oznacza te same parametry spalin, zmianie uległ jedynie sposób ich pomiaru). 4. W projekcie zaproponowany został okres 5 lat wyłączenia spod wymogów SCT dla aut należących do mieszkańców Krakowa. Jeśli uważasz, że rozwiązanie to powinno zostać zmienione, zarekomenduj inne podejście. Uważam, że jest to racjonalne wyłączenie i powinno być rozciągnięte na mieszkańców gmin ościennych, które tworzą wraz z Krakowem obszar metropolitalny a ich mieszkańcy codziennie dojeżdżają do pracy w Krakowie. 5. Zaproponowany projekt zakłada, że samochody, które nie mogłyby wjechać do Strefy ze względu na wielkość emisji, albo dlatego, że nie mogą skorzystać np. z wyłączenia dla mieszkańca, mogłyby jednak zostać dopuszczone do wjazdu, ale po wniesieniu opłaty (godzinowej, dziennej, miesięcznej). Jak oceniasz takie rozwiązanie? Uważam to za rozsądny „bezpiecznik” w projekcie uchwały. 6. Propozycja nowych zasad SCT w Krakowie zawiera liczną listę wyjątków (zapoznaj się z nimi). W skrócie: spod zakazu wjazdu do Strefy przez pięć lat będą na przykład zwolnione pojazdy należące do krakowian, tzw. pojazdy specjalne (z taką adnotacją w dowodzie rejestracyjnym) czy	
--	--	--	--

		historyczne/zabytkowe. Odnies się do tej listy, oceń ją opisowo. A jeśli uważasz, że jeszcze jakaś grupa społeczna lub grupa pojazdów powinna zostać uwzględniona - wypisz poniżej te propozycje. Jestem kolekcjonerem samochodów historycznych więc w pierwszej kolejności wypowiem się w tej sprawie. W pierwszej kolejności pozwolę sobie przywołać analizę, którą sporządzono dla oceny emisji klasyków w Anglii. Badanie to jest ciekawe, ponieważ zadano sobie trud analizy populacji aut klasycznych, ich emisji oraz sposobu użytkowania w oparciu m.in. o dane Federacji Brytyjskich Klubów Samochodów Historycznych (The Federation of British Historic Vehicle Clubs), dane rejestracyjne (DVLA), wytyczne FIVA – z raportem można się zapoznać m.in. na stronie https://loopagency.co.uk/classic-car-emissions-report/. Raport ten wskazuje w konkluzjach, że auta historyczne odpowiadają za 0,22% emisji transportowych w Wielkiej Brytanii. Na potrzeby analizy problemu aut zabytkowych możemy również odnieść się do testu przeprowadzonego przez niemiecki Auto Bild, w ramach którego zbadano emisję 40-letniego Mercedesa z silnikiem diesla, wyposażonego jedynie w katalizator - wyniki predestynowały go w okolicach normy EURO5 oraz prawie nowych samochodów. Również dla ułatwienia link z informacją o tym teście: https://autokult.pl/zaklopotanie-w-niemczech-prawie-40-letni-mercedes-smrodzi-tak-jak-nowe-auta,6809429291390593a W zakresie aut zabytkowych widzę więc następujące problemy: 1) 2) 3) 4) 5) 6) Obostrzenia dotyczące aut historycznych – biorąc pod uwagę ich znikomy wpływ na emisję oraz ograniczoną intensywność eksploatacji (w szczególności w kluczowym dla kumulacji zanieczyszczeń okresie zimowym) są nieracjonalne i nieproporcjonalne dla założonego celu SCT. W większości krajów europejskich auta historyczne są wyłączone od ograniczeń SCT – tak jest w Niemczech gdzie wyłączenie następuje na podstawie przepisów federalnych, tak jest w londyńskiej ULEZ, tak jest w odwiedzanej niedawno przez Pana Prezydenta Kopenhagie. Wyjątek od zakazu udzielany na 50 dni – oznacza, że auto historyczne może być na drogach gminnych przez ten czas (po tym okresie musi być z dróg gminnych usunięte – na teren prywatny albo poza gminę, dla mieszkańców Krakowa płacących podatki w Krakowie temat odroczony do 2030 w zakresie aut posiadanych przez wejściem w życie uchwały – później nabyte na tych samych zasadach jak wszyscy). Warunkiem wyłączenia jest obecność w aucie właściciela – oznacza, że sprowadzając przepisy do literalnego brzmienia po zaparkowaniu auta i opuszczeniu go przez właściciela wyłączenie przestaje obowiązywać. Absurdalność regulacji, w ramach której autem np. nie może jeździć moja żona jest oczywista.	
--	--	---	--

			Niepotrzebne mnożenie procedury administracyjnej i nałożenie na urzędników jak i właścicieli aut historycznych, o których mowa w art. 2 ust.1 pkt.11 lit.a i b ustawy o ubezpieczeniach (...) obowiązku ponownej weryfikacji danych które wynikają z danych rejestracyjnych i były już przedmiotem kontroli w postępowaniu administracyjnym. Brak wyłączenia dla zagranicznych aut zabytkowych Niezależnie od powyższej problematyki chciałbym zauważyć, że uchwała niepotrzebnie zrezygnowała z wyjątku zawartego w poprzedniej uchwale tj. wyjątku dla seniorów – osoby będące emerytami nie powinny być zmuszone do przedterminowej wymiany auta, nie posiadają ku temu środków a eksploatacja samochodów przez seniorów nie jest intensywna Projekt uchwały dotyczy również właścicieli aut przygotowanych do wypraw off-road (są to zazwyczaj samochody terenowe z lat 80 i 90, które nie spełniają norm EURO, ale poza przejazdem do serwisu i wyjazdem oraz powrotem do garażu właściciela nie są użytkowane w ruchu miejskim, nie mają więc istotnego wpływu na poziom zanieczyszczeń w mieście). Należy zauważyć, że wśród nowych samochodów jest bardzo mało konstrukcji, które mogą być wykorzystywane w tym celu a ich ceny stanowią wielokrotność cen tradycyjnych pojazdów terenowych/wyprawowych.	
24	Anna [REDACTED]	Uwagi ogólne i szczegółowe	Strefa SCT poza faktem, że jest wymogiem ustawowym, jest także rozwiązaniem pożytecznym dla mieszkańców i środowiska, jednak nie w formie przedstawionej w obecnym projekcie. Dodam, że nie rozumiem, dlaczego ponosimy dodatkowe koszty dotyczące nowego projektu, skoro uchwała dotycząca SCT już istnieje. Na spotkaniu 9.01.2025 jeden z ekspertów UM opisał krzywą, która w teorii powinna posłużyć do eliminacji pojazdów o największej emisji -"krzywa przebiega płasko, a potem drastycznie idzie w górę i te 'najbrudniejsze' pojazdy powinny mieć ograniczony wjazd". Z tym się zgadzam, jednak obecna propozycja wyklucza od 2030 pojazdy z silnikiem Diesla na <u>arbitralnych, a nie merytorycznych zasadach</u> skoro zakłada odcięcie na poziomie poniżej Euro 6dt, podczas gdy różnice praktycznie od Euro 4 w górę są niewielkie, a od Euro 5, które dodaje pomiar cząstek stałych, marginalne. Czyli kierując się zasadą opisaną przez Państwa na spotkaniu Euro 4 (lub nawet Euro 3 z dodatkowym filtrem) powinno być w zasadzie wystarczającym kryterium, a Euro 5 maksymalnym w jakikolwiek sposób dającym się uzasadnić wobec ogromnych kosztów dla mieszkańców i środowiska. Osoby wypowiadające się w roli ekspertów przekonywały, że powinniśmy brać przykład z krajów, które wprowadziły SCT i poprawiły jakość powietrza. Ponownie - jak najbardziej, co do zasady samej strefy. Jednak szczegóły rozwiązania powinny być dostosowane do lokalnych wymogów. Z jakiegoś powodu Państwa ekspert jako miarodajny przykład cytował Londyn - jedną z największych metropolii na świecie, nieporównywalną w żaden sposób z Krakowem. Jednak nawet tam ograniczono się w restrykcjach do Euro 6, a nie Euro 6dt. Przy okazji kolejnej odsłony planów dla metra, projekty i know-how ponoć czerpiemy ze Sztokholmu, miasta pod względem liczby mieszkańców porównywalnego z Krakowem. SCT w Sztokholmie faktycznie dotyczy potencjalnie 'najbrudniejszej' końcówki wspomnianej wcześniej krzywej: minibusów, busów, autobusów,	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

ciężarówek (ilustracja 1). Więcej szczegółów znajdą Państwo na stronie miasta. Mówili Państwo także, że powinniśmy uczyć się od Niemców. **Berlin** także korzysta ze znacznie bardziej liberalnego rozwiązania - podobnie jak Sztokholm, odcina krzywą dopiero w miejscu po drastycznym podniesieniu emisji dopuszczając nawet **Euro 3 z dodatkowym filtrem**. Oba miasta skupiają się na przystawionych 10% generujących 90% problemu.

Ilustracja 1 - Sztokholm

Affected vehicles and driving bans:

Diesel vehicles: minibus (M2), coach (M3), van (N1), truck (N2), heavy truck (N3)

Vans under 3.5 t must have at least one initial registration from 01.01.2007 (Euro 4). Buses and trucks must have at least one initial registration from 01.10.2009 (Euro 5).

Every vehicle from the above-mentioned date is automatically registered and the comparison is made with the central vehicle register in the respective country.

If a van was registered before 2007 or bus/truck before October 2009 and has a corresponding fine particle filter (PM), the registration must be carried out manually.

Exceptions:

Doctor, disabled vehicle, fire brigade, ambulance, military, oldtimer older than 30 years, police

[Buy now](#)

ecosticker.dk

Ilustracja 2 - Berlin

Senate Department for Urban Mobility, Transport, Climate Action and the Environment

The four emission groups are based on the Euro emission standards of diesel vehicles at the time of the drafting of the regulation in 2007. By retrofitting with a particulate filter, diesel vehicles can upgrade to higher emission groups.

There are only two levels for vehicles with petrol engines.

Emission group	1	2	3	4
Stickers	no sticker	2	3	4
Requirements for diesel engines	Euro 1 or worse	Euro 2 or Euro 1 + particulate filter	Euro 3 or Euro 2 + particulate filter	Euro 4, 5, 6 or Euro 3 + particulate filter
Requirements for petrol engines	Without 3-way cat. acc. to Ann. XXII SVZD	With 3-way cat. acc. to A SVZD and Euro 1 or		

definition of the emission groups

PDF-Document (70.5 kB)

[Download](#)

More detailed differences may result due to the

berlin.de

Jaka norma przejściowa? Taka, która pozwoli zobaczyć pierwsze efekty.

Okres przejściowy jest pomocny - daje czas na przygotowanie. Kluczowe są także progresywne pozytywne efekty, inne niż zasilanie rachunku opłat karnych za emisję.

2025 min Euro 3 dla osobowych Diesli (brak minimum i wykorzystanie opłat nie wyeliminuje najbrudniejszych), Euro 4 (lub Euro 3 i opłaty) dla busów i dużych samochodów jak w Sztokholmie oraz dla samochodów osobowych spoza Metropolii Krakowskiej (goście mogą zaplanować podróż innymi środkami komunikacji, dojeżdżający do pracy z okolic nadal będą mogli korzystać ze swoich samochodów)

2026 min Euro 4 dla wszystkich, Euro 5 bez opłat lub Euro 4 i opłaty dla busów i dużych samochodów

		2027-2009 min Euro 4 dla wszystkich, Euro 5 dla busów i dużych samochodów oraz samochodów osobowych z poza Metropolii 2030 Euro 5 dla wszystkich (ewentualnie mieszkańcy mogą zostać przy Euro 4 o ile poprawa powietrza na to pozwoli), lub, o ile konieczne, nawet Euro 6 dla samochodów osobowych z poza Metropolii Krakowskiej, których właściciele nie muszą się pozbywać własności, wystarczy, że chwilowo zmieniają środek transportu. Takie rozwiązanie adresuje największy problem największych i najstarszych silników Diesla. Pozwala także na przygotowanie się do stopniowo wprowadzanych ostrzejszych kryteriów. Nie uderza finansowo mieszkańców miasta i Metropolii w stopniu, jak robi to obecny projekt, a także nie dewaluje wartości własności mieszkańców i nie unieruchamia nawet świetnych technicznie samochodów mieszkańców, w pełni sprawnych i nierzadko wartych kilkadziesiąt tysięcy złotych przedmiotów nagle bezwartościowych. Pozwala na wymianę pojazdu w naturalnym cyklu życia produktu. Niezaśmiecania niepotrzebnie planety takimi przedmiotami oraz nie wymusza produkowania i zakupu nowych coraz gorszej jakości i mniej trwałych pojazdów z (teoretycznie) marginalnie lepszymi filtrami. Opcja rocznych kwot dla mieszkańców z Euro 3-5 i więcej Można rozważyć opcję rocznych kwot (limitów do przejechania w ramach granic miasta) kilometrów dla mieszkańców w systemie "im wyższa norma Euro pojazdu tym wyższa kwota". <u>Pozytywna motywacja i premia dla mieszkańców, którzy już w 2025 będą używać samochodów z Euro 5 lub powyżej</u> Nagroda to często niedoceniany sposób motywacji. Mieszkańców należy zachęcić do wcześniejszego korzystania z wyższych standardów, nie tylko karą ale i nagrodą. Ci, którzy już w 2025 będą posiadać wyłącznie samochód ze standardem Euro 5 lub powyżej powinni dla tego samochodu uzyskać gwarancję możliwości eksploatacji w ramach naturalnego cyklu życia produktu bez względu oraz bezpłatny abonament mieszkańca lub nawet pozwolenie na bezpłatne parkowanie w pozostałych strefach. To na pewno będzie mocna zachęta do rozważenia wcześniejszej wymiany samochodu z własnej woli. Strefa Jeżeli chcemy zobaczyć materialną różnicę, strefa powinna objąć całe miasto, z wyjątkiem incydentalnych dojazdów do szpitali samochodami osobowymi z min. Euro 3, a od 2026 Euro 4 oraz stref parkowania na obrzeżach (tutaj można zostać przy Euro 3), aczkolwiek należałoby łobować, aby gminy należące do Metropolii także równolegle wprowadziły wymagania min. Euro 3, a od 2030 Euro 4. Argumentem przetargowym powinny być złagodzone normy dla mieszkańców Metropolii nie będących mieszkańcami Krakowa. Wyjątki W zaproponowanych zasadach pojawia się "wyjątkowe" traktowanie mieszkańców Krakowa oraz w mniejszym zakresie Metropolii Krakowskiej. Zwolnieniem powinny być także objęte osoby z niepełnosprawnościami, o ile mają specjalnie przystosowane pojazdy. Organizacje Non-profit oraz kościelne powinny się dostosować do zaproponowanych reguł, w przeciwnym wypadku będzie to	
--	--	--	--

			potencjalne źródło nadużyć. Jeżeli chcemy zobaczyć różnicę w jakości powietrza samochody poniżej Euro 3 nie powinny mieć opcji wjazdu do miasta. Obszar objęty wyjątkami jak w opisie strefy powyżej. Nieuzasadnione ingerowanie w prawo własności, zubażanie mieszkańców oraz obciążanie środowiska Raz jeszcze chcę podkreślić, że obecnie proponowany projekt Uchwały mocno rozczarowuje, nadmiernie i niezasadnie ingeruje w prawo własności mieszkańców, potencjalnie dramatycznie obciążając budżety domowe. Pięć lat to krótki okres czasu, a potencjalny koszt wymiany samochodów dla mieszkańców, a także ekologiczny koszt dla planety nieużytkowania takich pojazdów, w żaden sposób nie może być uzasadniony korzyściami z projektu w obecnym kształcie, ponieważ Euro 5 a nawet Euro 4 dadzą podobne efekty bez dramatycznych kosztów obecnego projektu. Także aż 3 letni okres przejściowy nie stawiający bariery dla pojazdów poniżej Euro 3 wygląda raczej na próbę wyłudzenia pieniędzy niż chęć materialnej poprawy jakości powietrza. Samoloty nad Krakowem jako istotne źródło emisji Na spotkaniu uczestnicy podnieśli też istotną (choć zbagatelizowaną przez eksperta) kwestię lotniczych kanałów powietrznych nad Krakowem i dużej liczby korzystających z nich samolotów pasażerskich (można też zaobserwować samoloty wojskowe i cargo). Pomijając samoloty przelatujące nad Krakowem tranzytem, a więc wysoko, duża liczba samolotów schodzi nad Krakowem do lądowania na lotnisku w Balicach. To, podobnie jak moment startu i zwiększania wysokości, jeden z najbardziej paliwo-chłonnych momentów lotu. O ile średnie spalanie samolotu pasażerskiego to ok. 4l/s, o tyle w newralgicznych momentach spalanie to jest wielokrotnie wyższe. Przelot pojedynczego samolotu nad terenem Krakowa w podejściu do lądowania to czasem nawet 15 min. Samoloty będąc wówczas nisko nad miastem (często można podziwiać z lotu ptaka szczegóły Krakowskiego Rynku i Wawelu, nad północnymi dzielnicami niskie przeloty są regularne i uciążliwe także dźwiękowo) bardzo znacząco kontrybuują do wyników pomiaru emisji zanieczyszczeń. Strefa czystego transportu powinna też objąć transport powietrzny, a na pewno kluczowe jest zrozumienie jego kontrybucji do wyników pomiaru.	
25	Polski Alarm Smogowy	Uwagi szczegółowe	Wprowadzenie SCT w Krakowie jest konieczne ze względu na ochronę zdrowia i życia mieszkańców miast poprzez ograniczenie zanieczyszczeń powietrza pochodzących z komunikacji samochodowej. Badania prowadzone na całym świecie jednoznacznie wskazują, że zanieczyszczenia komunikacyjne negatywnie wpływają na zdrowie, ponieważ: wywołują i zaostrzają przebieg chorób układu oddechowego tj. astmy i przewlekłej obturacyjnej choroby płuc; powodują postępowanie chorób sercowo-naczyniowych (m.in. zawał serca, migotanie przedsionków, udar mózgu) i są jednym z wielu czynników ryzyka występowania tych chorób; przyczyniają się do powstawania nowotworów płuc. W Europie funkcjonuje ponad 300 Stref Czystego Transportu, a ich liczba stale rośnie, ponieważ jak pokazują przykłady m.in. Londynu czy Brukseli, jest to skuteczne narzędzie pozwalające na poprawę jakości	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

		powietrza w miastach. W Brukseli, po wprowadzeniu początkowych wymogów, zanotowano spadek stężeń dwutlenku azotu (NO₂) w latach 2018-2023 nawet o około 30%¹, a w Londynie o 21% do ponad 50%, w zależności od obszaru miasta² ¹https://lez.brussels/medias/FR-Rapport-LEZ-2023-DEF.pdf?context=bWFzdGVyfHBkZnwyNTMyMzAzfGFwcGxpY2F0aW9uL3BkZnxhRFJpTDJobE15ODVNRFU1T1RR eU1qTTJNVGt3TDBaU1gxSmhjSEJ2Y25SZIRFVmFYekI3TWpOZUJFVkdMbkJrWmd8ODU2YzY5MDJhZTY2ZmJiMzQ 3ZDQyODY3NTM3ODRkMmNiZjVmYTlkYzRhZTE0ZmFiNGVlMDc5MDU3NTM5OGRjMw&attachment=true ²https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/environment-and-climate-change/environment-and-climate-change-publications/london-wide-ulez-six-month-report Polski Alarm Smogowy wykonał pomiary stężeń NO₂ w Krakowie na przetomie czerwca i lipca 2023 roku³. W żadnej z 44 lokalizacji pomiarowych nie zostały spełnione normy WHO dla stężenia tego zanieczyszczenia - 10 µg/m³. Tylko w 3 lokalizacjach zostały spełnione normy nowej dyrektywy powietrznej - 20 µg/m³ - która wejdzie w życie w 2030 roku. Obecne normy stężeń - 40 µg/m³ - zostały spełnione jedynie w 28 lokalizacjach. Emisje transportowe odpowiadają w centrum Krakowa (przy Alejach) za 77% stężenia tlenków azotu i 45% stężenia pyłu PM₁₀⁴. Dalsza poprawa jakości powietrza w mieście nie będzie możliwa bez ograniczenia emisji generowanych przez auta. Przedstawiony do konsultacji społecznych w dniu 20.12.2024 projekt uchwały nowej SCT na pierwszy rzut oka zakłada bardzo ambitne wymogi dla samochodów, które będą mogły się po niej poruszać, co daje nadzieję na widoczne efekty w poprawie jakości powietrza. Niestety, projekt uchwały przewiduje również wiele wyjątków. Mieszkańcy Krakowa zwolnieni będą z wymogów SCT do roku 2030 – czyli aż 5 lat. Natomiast osoby spoza Krakowa będą mogły przez pierwsze trzy lata obowiązywania Strefy wjechać do miasta samochodem generującym duże ilości zanieczyszczeń – wystarczy, że zapłacą 2,5 zł za godzinę, 20 zł za dzień lub 500 zł za miesiąc. Takie wyłączenia spowodują, że na efekt poprawy jakości powietrza trzeba będzie poczekać zdecydowanie dłużej, a samochody emitujące największe ilości zanieczyszczeń będą mogły poruszać się po mieście aż do lipca 2028 w przypadku osób spoza Krakowa i do lipca 2030 w przypadku mieszkańców. Jako Polski Alarm Smogowy uważamy, że należy wprowadzić rozwiązania umożliwiające szybsze ograniczenie ruchu najbardziej emisyjnych aut, a co za tym idzie szybszą poprawę jakości powietrza w mieście. Proponujemy aby okres zwolnienia mieszkańców z wymogów SCT został skrócony o dwa lata i trwał do 30 czerwca 2028 roku. Od 1 lipca 2028 roku zarówno samochody mieszkańców miasta jak i samochody	
--	--	--	--

			wjeżdżające spoza jego granic powinny spełniać wymogi zapisane w projekcie uchwały: samochody benzynowe normę Euro 4 (pojazdy nawet 23 letnie) a samochody z silnikiem Diesla normę Euro 6 (pojazdy nawet 14 letnie). Analogiczne rozwiązanie funkcjonuje w Strefie Czystego Transportu wprowadzonej w lipcu 2024 roku w Warszawie. Od roku 2028 nie będzie również możliwy wjazd do Krakowa za opłatą. ³ https://polskialarmsmogowy.pl/wp-content/uploads/2023/11/Zanieczyszczenie-powietrza-w-Krakowie_analiza-stezen-NO2-1.pdf ⁴ https://powietrze.malopolska.pl/wp-content/uploads/2023/12/Zalacznik-nr-2-do-uchwaly-Nr-LXXV_1102_23- z-dn-20-listopada-2023.pdf Dodatkowo, po 30.06.2028, postulujemy umożliwienie wjazdu do SCT przez samochody nie spełniające jej wymogów w wyjątkowych przypadkach, np. potrzeba dojechania do szpitala każdy użytkownik samochodu niespełniającego norm powinien mieć prawo wjazdu do SCT kilka razy w roku bez nakładania na niego mandatu - podobne rozwiązanie funkcjonuje również w ramach wprowadzonej Strefy Czystego Transportu w Warszawie. Jednocześnie podkreślamy potrzebę intensywniejszego rozwoju transportu publicznego, szczególnie na obszarach oddalonych od centrum Krakowa oraz w ramach dojazdu do miasta z otaczających gmin. Choć SCT nie jest rozwiązaniem ograniczającym ruch samochodów jako takich, a jedynie tych aut, które emitują najwięcej zanieczyszczeń, jesteśmy przekonani, że spójna polityka transportowa miasta wymaga wdrażania SCT równoległe z intensywnym rozwojem transportu publicznego w mieście i szerzej w aglomeracji.	
26	Agnieszka [REDACTED]	Zasięg strefy Termin Uwagi szczegółowe Uwagi ogólne Wyłączenia	Zgodnie z ustaleniem na warsztatach w dniu 20.12.2024 po analizie przesłanych od Państwa materiałów przesyłam uwagi odnoszące się do proponowanego projektu strefy czystego transportu w Krakowie. Są to zarówno moje jak i najważniejsze moim zdaniem usłyszane na spotkaniach spostrzeżenia. Proszę uprzejmie o ustosunkowanie się do tych uwag w postaci zwrotnego e-maila oraz wzięcie pod uwagę zawartych w nich propozycji przy dalszych pracach Uwagi Merytoryczne dotyczące SCT w Krakowie Zasięg strefy Zmniejszenie ilości starych samochodów (Euro 1, 2, 3) cały czas postępuje, a z opracowań, które mi Państwo udostępnili wynika, że bez wprowadzania SCT taki sam efekt ograniczenia zanieczyszczeń transportowych jest do uzyskania za 5 do 10 lat samoistnie w wyniku wychodzenia z użycia starszych samochodów. Np. w raporcie Najwyższej Izby Kontroli z lutego 2024r „Działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych w miastach” z 02.2024 na stronie 14 czytam „<i>W Krakowie średnioroczne stężenia dwutlenku azotu spadły z poziomu 60,8 µg/m³ w 2018 r. do 50 µg/m³ w 2021 r. (spadek o 17,8%).</i>” – zatem samoczynnie stężenie NOx spada bardzo wyraźnie. Podobny spadek notuje się w Katowicach, Warszawie, Wrocławiu. Z poniższego wykresu w raporcie wnioskuję przewidując tendencję spadków, że w roku 2027-2028 osiągnięty byłby poziom wymagań dyrektywy CAFE nawet bez SCT.	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

			Raport NIK z 02.2024 na str. 19 przytacza też, że szacunki w Ekspertyzie wariantowej z 2019r wykazały, że optymalnym byłoby ograniczenie w zakresie 4-tej obwodnicy ruchu transportu ciężkiego do norm Euro VI dla diesla i Euro IV dla benzyny i to spowodowałoby 10% obniżenie stężeń NOx. Dlaczego ZTP odeszło od opcji ograniczeń tylko w transporcie ciężkim? Uważam zatem, że <u>SCT jeśli musi być</u> wprowadzona na jakimś obszarze, to <u>etapowo</u>: wszy etap = wewnątrz 2-giej obwodnicy, bez niej, do czasu domknięcia 3-ciej obwodnicy (trasa Pychowicka), aby dać ludziom alternatywę i przyzwyczaić do ograniczeń bez szoku i przy mniejszych protestach. gi etap = wewnątrz 3-ciej obwodnicy, lecz bez niej. ci etap = do 4-tej obwodnicy czyli autostrady, lecz bez niej tj. do mniej więcej obecnej propozycji w projekcie. Każdy etap poprzedzony zwiększoną ilością odpowiednio akredytowanych <u>punktów pomiarowych</u> GIOŚ i analizą z wyników badań stwierdzających zasadność i termin wprowadzenia kolejnych obostrzeń. W raporcie KAS z 2023r zwrócono uwagę na zbyt małą ilość punktów pomiaru: „<i>Pomimo, że w Krakowie odnotowywane są jedne z najwyższych stężeń NO2 w całej Polsce, to w mieście znajdują się tylko cztery stacje badające stężenia tej substancji, z czego tylko jeden punkt (na al. Krasieńskiego) jest klasycznym punktem pomiaru emisji transportowych. Aby móc obserwować potencjalne zmiany związane z wprowadzeniem SCT, konieczne jest zwiększenie liczby punktów pomiarowych, czemu mają służyć prowadzone cyklicznie pomiary stężeń NO₂ metodą pasywną. Kolejne pomiary prowadzone będą pod koniec 2023 r.</i>” Moje pytania: Jeśli to nie wyniki z punktów pomiarowych wskazanych na planszy KAS (te 44 szt) mają być podstawą do ustanowienia SCT to dlaczego one były pokazywane na prezentacji? Powinny być jednocześnie pokazane wyniki z punktów GIOŚ, bo tylko one są wiążące. Czy są dane gdzie i ile będzie dodatkowych punktów pomiaru GIOŚ, skoro obecnych jest za mało. Czy punkty pomiarowe GIOŚ mają odpowiednie akredytacje do badań NO2 zgodne z obowiązującymi normami (temat poruszany przez Pana Damiana Stokalka na spotkaniu online). <u>Termin wejścia w życie SCT</u> Uważam, że <u>okres</u> między uchwaleniem SCT w Krakowie a jej wejściem w życie (przynajmniej dla mieszkańców) powinien być 7-letni, aby umożliwić każdemu, kto będzie potrzebował przygotowanie się finansowe do zakupu nowszego pojazdu. Pojawia się pytanie - skoro wg Ustawy o Ochronie Środowiska Art. 89 wyniki z badań GIOŚ stwierdzające przekroczenie norm NO₂ mają być przekazane do 30.kwietnia i na tej podstawie SCT miałyby być wprowadzona od 1.stycznia następnego roku, dlaczego termin wprowadzenia SCT w Krakowie w projekcie uchwały jest określony na 1.lipca 2025 a nie 1.stycznia 2026? Etapowanie pozwoli zmierzyć się z praktyczną stroną <u>egzekwowania uprawnień</u>. I tu mam parę pytań odnośnie <u>opłat</u>: dlaczego wprowadzono maksymalne stawki określone w ustawie? Wg mnie kwoty powinny być niższe, czyli: 1zł za godzinę jazdy i 90zł za miesiąc (równowartość ceny biletu miesięcznego na komunikację miejską) w ustawie o elektromobilności nie widzę opłaty dziennej czy jej wprowadzenie zatem jest prawidłowe?	
--	--	--	---	--

		jeśli do egzekwowania mają być kontrole straży miejskiej i policji, to czy nie przełoży się na pogorszenie wypełniania innych obowiązków, zwłaszcza przy brakach kadrowych? czy opłata za godzinę, dzień, miesiąc - to za czas samej jazdy, czy za godzinę pobytu w mieście tzn. za parkowanie też? Jak będzie to weryfikowane/ mierzone? Uważam, że postój nie powinien być brany pod uwagę, gdyż wtedy nie wydzielają się zanieczyszczenia. w jaki sposób zostanie potwierdzona/mierzona godzina jazdy, za którą opłata 2,5zł? dlaczego opłaty możliwe mają być tylko przez 3 lata a nie bezterminowo? (wiem, że tak jest w ustawie, ale czy wiadomo z jakiego powodu?) co znaczy, że wjazd możliwy za opłatą w godzinach 9-17 – takie stwierdzenie widać było w prezentacji a nie widzę w projekcie uchwały (choć w Ustawie o elektromobilności jest) – a co w pozostałych godzinach? <u>Kompleksowość działań</u> W raporcie NIK z 02.2024 na str 17 czytam: „<i>Prowadzone badania wskazują, że wpływ wprowadzonych do tej pory SCT na ograniczenie stężeń NO₂ w powietrzu jest ograniczony. Dostępne są publikacje wskazujące na kilku lub kilkunastoprocentowe ograniczenie tych stężeń.(...) Przykładowo wyniki badań przeprowadzonych w odniesieniu do londyńskiej ULEZ (ultra low emission zone) opublikowane w 2021 r. wskazywały na redukcję NO₂ o mniej niż 3%²⁹, a badania opublikowane w 2022 r. wskazywały na redukcję NO₂ już o około 12%³⁰. Z kolei badania przeprowadzone w 17 niemieckich miastach wykazały, że wpływ SCT na ograniczenie stężeń NO₂ w powietrzu jest relatywnie mały (ok. 4%), zwłaszcza mając na względzie wydatki na wdrożenie SCT i egzekwowanie ich wymagań³¹. W literaturze wskazuje się także, że SCT nie są rozwiązaniem, które samodzielnie wpłynie w istotny sposób na poprawę jakości powietrza, w związku z czym dla uzyskania najlepszych efektów konieczne jest całościowe podejście do systemu transportu w miastach³²”</i> W tekstach przywołanych również odczytuję taki przekaz, że samo wprowadzenie SCT nie powoduje znaczącej poprawy w zakresie NO₂ ³⁰ - https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac30c1 ³¹ - https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0102999#s5 Jednocześnie na str 22 raportu NIK napisano: „<i>Doświadczenia z epidemii COVID-19 wskazują, że ograniczenia w ruchu pojazdów nie są wystarczające dla obniżenia poziomów stężeń NO₂ w zadowalającym stopniu. Wpływ transportu na poziom zanieczyszczenia powietrza NO₂ obrazuje spadek poziomu zanieczyszczeń tymi substancjami jaki miał miejsce, kiedy ruch drogowy został ograniczony na niespotykaną skalę. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że ze względów społeczno-gospodarczych tak drastyczne ograniczenie ruchu drogowego w normalnych warunkach jest nieosiągalne. W okresie największych ograniczeń w przemieszczaniu się⁴⁴ stężenia NO₂, na stacjach pomiarowych, na których notowane są najwyższe przekroczenia, spadły o 35,7% (Warszawa, al. Niepodległości), 20,8% (Kraków, al. Krasickiego) i 11,9% (Wrocław, al. Wiśniowa) w porównaniu do marca-kwietnia 2019 r. Pomimo takich spadków stężenia NO₂ w Krakowie w dalszym ciągu przekraczały dopuszczalne poziomy, a w Warszawie i Wrocławiu znacznie przekraczały proponowane dopuszczalne poziomy stężeń NO₂ wskazane w projektowanej nowelizacji dyrektywy CAFE.”</i>	
--	--	---	--

		Czyli pandemia wykazała, że nawet drastyczne ograniczenie całkowitego (a nie wybiórczego) ruchu (ok. 40%) dało wynik obniżenia NOx tylko o 20,8 % (punkt na al. Krasickiego) a zatem NOx musi się brać w większej mierze z innych źródeł niż pokazują to wykresy z prezentacji na spotkaniach. Względem powyższych argumentów wg mnie jednocześnie powinny być realizowane inne projekty, np: zgodnie z rekomendacją dla władz miejskich z raportu NIK z 02.2024 „3) <i>Podejmowanie działań na rzecz zwiększenia atrakcyjności komunikacji publicznej, aby stanowiła realną alternatywę dla samochodów osobowych</i>”. Zachęta zawsze lepiej działa niż kara. zorganizowanie obowiązkowych grupowych dowozów do szkół, aby dzieci nie musiały być dowożone przez rodziców (co ma miejsce obecnie, mijam rano niejedną szkołę i przed każdą jest ogromny sznur aut, zatory; może lepiej uczyć dzieci większej samodzielności?) zwiększenie udziału zieleni, zwłaszcza w rejonie osiedli mieszkalnych i szpitali (zgodnie z Programem Ochrony Powietrza dla Małopolski zadaniem gminy jest m.in. zwiększenie powierzchni parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej w powierzchni ogółem o 3% do 2025 roku, o 6% do 2030 roku i o 10% do 2040 roku). ograniczenie tworzenia korków przez dokończenie głównych prac drogowych w mieście i regulację świateł, aby upłynnić ruch; najmniejsze zanieczyszczenia powstają przy braku hamowań i startów od zera a te są mnożone przez coraz gęstsze przejścia, światła i szlaki, spalanie na niższych biegach jest wyższe utrzymanie zanieczyszczeń i przy okazji hałasu z dala od osiedli mieszkaniowych za pomocą budowy ekranów wzdłuż dróg (na podstawie analiz wynika, że zanieczyszczenie od transportu znacznie zmniejsza się im dalej od arterii drogowych, nie wiem z jakich powodów zaprzestano w pewnym momencie budowy ekranów) budowa parkingów Park&Ride (szerzej w dalszej części) <u>Szpitala i Parkingi</u> Dojazdy do szpitali / instytucji medycznych powinny być w jakiś sposób uprzywilejowane. Nie tylko do Prokocimia, bo są szpitale w centrum, które każdy od lat kojarzy i odruchowo do nich będzie się kierował w razie wypadku. Osoby chore / niesprawne / starsze lub ich opiekunowie, często z małych miasteczek, dowożący ich w sytuacjach nagłych, ale i na umówione terminy wizyt – nie powinni odczuwać utrudnień w dostępie do usług medycznych ze względu na stan posiadania. A co jeśli osoby te chcąc być w zgodzie z przepisami spędzą zbyt długi czas w podróży czy zabłądzą i odbije się to na ich zdrowiu/życiu, bo nie zdążą na wizytę? Czasem każda minuta się liczy. Karetki i tak mają dużo wezwań, mogą nie zdołać przejąć wszystkich takich przypadków a taksówki spoza miasta mogą wyjść bardzo drogo i nie zawsze są odpowiednimi środkami transportu dla ludzi starszych. A co jeśli ktoś biedniejszy musi przyjeżdżać regularnie na dializy lub chemię i po nich jest osłabiony a nie przynależy mu transport szpitalny? Jeśli rozważyć dotacje jako alternatywę, akcja informacyjna powinna dotrzeć do <u>każdej</u> osoby w regionie. <u>Wymagania jakościowe dla pojazdów</u> Zgadzam się, że nowsze <u>normy emisji</u> są bardziej wymagające i pojazdy w klasie Euro 4, 5, 6 są dużo mniej zanieczyszczające. Lecz wprowadzanie ograniczeń zabraniających wjazdu dla klas Euro 1, 2, 3 już w 2025 roku na całym obszarze miasta to za wcześnie. Dlatego proponuję etapowanie strefy (w 1 punkcie) i 7letni okres zamiast proponowanego 5letniego dla zwolnienia mieszkańców.	
--	--	--	--

		Bez przymusu ludzie i tak sami wymieniają swoje samochody na nowsze z biegiem czasu, jest to nieuniknione. Natomiast zmuszanie do takiej wymiany i tak duża ponowna ingerencja (po akcji eliminacji palenisk typu kopciuchy) we własność prywatną będzie budziła sprzeciw i dalsze zniechęcenie społeczeństwa do działań Miasta również w innych zakresach. Może to skutkować aktami wandalizmu, protestami, blokadami a koszty takich niezamierzonych efektów wprowadzenia strefy mogą być znaczące i długotrwałe. Uszczęśliwianie ludzi na siłę nie sprawdziło się nigdy w historii. Powinno się apelować do odpowiedniej jednostki / ministerstwa o umożliwienie zmiany w <u>CEPIK</u> normy emisji spalin przy dostosowywaniu starszych aut. Przepisy są tworzone przez ludzi dla ludzi, a najwidoczniej jest taka potrzeba (było zgłaszane na spotkaniach na żywo). Rejestr aut w systemie można oprzeć nie na danych CEPIKu a na rzeczywistych pomiarach lub certyfikatach. Jeśli <u>elektryki</u> są zwolnione z wymagań strefy, bo nie emitują nic na miejscu, to oznacza że są pożądane - więc dziwnie brzmią jednoczesne stwierdzenia ZTP, że nie są one promowane. Zwolnienie pojazdów elektrycznych z ograniczeń nie jest w pełni ekologiczne, ponieważ co 7-10lat wymienia się w nich baterie co jest kosztem 40tys – 80 tys – 150tys zł zależnie od klasy smart – standard – premium (jak czytam w przykładowym artykule z 2023r https://inpost.pl/aktualnosci-koszt-wymiany-baterii-w-samochodzie-elektrycznym-od-czego-zalezy), więc nie dość, że zwiększają się koszty dla właścicieli, to jeszcze generuje się dodatkowe trudno usuwalne odpady, co w całkowitym bilansie środowiskowym jest niekorzystne. Ponadto brak jest wystarczająco rozwiniętego systemu ładowania (na mieście mało punktów a w blokach prawie wcale) a także potencjalnie zbliża się czas przerw w dostawach prądu, ze względu na przestarzałą sieć energetyczną w Polsce. Nawet w Niemczech zaistniał niedawno duży problem - zaapelowano tam do mieszkańców w części kraju o ograniczenie zużycia prądu na podstawowe czynności jak gotowanie, odkurzanie, czy ładowanie aut elektrycznych i laptopów itp. Samochody elektryczne są cięższe i większe. Są bardziej niebezpieczne dla pieszych nawet przy małych prędkościach – co jest istotne przy zagęszczonych przejściach dla pieszych. Szybciej też niszczą jezdnie. Czy dobrze rozumiem, że elektrykami w rozumieniu Ustawy o elektromobilności są pojazdy z silnikiem wyłącznie elektrycznym, czyli hybrydy już nie? Wracając do <u>opłat</u> za wjazd (z punktu 1) - jeśli je rozważać, to powinno się uwzględnić nie tylko czas przejazdu, ale i kilka innych parametrów: pojemność silnika, faktyczną ilość wydzielanych spalin (nie według normy w dokumentach ani rocznika tylko wg pomiaru) i liczbę przejechanych kilometrów w Krakowie. Wtedy zapłaciłyby więcej osoby, które naprawdę często jeździłyby po Krakowie i więcej zanieczyszczają tu na miejscu – a nie ci, którzy używają starszych aut do okazjonalnych wyjazdów poza miasto czy na większe zakupy a nie planują wymiany pojazdu, bo on się jeszcze nie zużył. Ustalanie opłat w oparciu samą o normę wg rocznika jest nie do końca wiarygodne, bo wydzielanie spalin zależy m.in. od utrzymania pojazdu. Tak jak odeszło się od płacenia ryczałtów za wodę na rzecz płacenia tylko za to, co się faktycznie zużywa wg liczników – podobnie powinno się stać przy zanieczyszczeniach powietrza. Duży, nowy SUV który będzie jeździł dużo w obrębie miasta wydzieli więcej NOx i pyłów niż auto stare przejeżdżające przez miasto okazjonalnie. Należy zwrócić uwagę na częstotliwość przejazdów. Może wprowadzić	
--	--	---	--

		okresowe ograniczenia w zależności od stanu wskazań czujników? (podobnie jak dni z darmową komunikacją miejską) <u>Pojazdy zabytkowe i specjalne oraz motocykle i inne</u> Pojazdy zabytkowe i historyczne stanowią sędzę tak nieduży procent ogółu aut, że mogłyby być zwolnione bez ograniczeń z wymagań SCT (prawie nie widuję tego typu pojazdów). Można rozważyć okresowe wprowadzenia zakazu jazdy dla nich w dniach z dużym stopniem zanieczyszczeń. Nie zgadzam się z tym, że właściciel powinien być obecny w pojeździe – co w przypadku, jeśli jest impreza historyczna i chciałby wyprowadzić na drogi w jednym momencie wszystkie posiadane a nie tylko jeden? Natomiast dlaczego zwolnione z wymagań strefy są motocykle i pojazdy inne czyli m.in. quady? Te typy pojazdów często zostawiają siną chmurę za sobą i są przy okazji niesamowicie głośne. Mimo, że stanowią niewielki odsetek przeważnie są uciążliwe. Poprzednie próby wprowadzenia strefy zawierały błędy. W raporcie NIK z 02.2024 na str 10 wskazano, że w przypadku wprowadzenia strefy na Kazimierzu „<i>me przeprowadzono analizy kosztów i korzyści wprowadzema strefy</i>”. Moje pytanie - czy była sporządzona taka analiza dla najnowszej wersji uchwały o SCT? Jeśli tak - poproszę o dostęp. Ewentualnie kiedy będzie taka analiza (powinna być przygotowana przed faktem uchwalenia strefy, jak przy każdej inwestycji, a zwłaszcza tak ważnej). Jeśli jej nie ma - byłoby to powielanie starych błędów i narażanie społeczności na koszty oraz ignorowanie zaleceń NIK. <u>Referendum</u> nie zostało wykazane jako możliwa procedura w procesie konsultacji i wprowadzania SCT - kto określa i na jakiej podstawie kiedy jest możliwe referendum w jakiejś sprawie? Dlaczego byłoby nieodpowiednie? <u>Spalanie gazu ziemnego</u> Podejrzanie mały spadek stężeń NOx przy bardzo znaczącym ograniczeniu ruchu spowodowanym pandemią wyjaśniałoby spalanie gazu ziemnego w kuchenkach i lokalnych kotłowniach, których jest ciągle dużo. Wiem, że to temat poboczny, ale powiązany. Miasto powinno działać również w kierunku podłączenia jak największej ilości takich obiektów do sieci ciepłowniczej oraz zamienić kuchnie i kotły doc.w.u. w mieszkaniach na rozwiązania alternatywne. Uwagi organizacyjne Ciągle zbyt mało informacji na mieście o toczących się rozmowach pomimo apeli już przy poprzedniej edycji w 2022roku. Uzasadnienie, że w innych przypadkach osoby wypowiadające się stanowią max 10% ogółu jest uważam niewystarczające, ponieważ nie było dotychczas tak ingerującej w codzienne życie uchwały. Nie widziałam plakatów, ulotek na słupach ogłoszeniowych, przystankach, tablicach, stacjach paliw. Zarejestrowane spotkania online z 2024r na YouTube nie odtwarzają się do końca prawidłowo, ostatnie spotkanie z 18.XII jest bardzo cicho i z przerwami. W części wyłączony został pasek czat, widać tylko początki wyskakujących wiadomości na 2 sekundy - a tam były również istotne informacje, które powinny być widoczne. W spotkaniu online z 11.XII wpisywałam uwagi w oknie czatu, lecz na moim komputerze wyświetlały się z przekreślonymi słowami. Paragraf 7 ust 4 uchwały o prowadzeniu konsultacji z 26.09.201Br mówi: „4 Wraz z publikacją informacji o uruchomieniu konsultacji i trybie podawane są do publicznej wiadomości wszystkie niezbędne materiały informacyjne dotyczące przedmiotu konsultacji” Uważam, że informować powinien o zmianach ten, kto je wprowadza - dlatego	
--	--	---	--

			ZTP powinno zgromadzić kompleksowo w jednym miejscu linki do wszystkich przydatnych przepisów, artykułów, raportów, również tych ściśle fachowych. Organizacja terminu cyklu spotkań i warsztatów w okresie przedświątecznym w grudniu jest terminem mało odpowiednim. Przecież prace nad nowym projektem strefy zostały rozpoczęte bez czekania na rozstrzygnięcie sprawy poprzedniej a to i tak nie nastąpi szybko, więc to ZTP odpowiada za termin. Chyba, że są inne uwarunkowania? (rzucana odpowiedź od Pani Kingi z CDS była niejasna) Spotkania są zorganizowane bez wcześniejszego sprawdzenia nagłośnienia. Osoby prowadzące powinny przed spotkaniem przetestować jak je słyszeć i odpowiednio trzymać mikrofon w trakcie wypowiedzi. Odpowiedzi osób prowadzących powinny być bez zbędnych emocji. żartowanie czy odpowiedzi z przekąsem wg moich obserwacji są odczytywane jako nieodpowiedni sposób prowadzenia rozmów społecznych i jako lekceważenie drugiej strony i całości sprawy. Spotkania powinny być w jakiś sposób zabezpieczone pod kątem przeciwdziałania agresji siłowej	
27	Mateusz	Odpowiedź na ankietę	W ramach konsultacji społecznych w sprawie projektu SCT w Krakowie wysyłam moją opinię jako mieszkańca Krakowa. SCT znacznie wpłynie komfort życia w mieście oraz dostępności miasta. Opinię została napisana na podstawie pytań zadanych w drugiej ankiecie online. Przyczyną wystąpienia opinii przez epuap jest to że ankiety są anonimowe i nie pozostawiają potwierdzenia odbioru opinii mieszkańca. Jeśli zapoznałeś się z nową propozycją obszaru Strefy Czystego Transportu i uważasz, że należy ją zmodyfikować, opisz tu swoją propozycję granic Strefy. Zaproponowany obszar SCT jest zbyt duży i znacznie ogranicza dostępność miasta Krakowa i wielu miejscach nie spełni swojej roli szczególnie przy obwodnicy Krakowa A4, S7 i S52 gdzie wpływ na jakość powietrza dróg lokalnych jest znikoma. Strefa SCT powinna być w granicach II Obwodnicy Krakowa. W nowej propozycji granic Strefy zaproponowanych zostało kilka miejsc, do których będzie można dojechać spoza Krakowa każdym autem, niezależnie do jego poziomu emisji zanieczyszczeń. To m.in. zespół szpitali i ośrodek dla seniorów w Prokocimiu czy Park and Ride na Górcę Narodowej. Zaproponowany obszar SCT uniemożliwia korzystania z transportu publicznego na terenie Krakowa. np. mieszkańcy Wieliczki aby skorzystać z Krakowskiego P+R muszą dojechać do Górki Narodowej obwodnicą Krakowa co daje dystans ponad 60km licząc dystans w obie strony. Każdy P+R przy pętach tramwajowych oraz peronach kolei SKA powinien być dostępny dla każdego pojazdu. Dla wielu mieszkańców najbliższej położonych miast i miasteczek najbliższa szpitalny SOR, izba przyjęć oraz nocna i świąteczna opieka zdrowotna znajdują się na terenie miasta Krakowa. Dojazd w nagłych przypadkach powinien być bez ograniczeń. Proponowany obszar SCT uniemożliwia na swobodny dojazd do najbliższych dla pacjenta wymienionych usług publicznej opieki zdrowotnej co stanowi potencjalne zagrożenie dla jego zdrowia. Dodatkowo proponowany obszar SCT obejmują wiele szpitali leczących pacjentów z całego kraju. Pacjenci których stan zdrowia uniemożliwia na podróż komunikacją miejską są narażeni na niepotrzebne cierpienie oraz dyskomfort podczas poruszania się z i do szpitali na terenie miasta. Dodatkowo transport sanitarny jest drogi i w przypadku kiedy stan zdrowia nie pozwala na podróż transportem publicznym. Miasto Kraków powinien utworzyć bezpłatny transport medyczny dla takich pacjentów, jeśli obszar SCT nie zostanie zmieniony. Ze względu na dostęp do usług publicznych obszar SCT powinien być wyłącznie wewnątrz II Obwodnicy Krakowa. Tylko taki obszar nie narusza bezpieczeństwa obywateli. Odniesie się do podstawowych wymagań dotyczących roku produkcji lub standardu emisji Euro, jakie zostały zaproponowane dla nowej wersji SCT w Krakowie.	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

			Proponowana propozycja jest niekonsekwentna EURO 6 dla silników diesla obowiązują od 1 września 2014 roku. Aktualna propozycja umożliwia na wjazd pojazdom z silnikiem diesla wyprodukowanych w 2014 oraz mających homologację na emisję spalin zgodną z normą EURO 5. Efekt jest taki że pojazd wyprodukowany w 2014 z EURO 5 może jeździć w SCT, a pojazd wyprodukowany w 2013 i z normą EURO 5 jest wykluczony. Aktualnie normy emisji spalin nie są sprawdzane na żadnym etapie eksploatacji pojazdu, wiele pojazdów z wyciętym filter DPF, katalizatorem, wyprogramowanym EGR oraz SCR przejdzie pozytywnie coroczny przegląd techniczny. Takie pojazdy można spotkać codziennie na drodze i one nie spełniają homologacji emisji spalin EURO. Efekt jest taki że norma emisji spalin na terenie polski jest jedynie papierowym wpisem w dowód rejestracyjny pojazdu. Ze względu na średni wiek pojazdów w Polsce krakowski SCT powinien wymagać EURO 3 dla pojazdów benzynowych oraz EURO 4 dla pojazdów z silnikiem diesla. W projekcie zaproponowany został okres 5 lat wyłączenia spod wymogów SCT dla aut należących do mieszkańców Krakowa. Wyłączenie powinno także obejmować powiaty graniczące z miastem Krakowa. Zaproponowany projekt zakłada, że samochody, które nie mogłyby wjechać do Strefy ze względu na wielkość emisji, albo dlatego, że nie mogą skorzystać np. z wyłączenia dla mieszkańca, mogłyby jednak zostać dopuszczone do wjazdu, ale po wniesieniu opłaty (godzinowej, dziennej, miesięcznej). Moja opinia jest negatywna i jest to rodzaj myta oraz jest to rozwiązanie wyłącznie tymczasowe.	
28	Suwerenny Narodowy Rząd Polski Tymczasowa Rada Stanu Teresa ████████ Skawina	List otwarty	Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w Krakowie jest złamaniem Konstytucji RP Na wstępie informuję, iż Projekt Strefy Czystego Transportu w Krakowie, nie jest niczym innym jak wprowadzaniem na terytorium Polski nowoczesnego, podstępnie ukrytego apartheidu. W nawiązaniu do prób wprowadzenia w Krakowie tzw. Strefy Czystego Transportu, informuję autorów tej haniebnej propozycji, iż wszyscy ci Radni, którzy ewentualnie zagłosowaliby za Strefą Czystego Transportu oraz odpowiedzialni za ewentualne wprowadzenie tego projektu w życie, dokonają przestępstwa złamania Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej w artykułach: 1, 2, 3, 32 oraz 52 ust.1. Takie przestępstwo musi być ścigane z art. 231 Kodeksu Karnego tj. przekroczenie uprawnień oraz inne z Kodeksu Karnego w kwestii działania na szkodę społeczeństwa polskiego. W związku z powyższym, wzywa się Prezydenta Krakowa i Radnych Miasta Krakowa - pod rygorem odpowiedzialności karnej za złamanie polskiej Konstytucji, do odstąpienia od wprowadzenia planowanej Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Jednocześnie zwracam się do środowisk prawniczych o przygotowanie pozwu i postępowania karnego przeciwko Panu Miszałskiemu i wszystkim Radnym – którzy – wygląda na to, że wbrew Woli Ludu uzurpują sobie prawo do decydowania, kto do Krakowa może przyjechać a kto nie może. Polska nie jest na tyle bogata, aby każdego stać było na nowy samochód, a więc tzw. Strefa Czystego Transportu nie jest niczym innym jak wykluczeniem ludzi biedniejszych z korzystania z przestrzeni publicznej – w imię wygody bogaczy. Polska nie jest również państwem kastowym, chociaż niektórzy – jak to widać w Krakowie – do tego dążą. Art. 1 Konstytucji stanowi iż: „Rzeczpospolita Polska jest dobrem wspólnym wszystkich obywateli”, art. 2 Konstytucji stanowi iż: „Rzeczpospolita Polska jest demokratycznym państwem prawnym,	Uwaga nieuwzględniona SCT jest rozwiązaniem ustawowym mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich wpływu na zdrowie ludzi i środowisko.

			urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej”, art. 3. Konstytucji stanowi iż: „Rzeczpospolita Polska jest państwem jednolitym”. Skoro Kraków leży na terytorium Polski, to oczywistym jest, że władze w Krakowie podlegają polskiej Konstytucji. Wygląda jednak na to, że o polskiej Konstytucji zapomnieli ci, którzy proponują ten haniebnym podział społeczeństwa na kastę którą stać na nowe samochody i na pozostałych biedaków. Wygląda na to, że ci tzw. Radni Miasta Krakowa z Prezydentem Krakowa na czele, bezwzględnie dążą do wprowadzenia w Polsce zalegalizowanego apartheidu, niczym za Hitlera w Niemczech, czy Apartheidu w USA czy w RPA, gdzie pewnym grupom obywateli, do pewnych stref wchodzić nie było wolno. Nie ma zgody i być nie może, by na terytorium Krakowa takie haniebne, niemoralne, nieetyczne, niesprawiedliwe, rasistowskie prawa w dostępie do przestrzeni publicznej były realizowane. Teresa Garland – zaprzysiężony Prezydent Elektorski RP Szefowa Suwerennego Narodowego Rządu Polskiego - Polska dnia 10 stycznia 2025 roku	
29	Fundacja Wolność i Własność Andrzej Dziurzyński Wiceprezes	Uwagi ogólne i szczegółowe	Kraków, dnia 11 stycznia 2025 roku Fundacja Wolność i Własność ul. Nowosądecka 54/3 30-683 Kraków KRS: 0001116854 UWAGI FUNDACJI WOLNOŚĆ I WŁASNOŚĆ I RUCHU NIE ODDAMY MIASTA W SPRAWIE PROJEKTU UCHWAŁY RADY MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE USTANOWIENIA STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE W związku z kolejnym etapem konsultacji w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) i utworzeniem ankiety, która dotyczy nowego projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia SCT w Krakowie, Fundacja Wolność i Własność, odnosząc się do pytań zawartych w tej ankiecie postanowiła wyrazić stanowisko w zakresie głównych założeń projektu. Fundacja koordynuje działania ruchu Nie Oddamy Miasta i w związku z tym wypowiadamy się także w imieniu tysięcy osób tworzących i popierających ten ruch - tysięcy osób, które m.in. podpisały apel do krakowskich radnych o nieprzyjmowanie uchwały ws. ustanowienia SCT w 2022 roku: https://nieoddamyaut.pl/krakow/ W tym miejscu należy wskazać, że konsultacje nie są w naszej ocenie prowadzone w sposób prawidłowy, ani bezstronny (o czym pisaliśmy m.in. w tym miejscu: https://nieoddamymiasta.pl/2024/12/06/krakow-sct-i-prekonsultacje-czyli-jak-zakpic-z-mieszkancow/). Co istotne, w żadnej z ankiet prowadzonych podczas konsultacji czy „prekonsultacji” nie zadano podstawowego pytania — „czy jesteś za istnieniem SCT w Krakowie?”. Poniżej przedstawiamy nasz komentarz do poszczególnych pytań zawartych w ankiecie dotyczącej nowego projektu uchwały (pytania ankiety zaznaczono kursywą):	Uwaga w zakresie konsultacji nieuwzględniona Celem konsultacji było zapewnienie każdemu mieszkańcowi możliwości wyrażenia swojej opinii. W ramach konsultacji mieszkańcy mieli okazję zgłaszać rekomendacje dotyczące zmian w obowiązujących regulacjach SCT. Konsultacje obejmowały zarówno otwarte spotkania, jak i badania ankietowe, co pozwoliło na szeroką wymianę poglądów oraz zgłaszanie uwag i propozycji w różnych obszarach związanych z nową uchwałą.

		1. Jeśli zapoznałeś się z nową propozycją obszaru Strefy Czystego Transportu i uważasz, że należy ją zmodyfikować, opisz tu swoją propozycję granic Strefy. Jesteśmy przeciwko strefie jako takiej. Jej ustanowienie jak i jej obszar nie zostały w żaden sposób uzasadnione. Przyjęte rozwiązania wskazują na to, że strefa będzie służyła głównie: budżetowi miasta, w którym znajdzie się więcej środków - z podatku PIT (od osób, które zaczną tu płacić podatki, żeby móc wjechać do miasta przez najbliższe 5 lat), z nowych opłat (o czym będzie jeszcze mowa) i z obiecanych pożyczek z „Krajowego Planu Odbudowy”, a także producentom nowych pojazdów, w szczególności elektrycznych. Jednocześnie uderzy w osoby niezamożne i w drobnych przedsiębiorców. Zasadniczo przewidziano, że strefa docelowo obejmie całe miasto poza obszarem na wschód od wschodniej obwodnicy Krakowa i kilkunastu odcinków dróg stanowiących „wcięcia” w obszar strefy, np. w celu umożliwienia dojazdu do tylko niektórych szpitali, czy też tylko do jednego parkingu Park and Ride - na Górcie Narodowej (o tym zagadnieniu napiszemy jeszcze w dalszej części niniejszego pisma). Jest to w naszej ocenie (m.in. wyłączenie pojedynczych ulic) rozwiązanie nie do zaakceptowania. Do projektu nie załączono żadnego uzasadnienia tych granic, ani wyników badań naukowych, wykazujących, że na tym obszarze znacząco są przekroczone normy jakości powietrza i przekroczenie jest skutkiem zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Nie załączono także prognoz dotyczących skutków wprowadzenia strefy w takim kształcie. Nie przytoczono też wyników dotychczasowych ocen jakości powietrza Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (GIOŚ), które nie tylko są oficjalnymi dokumentami dotyczącymi zanieczyszczeń, ale mają zasadnicze znaczenie dla ustanowienia strefy. Bowiem zgodnie z wprowadzonym w grudniu 2024 r. art. 39 ust. 3a ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jeżeli ocena jakości powietrza GIOŚ wykazała przekroczenie średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu (NO₂) w ponad stutysięcznym mieście, to od dnia 1 stycznia roku następującego, rada miasta ustanawia SCT. A więc najwcześniej od 1 stycznia 2026 roku. A należy podkreślić, że w trakcie konsultacji nowego projektu, przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego zwracali uwagę, że miasto już musi ustanowić strefę, bo taki wymóg wprowadza przytoczony nowy przepis (teza o obowiązku ustanowienia strefy była powtarzana podczas konsultacji przez reprezentantów władz miasta nawet wcześniej). Jeżeli jednak strefa musiałaby istnieć, to powinna być jak najmniejsza - np. obejmować obszar w śródmieściu o wielkości rzędu 0,2 km kw. Przekroczenie średniorocznej normy dwutlenku azotu nastąpiło tylko na obszarze o takiej powierzchni, co stwierdzono we wspomianej już ocenie jakości powietrza Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (za rok 2023). Należy przypomnieć, że to właśnie przekroczenie tej normy ma być ustawową przesłanką wprowadzenia strefy. Co więcej, ustanowienie SCT nawet na mniejszym obszarze, jest możliwe. Urzędnicy miejscy przyznawali to podczas konsultacji. W tym miejscu warto przypomnieć, że stosunkowo niewielka strefa obowiązywała	Uwaga w zakresie obszaru SCT nieuwzględniona Proponowany obszar 0,2 km² ma tak niewielkie rozmiary, że nie gwarantuje ograniczenia zanieczyszczeń z transportu i osiągnięcia poprawy jakości powietrza na terenie całego miasta. Uwaga w zakresie wymagalnych normy Euro przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT. Uwaga w zakresie zwolnienia z wymagań SCT pojazdów historycznych przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu
--	--	---	--

		już w części Kazimierza (w oparciu o uchwałę NR III/27/18 z 19 grudnia 2018 r) — miała ona powierzchnię poniżej 0,2 km kw. Obecny projekt przewiduje strefę o powierzchni aż ok. 250 km kw., czyli ok. 3/4 powierzchni Krakowa. Wielkość i granice strefy w ogóle nie są powiązane z występowaniem zanieczyszczeń, a w szczególności z przekroczeniem normy NO2. Dla porównania, w Warszawie powierzchnia strefy to ok. 7% powierzchni miasta. Co więcej, założenia krakowskiego projektu stoją w sprzeczności z rekomendacjami zawartymi w programie ochrony powietrza przyjętym przed podjęciem dotychczas obowiązującej uchwały ws. ustanowienia SCT. W programie tym Sejmik Województwa Małopolskiego rekomendował, żeby strefa była ograniczona w pierwszym rzędzie drugą obwodnicą, tj. m.in. Alejami Trzech Wieszczów (tak proponowano zresztą w pierwszym projekcie miasta z 2022 roku). Jednocześnie, uważamy, że nawet przy niewielkiej strefie, spod obowiązków ustanowionych na jej obszarze powinni być wyłączeni mieszkańcy Krakowa i okolic oraz przedsiębiorcy mający siedzibę lub prowadzący działalność w Krakowie lub w okolicach. Warto jeszcze w tym miejscu zauważyć, że strefa ma być ustanowiona na czas nieoznaczony. Nie zapowiedziano przy tym czy i jakie wskaźniki miałyby stanowić przesłankę do jej zniesienia. <i>2. W nowej propozycji granic Strefy zaproponowanych zostało kilka miejsc, do których będzie można dojechać spoza Krakowa każdym autem, niezależnie do jego poziomu emisji zanieczyszczeń. To m.in. zespół szpitali i ośrodek dla seniorów w Prokocimiu czy Park and Ride na Górcie Narodowej.</i> <i>Jeśli uważasz, że obszar ten jest dobrą propozycją, ale Twoim zdaniem są jeszcze inne takie ważne miejsca, które powinny być dostępne dla każdego zaproponuj je tutaj. Jeśli nie, lub nie masz zdania w tej sprawie, prosimy przejść do kolejnego pytania.</i> Jesteśmy przeciwko strefie. Uważamy, że przedstawiony kształt granic nie jest dobrą propozycją,. Wszystkie (a nie tylko pojedyncze) szpitale, ośrodki dla seniorów, ośrodki zdrowia i parkingi Park and Ride powinny być dostępne każdym autem, niezależnie do jego poziomu emisji zanieczyszczeń. Jeżeli strefa musiałaby istnieć, to powinna być o wiele mniejsza — jak już napisano, np. obejmować obszar w śródmieściu o wielkości ok. 0,2 km kw. (co wynika z Oceny jakości powietrza GIOŚ za rok 2023). Wtedy nie byłoby konieczności wprowadzania „wcięć” do obszaru strefy obejmujących pojedyncze ulice, aby dostać się do kluczowych miejsc dla mieszkańców miasta i okolic. Jednocześnie warto zauważyć, że takie „wcięcia” są niefunkcjonalne. Nie przewidziano bowiem, że dana ulica nieobjęta strefą może być remontowana, albo czasowo wyłączona z ruchu wskutek innych zdarzeń. Nie ma w takim wypadku możliwości objazdu i dotarcia do określonego miejsca drogą alternatywną (np. w	uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
--	--	---	---

		przypadku al. 29 listopada — do Park and Ride na Górcie Narodowej). W razie remontu albo ten dojazd byłby niemożliwy, albo konieczna byłaby zmiana uchwały ws. SCT. <i>3. Odnieś się do podstawowych wymagań dotyczących roku produkcji lub standardu emisji Euro, jakie zostały zaproponowane dla nowej wersji SCT w Krakowie.</i> <i>Jeśli masz własną propozycję, przedstaw ją tutaj, podając też argumenty lub doświadczenia, które za taką opinią stoją.</i> Jesteśmy przeciwko wymogom zawartym w przedstawionym projekcie. Projekt ten w istocie zaostrza poprzednie wymogi - przewiduje m.in., że wjechać do miasta będą mogły (poza pojazdami elektrycznymi i napędzanymi na wodór lub gaz ziemny — te mogą wjechać w oparciu o ustawę): - od 1 lipca 2025 auta benzynowe z roku 2005 lub nowsze albo spełniające normę EURO 4 lub wyższą (dotychczas przewidywano, że od 1.07.2025 wjechałyby pojazdy rejestrowane po raz ostatni przed 1.03.2023 r. EURO 1 / 1992 r., a rejestrowane po 1.03.2023 r. — EURO 3 / 2000 r.; od 1.07.2026 wszystkie auta benzynowe miały spełniać normę EURO 3 / rok prod. 2000 r.) - od 1 lipca 2025 diesle z roku 2014 lub nowsze albo spełniające normę EURO 6 lub wyższą, a od 1 lipca 2030 r. z roku 2018 lub nowsze albo spełniające normę EURO 6dT (dotychczas przewidywano, że od 1.07.2025 wjechałyby pojazdy rejestrowane po raz ostatni przed 1.03.2023 r. EURO 2 albo z 1996 r., a rejestrowane po 1.03.2023 r. — EURO 5 albo z 2010 r.; od 1.07.2026 wszystkie auta benzynowe miały spełniać normę EURO 5 albo rok produkcji 2010). Jesteśmy przeciwko strefie. Niezależnie od uwarunkowań prawnych (ograniczenie prawa własności i swobody przemieszczania się) oraz społecznych (wykluczenie komunikacyjne osób mniej zamożnych), wymogi dotyczące norm Euro i roczników przewidziane w uchwale są nieadekwatne w kontekście celu uchwały, o czym można przeczytać m.in. w tym miejscu: https://krknews.pl/ido-sct-tylko-z-wysoka-norma-euro-obnazamy-blad-tej-metody/ . Streszczając główne tezy w tym zakresie: - samochody zarejestrowane po maju 2004 nie mają mierzonego parametru obejmującego cząstki węglowodorów pierścieniowych, powiązanego z pobieraniem oleju przez silnik. Po tej dacie montowane są cienkie pierścienie tłokowe, obniżające tarcie. W związku z tym, silniki dość szybko ulegają zużyciu i zaczynają przepuszczać olej, którego pojazd więcej spala. - znane są liczne przykłady samochodów spełniających wyższe normy niż formalnie przypisane, gdyż zostały wyprodukowane, kiedy obowiązywała jeszcze niższa norma i taka im została nadana; - istnieją pojazdy stosunkowo nowe, które nie spełniają przypisanej dla danego roku normy Euro, a są traktowane na równi z tymi, które ją spełniają — np. Łada Niva z roku 2021 przywieziona z Ukrainy spełnia normę Euro 5, ale w Polsce będzie traktowana na równi z pojazdami spełniającymi podwyższoną normę Euro 6;	
--	--	---	--

		- deklarowane parametry aut grupy VW z okresu tzw. Afery Dieselgate nie spełniają norm Euro odpowiadającej ich rokowi produkcji (są na poziomie aut z Euro 4) - na podstawie przeprowadzonych w Niemczech badań można stwierdzić, że stare samochody z silnikami diesla, posiadające układy recyrkulacji spalin, spełniające warunki norm od Euro 1 do Euro 5 nie mają negatywnego wpływu na stężenie NO₂ w miastach; - jednocześnie samochody naprawdę ekologiczne to pojazdy hybrydowe oraz zasilane gazem LPG lub CNG, które kryteriów krakowskiej SCT nie spełniają; - problemem jest nieuczciwe przeprowadzanie przeglądów oraz celowe usuwanie układów recyrkulacji spalin. Tak więc, gdyby władzom zależało na tym, aby spełnianie wymagań dotyczących standardu emisji Euro stanowiły warunek umożliwiający wjazd, to te formalne normy powinny być jak najniższe: Euro 1 dla pojazdów benzynowych i Euro 1 dla diesli. Co więcej, niezależnie od roku produkcji i normy Euro, do strefy powinny móc wjeżdżać pojazdy hybrydowe i z instalacją LPG lub CNG. Ponadto do SCT powinny móc wjeżdżać wszystkie pojazdy historyczne/zabytkowe, bez ograniczeń proponowanych przez autorów projektu (takich jak limit 50 dni w roku). Ponadto, należy zauważyć, że niektóre osoby nabywały pojazdy z uwzględnieniem norm określonych w dotychczas obowiązującej uchwale. Na przykład diesla z 2013 roku. Według uchwały z 2022 roku taki diesel by wjechał. Według projektu - mieszkańcy Krakowa wjadą do 2030 roku, a osoby spoza miasta - odpłatnie do 2028 roku, a od 2028 roku - nie. Nie można w ten sposób zaskakiwać obywateli. Taka zmienność przepisów prowadzi do tego, że obywatele nie będą mogli planować jakichkolwiek istotnych działań w dłuższej perspektywie czasowej. Każdy poważniejszy zakup będzie ich narażał na poważne ryzyko. Tak nie działają władze w państwie prawa. <i>4. W projekcie zaproponowany został okres 5 lat wyłączenia spod wymogów SCT dla aut należących do mieszkańców Krakowa.</i> <i>Jeśli uważasz, że rozwiązanie to powinno zostać zmienione, zarekomenduj inne podejście.</i> Uchwała przewiduje jedynie pięcioletnie wyłączenie, ale osoby uprawnione będą musiały zgłosić pojazd (przed dniem kontroli) do Prezydenta miasta Krakowa w celu weryfikacji spełniania warunków. Jestem przeciwno wprowadzaniu takich formalności. Przy tym, warunki, które mają być weryfikowane niezbyt jasno opisano w punkcie 5 załącznika nr 2 do uchwały (trzeba wykazać m.in. tytuł prawny, zameldowanie i opłacanie podatków w Krakowie). Co istotne, konieczność opłacania podatków na terenie Krakowa (prawdopodobnie wiele osób zacznie w Krakowie płacić podatki tylko po to, żeby wjechać do miasta samochodami niespełniającymi wysokich norm Euro) wskazuje na cel fiskalny niniejszej uchwały, a nie na ochronę środowiska lub zdrowia.	
--	--	--	--

		Co więcej, sformułowania zawarte w projekcie uchwały wskazują na to, że osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą w mieście (a zameldowana gdzie indziej) nie będzie mogła wjechać na podstawie tego wyjątku, w przeciwieństwie do osób działających w ramach osoby prawnej [„osoba określona w ppkcie a) lub przynajmniej jeden ze współwłaścicieli pojazdu zameldowany jest na pobyt stały lub czasowy pod adresem znajdującym się na obszarze Krakowa, a w przypadku osoby prawnej jest ona zarejestrowana pod adresem na obszarze Krakowa”]. Pytanie, co z innymi jednostkami organizacyjnymi, nie będącymi osobami prawnymi? Będąc całkowicie przeciwko strefie, uważamy, że jeżeli musiałaby jednak istnieć, to wyłączenie spod wymogów SCT powinno obejmować bezterminowo mieszkańców nie tylko Krakowa, ale również okolicznych powiatów, a także przedsiębiorców (niezależnie od formy prowadzenia działalności), którzy mają siedzibę lub prowadzą działalność w Krakowie lub w okolicznych powiatach. <i>5.Zaproponowany projekt zakłada, że samochody, które nie mogłyby wjechać do Strefy ze względu na wielkość emisji, albo dlatego, że nie mogą skorzystać np. z wyłączenia dla mieszkańca, mogłyby jednak zostać dopuszczone do wjazdu, ale po wniesieniu opłaty (godzinowej, dziennej, miesięcznej).</i> <i>Jak oceniasz takie rozwiązanie?</i> Jesteśmy przeciwni opłatom za wjazd. Projektodawca zapisał maksymalne dopuszczone przez ustawę opłaty. To pokazuje, że projektodawcom poprzez wprowadzenie wyśrubowanych norm i jednocześnie umożliwienie odpłatnego wjazdu, zależy nie na czystym powietrzu, ale na uzyskaniu środków finansowych kosztem posiadaczy pojazdów. Szczególnie dotkliwe opłaty będą dla pracowników i drobnych przedsiębiorców spod Krakowa. Będą oni musieli wygospodarować dodatkowo 500 zł miesięcznie na pokrycie dodatkowych kosztów za wjazd do miasta. Wyobraźmy sobie osobę z podkrakowskiej gminy, która pracuje w Krakowie, ma rodzinę na utrzymaniu i kupiła niedawno diesla z 2013 roku. Zaznaczmy jeszcze raz, że według uchwały z 2022 roku taki diesel by wjechał i to bezpłatnie. W związku z tym ta osoba brała pod uwagę wejście w życie strefy, nabywając pojazd. A teraz? Nie może sprzedać stosunkowo nowego samochodu, bo jego wartość spadła (nie odpowiada już normom) i nie stać go na nowszy, porównywalny model. Musi zatem płacić. Kosztem swojej rodziny. A za trzy lata już nie wjedzie. Czy będzie jeszcze pracować w Krakowie? Autorzy projektu nie biorą takich uwarunkowań pod uwagę.	
--	--	---	--

			6. <i>Propozycja nowych zasad SCT w Krakowie zawiera liczną listę wyjątków (zapoznaj się z nimi). W skrócie: spod zakazu wjazdu do Strefy przez pięć lat będą na przykład zwolnione pojazdy należące do krakowian, tzw. pojazdy specjalne (z taką adnotacją w dowodzie rejestracyjnym) czy historyczne/zabytkowe.</i> <i>Odnies się do tej listy, oceń ją opisowo. A jeśli uważasz, że jeszcze jakaś grupa społeczna lub grupa pojazdów powinna zostać uwzględniona — wypisz poniżej te propozycje.</i> Lista istotnych wyjątków jest zbyt krótka, ograniczenia czasowe są niezrozumiałe, a w części niemożliwe do realizacji - np. co ma zrobić Krakowianin - właściciel pojazdu historycznego, który parkuje pojazd pod domem lub w garażu? Na ponad trzysta dni ma wywieść swój samochód za miasto? Wyłączenie spod wymogów SCT powinno obejmować bezterminowo mieszkańców nie tylko Krakowa, ale również okolicznych powiatów, a także przedsiębiorców, którzy mają siedzibę lub prowadzą działalność w Krakowie lub w okolicznych powiatach, a także wszystkie pojazdy historyczne/zabytkowe. Nie powinno być także wymogu wcześniejszego zgłaszania pojazdu przez właściciela, w szczególności przedkładania szeregu dokumentów dotyczących opodatkowania czy zameldowania. Podsumowując, apelujemy o zakończenie prac nad zaprezentowanym projektem i niekierowanie go do Rady Miasta Krakowa. Dopiero przedstawienie oceny jakości powietrza przez GIOŚ za 2024 rok, powinno stanowić początek nowych działań związanych z SCT w Krakowie. Polegających albo na uchyleniu dotychczasowej uchwały, albo - jeżeli obowiązek rzeczywiście będzie z tej oceny wynikał - polegających opracowaniu projektu z uwzględnieniem wyżej przedstawionych uwag. Andrzej [REDACTED] Wiceprezes Fundacji Wolność i Własność	
30	Mariusz [REDACTED] Mieszkaniec Krakowa	Uwagi ogólne i szczegółowe	Jestem mieszkańcem Krakowa i mam bardzo duże uwagi i zastrzeżenia co do chęci wprowadzenia strefy czystego transportu w granicach całego Krakowa. Jestem użytkownikiem samochodu z silnikiem benzynowym zasilany gazem LPG. Jestem zbulwersowany zapisami w ustawie. Chciałbym tutaj zwrócić uwagę na jeden z wielu problemów nie mówiąc już o wielkości strefy bo to jest jakaś paranoja. Moja uwaga dotyczy zapisu że do strefy nie mogą wjechać samochody z silnikiem benzynowym które nie spełniają normy euro 4 lub rocznika 2005. A co w przypadku kiedy producent produkował pojazd w latach np. 2001-2005. Pojazdy te miały taki same wyposażenie, silniki itp.	Uwaga w zakresie obszaru przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku

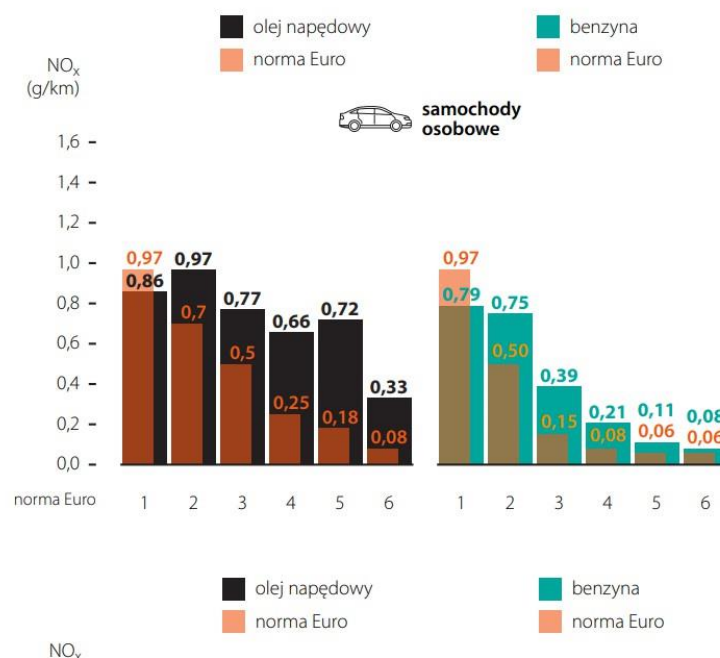
			Natomiast nie spełniają normy euro 4 tylko normę euro 3 i co w przypadku, kiedy jeden mieszkaniec posiada pojazd z 2004 i już nie może się poruszać, a drugi posiada z 2005 i może się już poruszać chociaż według CEP nie spełnia normy euro 4. Podobnie przedstawia się sprawa z niektórymi markami samochodów z silnikiem diesla które byty produkowany na przełomie lat 2016-2019 mowa tu oczywiście o jednej modelu pojazdu, tym samym silniku, tym samym rodzajem wyposażenia, różnica jest tylko w rocznikach. Tutaj sytuacja jest taka sama jak w przypadku, który opisałem wyżej. Sprawa nalepek na samochody, dlaczego ja mieszkaniec muszę jeszcze za to płacić, to jest skandal. Takie nalepki powinny być dostępne na stacjach diagnostycznych, lub na portalu np. mobywatel a Państwo jeszcze każecie po urzędach chodzić. Kolejna uwaga która mnie bulwersuje to obszar jaki ma obejmować strefa, nigdzie indziej nie ma czegoś takiego jak wymyślili sobie włodarze miasta. Nie zgadzam się z taką formą strefy, jest to dla mnie ograniczanie moich praw i protestuję przeciwko wprowadzeniu strefy czystego transportu. A co Państwo powiecie na zanieczyszczenia które napływają z gmin ościennych, samolotów które latają nam nad blokami? Nie możecie Państwo zakazać mi dojazdu do mojej własności. Mógłbym tak pisać bo naprawdę jest o czym i to co Państwo zaproponowaliście to jakieś oderwanie od rzeczywistości, fantazja chorego umysłu. Pomysł doprowadzi do wzrostu cen i usług i tym samym, my jako mieszkańcy staniemy się biedniejsi i Ja jako mieszkaniec na to się nie godzę i tym samym mówię stanowczo NIE dla wprowadzenia w Krakowie Strefy czystego transportu	poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT. Uwaga w zakresie wymagalnych normy Euro przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT. Uwaga w zakresie nalepek nieuwzględniona Regulacje dotyczące nalepek zostały zawarte w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wzór nalepki zawierającej numer rejestracyjny pojazdu został ustalony w Rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy
--	--	--	---	--

				czystego transportu
31	Bartosz ████████ Mieszkaniec Krakowa		w związku z przedłużeniem konsultacji społecznych chciałbym dodać od siebie jeszcze kilka uwag, które przychodzą mi do głowy po zesłotygodniowym spotkaniu konsultacyjnym w sprawie SCT. Uważam, że kilka kwestii nie wybrzmiało wystarczająco wyraźnie, niektóre nie zostały poruszone, a z perspektywy czasu uważam, że powinny. Na początek zaznaczę, że jestem mieszkańcem Krakowa od urodzenia, absolwentem Wydziału Chemii Uniwersytetu Jagiellońskiego (kierunek: ochrona środowiska), zawodowo od 10 lat pracuję w akredytowanym laboratorium badawczym zajmującym się m.in. badaniami środowiska i jednocześnie jestem pasjonatem motoryzacji, a nawet mechanikiem-amatorem. Myślę, że mam solidne podstawy i argumenty by wypowiedzieć się w kwestii SCT. Pomysł i projekt tzw. Strefy Czystego Transportu uważam za całkowicie chybiony i nie zgadzam się na żadną SCT poza jednym wyjątkiem: przyjęcia, że obecna strefa ograniczonego ruchu wewnątrz I obwodnicy (Rynek Główny i okoliczne ulice) jest właśnie Strefą Czystego Transportu, gdzie bez specjalnego zezwolenia mieszkaniac może jeździć tylko rowerem lub hulajnogą, a nie jakimkolwiek samochodem. Co więcej, postulowałbym ograniczenie ruchu taksówek, para-taksówek, meleksów hulajnóg elektrycznych oraz rowerów elektrycznych na tym obszarze. Pomysł i projekt tzw. Strefy Czystego Transportu uważam za całkowicie chybiony i nie zgadzam się na żadną SCT poza jednym wyjątkiem: przyjęcia, że obecna strefa ograniczonego ruchu wewnątrz I obwodnicy (Rynek Główny i okoliczne ulice) jest właśnie Strefą Czystego Transportu, gdzie bez specjalnego zezwolenia mieszkaniac może jeździć tylko rowerem lub hulajnogą, a nie jakimkolwiek samochodem. Co więcej, postulowałbym ograniczenie ruchu taksówek, para-taksówek, meleksów hulajnóg elektrycznych oraz rowerów elektrycznych na tym obszarze. Pierwsza i podstawowa kwestia do wyjaśnienia: emisja spalin i ich poszczególnych składników zależy przede wszystkim od ilości spalanej paliwa. A ta głównie zależy od czasu pracy silnika, ilości przejechanych kilometrów, pojemności silnika i jego stanu technicznego, płynności jazdy (który wynika warunków drogowych i stylu prowadzenia samochodu przez kierowcę). Od zastosowanej technologii oczyszczania spalin oczywiście również, ale to jest kwestia mniej więcej... czwartorzędna. Ilościowa emisja np. tlenków azotu jest proporcjonalna do ilości pokonanych kilometrów. Skoro są samochody, które <u>dziennie</u> przejeżdżają np. 200 km i takie, które 200 km pokonują <u>rocznie</u>, to jest to potencjalnie 365 razy większa emisja w tym pierwszym przypadku. A przecież są jeszcze inne zmienne, o których wspominałem wyżej. Rocznik pojazdu to już w ogóle fatalne kryterium. Samochody starsze (szczególnie z silnikami o mniejszej pojemności) mogą bez problemu pod względem technicznym spełniać wyższe normy, których w momencie wprowadzenia modelu na rynek po prostu nie było. Jest bardzo wiele takich przypadków. Natomiast samochody kilkuletnie mogą technicznie nie spełniać nawet starszych norm, np. jeśli są z złym stanie technicznym, usunięto z nich katalizatory lub filtry cząstek stałych lub poddano te pojazdy innym modyfikacjom, np. tzw. chiptuningowi. Warto też wspomnieć „aferę VW” („dieselgate”) sprzed kilku lat. Warto pamiętać, że normy Euro obowiązują producentów	Uwaga w zakresie obszaru SCT nieuwzględniona Proponowany obszar I obwodnicy ma stosunkowo niewielkie rozmiary i nie gwarantuje ograniczenia zanieczyszczeń z transportu i osiągnięcia poprawy jakości powietrza na terenie całego miasta. Uwaga w zakresie ograniczenia ruchu pojazdów nieuwzględniona Celem SCT nie jest ograniczenie ruchu pojazdów, a zmniejszenie ich emisyjności. Uwaga w zakresie wymaganych norm emisji nieuwzględniona Uprawnieniem Gminy Miejskiej Kraków jest

wprowadzających na rynek nowe samochody. Kierowanie się normą Euro przy samochodach starszych niż okres obowiązywania gwarancji producenta jest błędne, bo wbrew Państwa propagandzie nie oddaje rzeczywistej emisji kilometrowej. Już raport NIK z 2019 pokazuje, że realne emisje kilometrowe znacząco odbiegają od deklarowanych przez producentów. Co ważne, są to badania sprzed 6 lat i jestem przekonany, że pojazdy z homologacją Euro 6 mają już znacznie wyższe realne poziomy emisji.

Infografika nr 12

Porównanie średniej emisji NO_x skontrolowanych samochodów osobowych i dostawczych, pogrupowanej według normy Euro i rodzaju paliwa



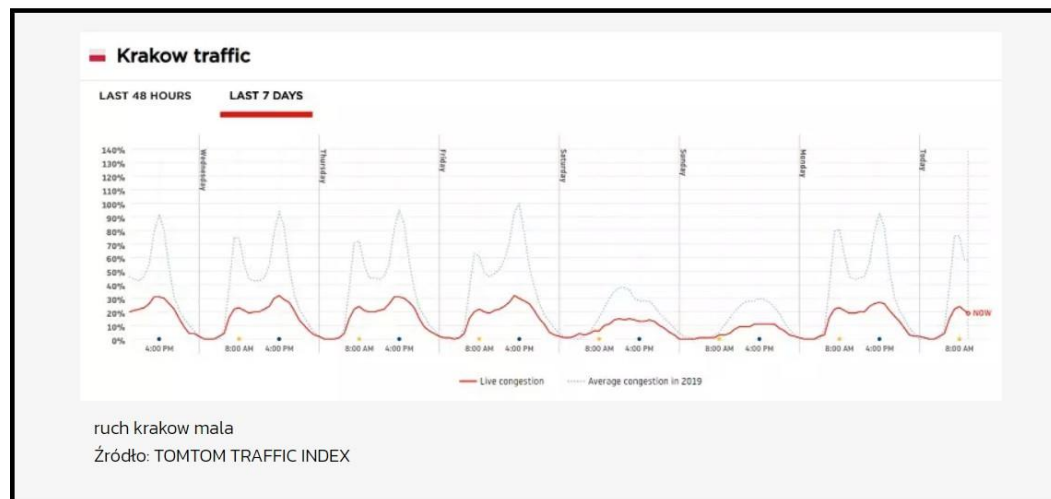
Kolejna bardzo ważna kwestia, to ilości samochodów z poszczególnych kategorii rocznikowych. Państwo możecie bez problemu wystąpić o udostępnienie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i ustalić, ile samochodów z różnych kategorii Euro jest zarejestrowanych i użytkowanych (należy pominąć tzw. „martwe dusze”) w Krakowie oraz ile średnio pokonują one kilometrów. Kto ma jakieś pojęcie o motoryzacji, ten widzi, że najwięcej porusza się samochodów kilku i kilkunastoletnich. Jest ich więcej i są intensywniej eksploatowane niż pojazdy z lat 90. Te ostatnie stanowią dzisiaj margines i wbrew Państwa propagandzie sumarycznie nie emitują wcale tak wiele zanieczyszczeń.

wprowadzenie SCT i dopuszczenie do wjazdu do Strefy pojazdów spełniających określone normy emisji spalin. Gmina, w tym jednostka zarządzająca SCT, nie jest uprawniona do kontroli czy dany pojazd spełnia określoną i przypisaną w CEP normę emisji spalin.

		Kolejny argument jest taki, że wymiana pojazdów na nowsze następuje i tak naturalnie: w 2005 roku średni rocznik samochodu w Polsce to był ok. 1994. Obecnie średni rocznik to ok. 2010. W tym tempie wymiany za 10 lat średnio będziemy mieli samochody z rocznika 2020. W latach 90, kiedy się wychowywałem, standardem były gaźnikowe Duże Fiaty, Maluchy, Polonezy, dwusuwowe Wartburgi, kopjące Stary czy Ikarusy. I nikt nie robił nikomu problemu z jazdą po mieście. Dzisiaj tych samochodów już praktycznie nie ma, a Wy wmawiacie ludziom, że obecne samochody kilkunastoletnie są „stare i trujące”. Co za absurd! Prawda jest taka, że jeśli jakiś samochód ma dzisiaj 20, 30 czy więcej lat i nadal jest sprawny technicznie, to najprawdopodobniej oznacza, że relatywnie mało jeździł, a więc i mało emitował. Te, które wyemitowały dużo, zrobiły to i już są zezłomowane. Karanie ludzi, za to że mało jeżdżą i dbają o samochody (a więc i środowisko), to coś, przeciwko czemu stanowczo protestuję! Jeśli jakiś samochód jest niesprawny technicznie i jego skład spalin jest nieprawidłowy, to powinien zostać wykluczony z ruchu przez stację kontroli pojazdów (podczas corocznego przeglądu) lub przez policję (podczas kontroli). Zakazywanie poruszania się po mieście samochodami ze względu na wiek, co Państwo proponujecie, jest skandalicznym pomysłem! Przy okazji chciałbym zwrócić uwagę na kwestię płynności ruchu w mieście. Wprowadzacie Państwo wiele ograniczeń i utrudnień w ruchu, które zwiększają korki, a więc i emisję spalin. Podręcznikowym przykładem jest Nową Huta, gdzie jeszcze kilka lat temu układ ulic pozwalał na sprawne przemieszczanie się po rejonie. Korki nie były takim problemem, jak w innych częściach miasta. Z punktu A do punktu B można było przedostać się zwykle na kilka sposobów i rejon uchodził na jeden z najpraktyczniejszych w Krakowie do przemieszczania się. Niestety zmiany, które zaszły kilka lat temu w sygnalizacji świetlnej (sygnalizatory kierunkowe w lewo) na Alei Jana Pawła II i Alei Gen. Andersa oraz wydzielenie pasów wyłącznie do zawracania na Alei Gen. Andersa w praktyce zwężyły niektóre skrzyżowania z dwóch do jednego pasa. Obecnie ruch na tych ulicach, a w efekcie i całej dzielnicy jest wyraźnie utrudniony, spowolniony, a korki tworzą się tam, gdzie ich wcześniej nie było. A korki to - jak już ustaliliśmy - zwiększona emisja spalin. Kolejny wątek wart podkreślenia: podczas najściślejszego lockdownu od 24 marca do 11 kwietnia 2020 roku średnie stężenie tlenków azotu przy Al. Krasińskiego było na wyższym poziomie niż w analogicznym okresie rok później czy nawet w minionym 2024 roku. A ruch wówczas wcale nie był mniejszy o zaledwie 20%, jak próbował przekonywać pan Maciej Piotrowski podczas spotkanie konsultacyjnego w grudniu, tylko więcej. 20% to była średnia roczna różnica, ale w okresie marcowo- kwietniowym 2020 ruch był dużo mniejszy niż zwykle. Dlaczego więc stężenie tlenków azotu były większe niż w analogicznych okresach w kolejnych latach? [tabele danych archiwalnych Aleja Krasińskiego NO2]	
--	--	---	--

W Krakowie 24%, przed rokiem 76%. Spadek o 52%.

KRAKÓW (kliknij w grafikę, aby powiększyć)



Podczas zesztotygodniowego spotkania konsultacyjnego pokazywaliście Państwo wykres obrazujący spadek średniego rocznego stężenie tlenków azotu na stacji przy Al. Krasińskiego z ponad 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w roku 2012 do niewiele ponad 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w roku 2024. Szkoda, że nie pokazano wartości starszych – z lat 90. na przykład. Podejrzewam, że wówczas średnie stężenia roczne mogłyby być kilkukrotnie wyższe od obecnych. Warto pamiętać i o tej perspektywie. Mamy systematyczny spadek i on będzie postępował dalej niezależnie od wprowadzania czy nie SCT.

Warto też podkreślić, że w zanieczyszczeniach komunikacyjnych w Krakowie problemem nie jest to, że samochody są stare, ale to, że samochodów jest dużo i dużo stoją w korkach. Ponadto ukształtowanie terenu i napływ zanieczyszczeń z wyżej położonych gmin ościennych też powodują kumulację zanieczyszczeń w centrum miasta. Nie można też zapominać o lotnisku Balice położonym, jak na lotnisko, bardzo blisko centrum Krakowa.

Przy okazji chciałbym dodać, że jestem zawiedziony niskim poziomem konsultacji społecznych, które Państwo prowadzicie. Kiepskie przygotowane merytoryczne prelegentów, wprowadzanie słuchaczy w błąd (przykłady pierwsze z brzegu: „samochody z LPG są tak samo brudne jak diesle” czy jakoś tak, upieranie się przy tym, że sprawie SCT nie można przeprowadzić referendum...), słabe nagłośnienie... A ankiety internetowe fatalne – nie dość, że można wypełnić dowolną ilość razy, to jeszcze sugerowanie odpowiedzi czy brak podstawowego pytania, czy mieszkaniom w ogóle zgadza się na jakąkolwiek SCT.

Propozycje rozwiązań

Reorganizacja i upłynnienie ruchu:

-likwidacja progów zwalniających, zbędnych zwężek, zakazów, sygnalizatorów,

			-inteligentna regulacja sygnalizacji świetlnej, przywrócenie „zielonej fali”, -przywrócenie niepotrzebnie ograniczonych miejsc parkingowych (przykładowo: przy ulicach Bernardyńskiej i Kordeckiego powinno być parkowanie skośne, a nie równoległe, które powoduje bezsensowne zmniejszenie ilości miejsc, a chodniki w tych miejscach są na tyle szerokie, że parkowanie równoległe jest bezzasadne). Jak najszybsze domknięcie autostradowej obwodnicy miasta. Budowa kolejnych parkingów park&ride na obrzeżach miasta oraz w gminach ościennych. Zwiększenie ilości roślin pochłaniających zanieczyszczenia, rozwój i zwiększenie ilości obszarów zielonych. Rozwój kolei aglomeracyjnej (bardzo duży potencjał!). Obniżenie cen biletów komunikacji miejskiej, szczególnie dla mieszkańców, ale też osób spoza miasta, które zostawiają samochody na parkingach park&ride lub przyjeżdżających koleją. Można rozważyć zniżki (np. bilety ulgowe) dla osób, które wybrały komunikację miejską zamiast samochodu (na okazanie dowodu rejestracyjnego – dla kierowcy i pasażerów w ilości takiej jak ilość miejsc w samochodzie). Usprawnienie komunikacji miejskiej, częstsze kursy. Ograniczenie zabudowywania przestrzeni miasta i korytarzy powietrznych Myślę, że system ograniczenia korków, a jednocześnie realne zachęty do korzystania z komunikacji zbiorowej przyniosą lepsze efekty niż tania propaganda (za niemałe pieniądze...), dzielenie ludzi i podburzanie ich wprowadzeniem niesprawiedliwych zakazów. Warto rozmawiać z mieszkańcami i traktować ich poważnie i do tego Państwa zachęcam.	
32	Konrad [REDACTED]	Złagodzenie wymagań w stosunku do samochodów	Dotyczy: Uwagi do projektu wprowadzenia strefy czystego transportu w Krakowie W związku z planowanym wprowadzeniem strefy czystego transportu na terenie Krakowa, pragnę przedstawić swoje uwagi dotyczące proponowanych rozwiązań zawartych w projekcie. Uważam, że planowane regulacje w obecnym kształcie mogą przynieść negatywne skutki dla mieszkańców miasta i okolicznych miejscowości odprowadzających podatków Krakowie, w szczególności dla rodzin z klasy Średniej oraz lokalnych przedsiębiorstw. 1. Zbyt rygorystyczne wymagania norm Euro Zaproponowane w projekcie wymagania, tj. norma Euro 4 dla pojazdów z silnikami benzynowymi oraz Euro 6 w 2025 roku, a następnie Euro 6dT w 2030 roku, dla pojazdów z silnikami diesla, są zbyt restrykcyjne w obecnych warunkach ekonomicznych. Wysokie stopy procentowe, utrzymujące się wysokie raty kredytów hipotecznych oraz ogólny wzrost kosztów utrzymania spowodowany inflacją sprawiają, że wiele rodzin z klasy Średniej nie będzie w stanie pozwolić sobie na wymianę pojazdu napędzającego te normy. Wprowadzenie takich wymagań w krótkim czasie może znacząco obciążyć budżety domowe mieszkańców Krakowa. 2. Nagła zmiana wymagań względem wcześniejszych wersji projektu	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

		Wielu mieszkańców, kierując się wcześniejszą wersją projektu, zakładało konieczność spełnienia norm Euro 3 (benzyna) i Euro 5 (diesel). Na tej podstawie dokonywano zakupu pojazdów, które miały zapewniać możliwość użytkowania ich w strefie czystego transportu. Zmiana tych wymagań wpłynęła na spadek wartości takich pojazdów oraz wymusiła ich sprzedaż z dużą stratą. Taka sytuacja wprowadza niepewność wśród mieszkańców i zniechęca do planowania długoterminowego. 3. Podniesienie kosztów życia mieszkańców miasta i okolic wyniku planowanych opłat za wjazd Wprowadzenie restrykcyjnych norm wpłynęło również na przedsiębiorców a zwłaszcza dostawców firm kurierskie, których floty składają się głównie z pojazdów z silnikami diesla. Koszt wymiany floty lub opłaty za wjazd do strefy czystego transportu zostaną przeniesione na ceny artykułów codziennego użytku dostarczanych mieszkańcom. Finalnie, dodatkowe koszty związane z funkcjonowaniem strefy ponownie obciążą portfele mieszkańców, zwiększając koszty życia w Krakowie i okolicznych miejscowościach. 4. Nieefektywne kryterium minimalnego rocznika pojazdu Projekt przewiduje, że decydujące znaczenie będzie miał rocznik pojazdu, co prowadzi do nieracjonalnych sytuacji. Na przykład dwa pojazdy o identycznej specyfikacji technicznej, ale różniące się rocznikiem, będą traktowane odmiennie. Samochód z roku 2018 może uzyskać możliwość wjazdu do strefy, mimo że nie spełnia normy Euro, podczas gdy jego odpowiednik z 2017 zostanie wykluczony. Kryterium minimalnego rocznika jest więc nieefektywne i powinno zostać zastąpione oceną parametrów pojazdu. Podsumowanie uwag Rozumiem potrzebą ochrony Środowiska i poprawy jakości powietrza w Krakowie, jednak wdrażanie tak rygorystycznych wymagań w obecnej sytuacji ekonomicznej może wywołać negatywne skutki społeczne i gospodarcze. Apeluje o ponowne przeanalizowanie projektu strefy czystego transportu oraz uwzględnienie bardziej elastycznych i sprawiedliwych rozwiązań, które będą możliwe do zaakceptowania przez mieszkańców Krakowa i okolicznych miejscowości odprowadzających również podatki Krakowie. Wniosek formalny Kompromisowym rozwiązaniem, które postuluję jest powrót do poprzedniej wersji projektu strefy czystego transportu, czyli Euro3 (benzyna) i Euro5 (diesel) w roku 2025 oraz Euro4 (benzyna) i Euro6 (diesel) w roku 2030.	
33	Fundacja Frank Bold 	Uwagi do projektu uchwały w sprawie planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie 1. W § 1 proponuje się zmienić datę ustanowienia strefy czystego transportu na 1 stycznia 2026 r. Przewidziana w projekcie data 1 lipca 2025 r. pozostawia zbyt mało czasu na dostosowanie się oraz na przeprowadzenie kampanii informacyjnej. 2. W § 3 ust. 2 budzi poważne wątpliwości interpretacyjne ze względu na to, że zgodnie z pkt. 1 Załącznika nr 1, granice strefy czystego transportu wyznaczają granice administracyjne	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego

		miasta Krakowa. Zatem w większości wypadków umożliwienie zawrócenia pojazdu na granicy Strefy bez konieczności wjeżdżania na jej obszar wymagałoby ingerencji w organizację ruchu poza granicami administracyjnymi miasta Krakowa. Problemu tego nie rozwiązuje lista wyłączeń ze strefy, zawarta w pkt. 2 Załącznika 1. 3. W § 3 ust. 4 może sugerować, że Prezydent miasta Krakowa może we własnym zakresie wyznaczać obiekty i drogi dojazdowe do nich, wyłączone ze strefy. Aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych proponujemy zmienić brzmienie ww. przepisu na następujące: „4. Ze strefy czystego transportu wyłączone są wybrane obiekty istotne z punktu widzenia interesu społecznego oraz drogi umożliwiające dojazd do tych obiektów, określone w załączniku nr 1.”. 4. 5. W § 5 ust. 1 pkt 2 należy usunąć zbędne sformułowanie „zwaną dalej Nalepką”. W § 5 ust. 2 wątpliwości budzi zwolnienie z obowiązku zgłoszenia pojazdu w przypadku pojazdów zarejestrowanych poza Polską, ale w krajach członkowskich UE lub EFTA. Należy zweryfikować, czy sprawdzenie danych takich pojazdów za pomocą centralnej ewidencji pojazdów jest faktycznie możliwe. Jeżeli może być to niemożliwe lub utrudnione, wskazane jest objęcie obowiązkiem zgłoszenia wszystkich pojazdów zarejestrowanych poza Polską. Jest to jednocześnie uzasadnione ryzykiem uznania obecnie proponowanego w projekcie uchwały rozwiązania jako dyskryminującego osoby, które są objęte obowiązkiem dokonania zgłoszenia. 6. W § 6 ust. 1 należy zmienić sformułowanie „w ppkt. 2), pkt 1, § 5. niniejszej uchwały” na „w § 5 ust. 1 pkt 2”. 7. W § 7 ust. 2 tiret trzecie wątpliwości budzi ustalenie opłaty abonamentowej uprawniającej do poruszania się po strefie przez okres jednego miesiąca kalendarzowego. Art. 39 ust. 7 pkt 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych określa maksymalną wysokość opłaty abonamentowej za jeden miesiąc, nie zaś za miesiąc kalendarzowy. 8. Rozważyć należy wprowadzenie możliwości zwolnienia z opłaty, o której mowa w § 7 uchwały, w szczególnie uzasadnionych okolicznościach, np. w przypadku potrzeby dojazdów do szpitala przez osobę w trudnej sytuacji finansowej. Należy rozważyć również wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego zwolnienie od zakazu wjazdu do strefy w sytuacjach awaryjnych po zakończeniu okresu obowiązywania opłaty. 9. W § 8 przewidziano jedynie obowiązek upowszechnienia treści uchwały w prasie, co nie realizuje celu, jakiemu ma służyć art. 40 ust. 2 pkt 4 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Należy rozszerzyć obowiązek informacyjny o przeprowadzenie kompleksowej kampanii informacyjnej prezentującej w sposób przystępny i zrozumiały zasady obowiązujące w strefie czystego transportu za pośrednictwem mediów tradycyjnych, Internetu, wyświetlaczach w środkach transportu zbiorowego itp. Obowiązek informacyjny powinien zostać również poszerzony o zobowiązanie do opracowania i udostępnienia dokładnej i czytelnej mapy prezentującej granice strefy wraz z wyłączonymi z niej obiektami i drogami dojazdowymi. 10. W załączniku nr 1 ust. 2 pkt 3 należy powiązać zmianę granic strefy z konkretnym zdarzeniem prawnym, np. z uzyskaniem ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi.	projektu nowej uchwały o SCT.
--	--	--	-------------------------------

		11. W załączniku nr 1: a. Należy rozważyć umożliwienie wjazdu na większą liczbę parkingów Park and Ride znajdujących się wewnątrz granic strefy. Zasadą powinno być wyłączenie parkingów Park and Ride oraz dróg dojazdowych do tych parkingów ze strefy. Jedynie w przypadku parkingów zlokalizowanych daleko od granic strefy, a dojazd do nich wymaga przejazdu przez tereny zabudowy mieszkaniowej, uzasadniona jest rezygnacja z wyłączenia tych parkingów ze strefy. Obecnie dopuszczono wjazd na tylko jeden parking Park and Ride (przy pętli tramwajowej Górka Narodowa). b. Należy rozważyć ograniczenie obszaru strefy do 3 obwodnicy Krakowa i granic strefy ochrony uzdrowiskowej Swoszowice. 12. W załączniku nr 2: a. W pkt 4 niezrozumiałe jest wyłączenie z zakazu wjazdu do strefy pojazdów organizacji pozarządowych, w tym organizacji zajmujących się ochroną środowiska. Ponadto, nie jest jasne, czy wyłączenie dotyczy pojazdów będących własnością wskazanych tam podmiotów, czy również pojazdów użytkowanych na podstawie stosunku cywilnoprawnego. Należy również wskazać, że wyłączenie to stwarza ryzyko nadużyć (np. utworzenia przez osoby spoza Krakowa organizacji pozarządowej pozornie zajmującej się działalnością wskazaną w pkt 4, której pojazdy byłyby wykorzystywane do poruszania się po strefie). Poważne wątpliwości budzi również zwolnienie pojazdów kościelnych osób prawnych, pojawia się m.in. pytanie, czy wyłączenie to obejmuje również pojazdy osób prawnych innych związków wyznaniowych. Wątpliwa jest również zasadność tego zwolnienia wobec wszystkich kościelnych osób prawnych, bez względu na ich siedzibę. b. Pkt 5 zawiera szereg regulacji, które stwarzają ryzyko poważnych nadużyć. Przykładowo, ze względu na brzmienie lit. a, b i d możliwe będzie wynajęcie samochodu niespełniającego wymagań obowiązujących w strefie przez mieszkańca Krakowa po 30 czerwca 2025 r. o ile właściciel tego pojazdu (również niebędący mieszkańcem Krakowa) został jego właścicielem przed 30 czerwca 2025 r. Pojawia się również ryzyko zakładania osób prawnych (spółek, stowarzyszeń, fundacji) w celu omijania ograniczeń obowiązujących w strefie. Ponadto, brak jest wymogu, aby osoba uprawniona do wyłączenia (np. będąca mieszkańcem Krakowa lub pracownikiem zatrudnionym w Krakowie) kierowała pojazdem lub była w nim obecna jako pasażer. c. Termin określony w pkt. 5 lit. d nie powinien ulec zmianie, nawet po uwzględnieniu uwagi nr 1 dotyczącej momentu ustanowienia strefy czystego transportu. Jednocześnie punkt ten powinien obejmować nie tylko kwestię własności, ale również inne warunki określone w pkt. 5 lit. a, w szczególności dotyczące daty zawarcia umowy, na podstawie której pojazd jest używany. d. Pkt 9 zawiera regulację dotyczącą wyłącznie pojazdów zarejestrowanych poza UE i EFTA, przez co może zostać uznany za dyskryminujący. e. Niezbędne są korekty nieprawidłowo sformułowanych odesłań (np. zastąpienie zwrotu „ppktach a) i b)” zwrotem: „lit. a i b”). 13. W załączniku nr 3:	
--	--	--	--

			a. W ust. 1 pkt 2 tiret drugie wątpliwości budzi upoważnienie Prezydenta miasta Krakowa do określenia przypadków, w których zastosowanie będzie miała korespondencyjna forma odbioru nalepki. Należy wskazać, że zgodnie z art. 40 ust. 2 pkt 5 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, obligatoryjnym elementem uchwały w sprawie strefy czystego transportu jest szczegółowy sposób wydawania nalepki. Zatem niedopuszczalne wydaje się upoważnienie Prezydenta miasta Krakowa do samodzielnego uregulowania materii, która powinna zostać szczegółowo określona w treści uchwały. b. W ust. 4 pkt 1 określono uprawnienie Prezydenta miasta Krakowa do żądania okazania dokumentów w przypadku pojazdów zarejestrowanych w jednym z krajów członkowskich UE lub EFTA. Budzi to wątpliwości, ponieważ zgodnie z § 5 ust. 1 i 2 uchwały pojazdy takie są co do zasady wyłączone z obowiązku zgłoszenia i oznaczenia nalepką. 14. Ponadto, mapa strefy opublikowana na stronie internetowej ZTP jest nieczytelna i może sugerować przeciętnemu odbiorcy, że po oddaniu do użytkowania drogi S7 na odcinku od węzła Nowa Huta do węzła Mistrzejowice, obszar na wschód od tej drogi zostanie włączony do strefy, podczas gdy w rzeczywistości obszar strefy zostanie wówczas pomniejszony.	
34	Koleje Małopolskie sp z.o.o. 	Termin	Dotyczy: planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie W nawiązaniu do toczących się konsultacji w sprawie planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) i przedłożonego projektu uchwały w tym zakresie zgłaszamy, iż na podstawie przeprowadzonych rozmów z naszymi partnerami biznesowymi, że zaplanowany termin wejścia w życie uchwały może skutkować zaburzeniami w funkcjonowaniu przewoźników w transporcie drogowym osób na terenie województwa małopolskiego. Wynika to z niemożności dostosowania floty autobusowej przez przewoźników w w/w okresie.	Uwaga nieuwzględniona Projekt uchwały przewiduje możliwość wjazdu do SCT pojazdami niespełniającymi wymagań Strefy po uiszczeniu opłaty emisyjnej.
35	Polski Alarm Smogowy	Uwagi ogólne i szczegółowe	Uwagi do projektu uchwały w sprawie planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie w ramach prowadzonych konsultacji społecznych - W § 1 proponuje się zmienić datę ustanowienia strefy czystego transportu na 1 stycznia 2026 r. Przewidziana w projekcie data 1 lipca 2025 r. pozostawia zbyt mało czasu na dostosowanie się oraz na przeprowadzenie kampanii informacyjnej. - W § 3 ust. 2 budzi poważne wątpliwości interpretacyjne ze względu na to, że zgodnie z pkt. 1 Załącznika nr 1, granice strefy czystego transportu wyznaczają granice administracyjne miasta Krakowa. Zatem w większości wypadków umożliwienie zawrócenia pojazdu na granicy Strefy bez konieczności wjeżdżania na jej obszar	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

			wymagałoby ingerencji w organizację ruchu poza granicami administracyjnymi miasta Krakowa. Problemu tego nie rozwiązuje lista wyłączeń ze strefy, zawarta w pkt. 2 Załącznika 1. 3. W § 3 ust. 4 może sugerować, że Prezydent miasta Krakowa może we własnym zakresie wyznaczać obiekty i drogi dojazdowe do nich, wyłączone ze strefy. Aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych proponujemy zmienić brzmienie ww. przepisu na następujące: „4. Ze strefy czystego transportu wyłączone są wybrane obiekty istotne z punktu widzenia interesu społecznego oraz drogi umożliwiające dojazd do tych obiektów, określone w załączniku nr 1.”. 4. W § 5 ust. 1 pkt 2 należy usunąć zbędne sformułowanie „zwaną dalej Nalepką”. 5. W § 5 ust. 2 wątpliwości budzi zwolnienie z obowiązku zgłoszenia pojazdu w przypadku pojazdów zarejestrowanych poza Polską, ale w krajach członkowskich UE lub EFTA. Należy zweryfikować, czy sprawdzenie danych takich pojazdów za pomocą centralnej ewidencji pojazdów jest faktycznie możliwe. Jeżeli może być to niemożliwe lub utrudnione, wskazane jest objęcie obowiązkiem zgłoszenia wszystkich pojazdów zarejestrowanych poza Polską. Jest to jednocześnie uzasadnione ryzykiem uznania obecnie proponowanego w projekcie uchwały rozwiązania jako dyskryminującego osoby, które są objęte obowiązkiem dokonania zgłoszenia. 6. W § 6 ust. 1 należy zmienić sformułowanie „w ppkt. 2), pkt 1, § 5. niniejszej uchwały” na „w § 5 ust. 1 pkt 2”. 7. W § 7 ust. 2 tiret trzecie wątpliwości budzi ustalenie opłaty abonamentowej uprawniającej do poruszania się po strefie przez okres jednego miesiąca kalendarzowego. Art. 39 ust. 7 pkt 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych określa maksymalną wysokość opłaty abonamentowej za jeden miesiąc, nie zaś za miesiąc kalendarzowy. 8. Rozważyć należy wprowadzenie możliwości zwolnienia z opłaty, o której mowa w § 7 uchwały, w szczególnie uzasadnionych okolicznościach, np. w przypadku potrzeby dojazdów do szpitala przez osobę w trudnej sytuacji finansowej. Należy rozważyć również wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego zwolnienie od zakazu wjazdu do strefy w sytuacjach awaryjnych po zakończeniu okresu obowiązywania opłaty. 9. W § 8 przewidziano jedynie obowiązek upowszechnienia treści uchwały w prasie, co nie realizuje celu, jakiemu ma służyć art. 40 ust. 2 pkt 4 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Należy rozszerzyć obowiązek informacyjny o przeprowadzenie kompleksowej kampanii informacyjnej prezentującej w sposób przystępny i zrozumiały zasady obowiązujące w strefie czystego transportu za pośrednictwem mediów tradycyjnych, Internetu, wyświetlaczach w środkach transportu zbiorowego itp. Obowiązek informacyjny powinien zostać również poszerzony o zobowiązanie do opracowania i udostępnienia dokładnej i czytelnej mapy prezentującej granice strefy wraz z wyłączonymi z niej obiektami i drogami dojazdowymi.	
--	--	--	---	--

			10. W załączniku nr 1 ust. 2 pkt 3 należy powiązać zmianę granic strefy z konkretnym zdarzeniem prawnym, np. z uzyskaniem ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi. 11. W załączniku nr 1: a. Należy rozważyć umożliwienie wjazdu na większą liczbę parkingów Park and Ride znajdujących się wewnątrz granic strefy. Zasadą powinno być wyłączenie parkingów Park and Ride oraz dróg dojazdowych do tych parkingów ze strefy. Jedynie w przypadku parkingów zlokalizowanych daleko od granic strefy, a dojazd do nich wymaga przejazdu przez tereny zabudowy mieszkaniowej, uzasadniona jest rezygnacja z wyłączenia tych parkingów ze strefy. Obecnie dopuszczono wjazd na tylko jeden parking Park and Ride (przy pętli tramwajowej Górka Narodowa). b. Należy rozważyć ograniczenie obszaru strefy do 3 obwodnicy Krakowa i granic strefy ochrony uzdrowskiej Swoszowice. 12. W załączniku nr 2: a. W pkt 4 niezrozumiałe jest wyłączenie z zakazu wjazdu do strefy pojazdów organizacji pozarządowych, w tym organizacji zajmujących się ochroną środowiska. Ponadto, nie jest jasne, czy wyłączenie dotyczy pojazdów będących własnością wskazanych tam podmiotów, czy również pojazdów użytkowanych na podstawie stosunku cywilnoprawnego. Należy również wskazać, że wyłączenie to stwarza ryzyko nadużyć (np. utworzenia przez osoby spoza Krakowa organizacji pozarządowej pozornie zajmującej się działalnością wskazaną w pkt 4, której pojazdy byłyby wykorzystywane do poruszania się po strefie). Poważne wątpliwości budzi również zwolnienie pojazdów kościelnych osób prawnych, pojawia się m.in. pytanie, czy wyłączenie to obejmuje również pojazdy osób prawnych innych związków wyznaniowych. Wątpliwa jest również zasadność tego zwolnienia wobec wszystkich kościelnych osób prawnych, bez względu na ich siedzibę. b. Pkt 5 zawiera szereg regulacji, które stwarzają ryzyko poważnych nadużyć. Przykładowo, ze względu na brzmienie lit. a, b i d możliwe będzie wynajęcie samochodu niespełniającego wymagań obowiązujących w strefie przez mieszkańca Krakowa po 30 czerwca 2025 r. o ile właściciel tego pojazdu (również niebędący mieszkańcem Krakowa) został jego właścicielem przed 30 czerwca 2025 r. Pojawia się również ryzyko zakładania osób prawnych (spółek, stowarzyszeń, fundacji) w celu omijania ograniczeń obowiązujących w strefie. Ponadto, brak jest wymogu, aby osoba uprawniona do wyłączenia (np. będąca mieszkańcem Krakowa lub pracownikiem zatrudnionym w Krakowie) kierowała pojazdem lub była w nim obecna jako pasażer. c. Termin określony w pkt. 5 lit. d nie powinien ulec zmianie, nawet po uwzględnieniu uwagi nr 1 dotyczącej momentu ustanowienia strefy czystego transportu. Jednocześnie punkt ten powinien	
--	--	--	--	--

			obejmować nie tylko kwestię własności, ale również inne warunki określone w pkt. 5 lit. a, w szczególności dotyczące daty zawarcia umowy, na podstawie której pojazd jest używany. d. Pkt 9 zawiera regulację dotyczącą wyłącznie pojazdów zarejestrowanych poza UE i EFTA, przez co może zostać uznany za dyskryminujący. e. Niezbędne są korekty nieprawidłowo sformułowanych odesłań (np. zastąpienie zwrotu „ppktach a) i b)” zwrotem: „lit. a i b”). 13. W załączniku nr 3: a. W ust. 1 pkt 2 tiret drugie wątpliwości budzi upoważnienie Prezydenta miasta Krakowa do określenia przypadków, w których zastosowanie będzie miała korespondencyjna forma odbioru nalepki. Należy wskazać, że zgodnie z art. 40 ust. 2 pkt 5 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, obligatoryjnym elementem uchwały w sprawie strefy czystego transportu jest szczegółowy sposób wydawania nalepki. Zatem niedopuszczalne wydaje się upoważnienie Prezydenta miasta Krakowa do samodzielnego uregulowania materii, która powinna zostać szczegółowo określona w treści uchwały. b. W ust. 4 pkt 1 określono uprawnienie Prezydenta miasta Krakowa do żądania okazania dokumentów w przypadku pojazdów zarejestrowanych w jednym z krajów członkowskich UE lub EFTA. Budzi to wątpliwości, ponieważ zgodnie z § 5 ust. 1 i 2 uchwały pojazdy takie są co do zasady wyłączone z obowiązku zgłoszenia i oznaczenia nalepką. 14. Ponadto, mapa strefy opublikowana na stronie internetowej ZTP jest nieczytelna i może sugerować przeciętnemu odbiorcy, że po oddaniu do użytkowania drogi S7 na odcinku od węzła Nowa Huta do węzła Mistrzejowice, obszar na wschód od tej drogi zostanie włączony do strefy, podczas gdy w rzeczywistości obszar strefy zostanie wówczas pomniejszony.	
36	Bogusław	Uwaga ogólna	Witam. Proszę o odpowiedź odnośnie waszego projektu. Mianowicie chcecie zapisu, że diesel z euro 4 nie będzie mógł jeździć, jeśli ktoś jest spoza Krakowa. Uważam, że łamiecie prawo tworząc segregację na mieszkańców Krakowa i inni. Konstytucja mówi coś innego niż wy piszecie. Rok temu miałem inny problem, ale w Wieliczce i uzyskałem zmianę interpretacji prawa na moją korzyść a właściwie dostosowanie się do ogólnych standardów polskich. Czy wasze podejście jest uczciwe? Nie widzę tu poprawności prawnej. Konstytucja mówi o równości wobec prawa a wasza ustawa jest niczym innym jak segregacją obywateli w stylu ty jesteś krakusem to możesz a ty nie możesz. Jak wy zamierzacie liczyć tą godzinę? Wjeżdżam do Krakowa i parkuję na prywatnym parkingu poza ulicą jak to się liczy?????	Uwagi nieuwzględnione SCT jest rozwiązaniem ustawowym mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich

			Pozdrawiam	wplywu na zdrowie ludzi i środowisko.
37 .	Michał		Jako mieszkaniec Krakowa pragnę wyrazić dezaprobatę dla pomysłu wprowadzenia polityki wykluczenia transportowego i dyskryminacji części mieszkańców funkcjonującego pod nazwą "Strefa Czystego Transportu". Polityka ta jest szkodliwa dla miasta, gdyż: 1. Ogranicza możliwość sprawnego przemieszczania w obrębie miasta. Możliwość dotarcia samochodem do danej lokalizacji jest jednym z atrybutów decydującym o atrakcyjności danego miejsca. Jest to niejednokrotnie funkcjonalność krytyczna dla funkcjonowania miejsca jako: hotelu, punktu usługowego (np. kliniki), sklepu czy budynku mieszkalnego. Utrudnienia w dotarciu do danych miejsc samochodami spowodują spadek wartości tych miejsc, a następnie doprowadzą do degeneracji tkanki miejskiej w obrębie SCT. Życie miasta oraz aktywność gospodarcza przeniesie się w pewnym stopniu poza SCT, potęgując zjawisko "urban sprawl". 2. Wypchnięcie ruchu poza SCT nieuchronnie prowadzi do zwiększenia natężenia ruchu poza nią. Kierowcy, którzy będą zmuszeni objeżdżać SCT, będą używali mniej optymalnej, dłuższej trasy z częstszym zatrzymywaniem, generując tym samym dodatkowe zanieczyszczenie, ruch i korki. Warto mieć na uwadze, że samochód to nie tylko spaliny, hamowanie pojazdu powoduje emisję pyłu z klocków hamulcowych, dlatego ważne są optymalizacje tras pod kątem minimalizowania liczby zatrzymań. W przypadku Krakowa widzę działania dokładnie odwrotne. 3. Z mojego doświadczenia wynika, że zasady stref takich jak SCT nie są dobrze przygotowane i zupełnie ignorują potrzeby zagranicznych gości, którzy chcą stosować się do przepisów. Dla takich osób zasady SCT są z reguły nie do zastosowania w praktyce, czasami wręcz wymuszając działanie niezgodne z regulacjami. Może to spowodować negatywne opinie na temat miasta i w dłuższej perspektywie odpływ turystów. 4. Istnieją osoby, które nie mają stwierdzonej niepełnosprawności, ale potrzebują samochodu z powodu bólu, wieku i rozmaitych schorzeń. Wprowadzenie utrudnień dla takich osób jest przejawem braku empatii. Poprawa jakości życia jest możliwa jest wyłącznie poprzez bogacenie się społeczeństwa oraz eliminację absurdów prawnych. Jednym z takich absurdów jest obowiązek opłacania składek OC na rzecz samochodu, zamiast na rzecz kierowcy. Takie podejście czyni zakup dodatkowego, małego, miejskiego,	Uwagi nieuwzględnione SCT jest rozwiązaniem ustawowym mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich wpływu na zdrowie ludzi i środowisko. Kraków od wielu lat stawia na rozwój zrównoważonego i ekologicznego transportu publicznego, który przyczynia się do poprawy jakości życia mieszkańców i redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko.

		ekologicznego pojazdu nieopłacalnym. W efekcie tego nie może zostać zrealizowane model miejskiego społeczeństwa, w którym mieszkaniec trzyma duży, rodzinny samochód w specjalnym garażu poza miastem, a na co dzień porusza się małym, ekologicznym pojazdem. Wdrożenie takiego modelu utrudniają także inne regulacje dotyczące np. homologacji pojazdów. Zamiast myślenia życzeniowego i naiwnego rozumowania, że zakaz wjazdu starszych pojazdów do SCT rozwiąże problemy nie generując kolejnych, większych problemów, powinni Państwo wspierać działania które doprowadzą do tego, że: a) mieszkańców będzie stać na nowe samochody b) możliwy będzie model społeczeństwa, gdzie będzie się opłacało posiadać dwa pojazdy - jeden mały i ekologiczny do poruszania się w obrębie tkanki miejskiej oraz duży, rodzinny, do dalszych wojaży, trzymany w specjalnym garażu poza miastem. W poprzednim liście postulowałem otwarcie drugiej obwodnicy dla pojazdów indywidualnych w celu zwiększenia efektywności transportu, ograniczenia smogu, zmniejszenia korków oraz uciążliwości ruchu dla mieszkańców uliczek stanowiących trasę alternatywną. Dla zobrazowania problemu mogę się tutaj posłużyć indywidualnym przykładem kiedy to aby dojechać do notariusza z okolic ulicy Piłsudskiego, gdzie podejmowałem dodatkowego pasażera, do ulicy Stradom wygenerowałem kilkukrotnie więcej spalin niż było to konieczne, jadąc kilkukrotnie dłuższą trasą, marnując przy tym cenny czas i inne zasoby. Spowodowało tylko konieczność kluczenia. Wydaje się, że o wiele sensowniejszym rozwiązaniem niż obecna, częściowa blokada drugiej obwodnicy dla ruchu pojazdów jest wprowadzenie na niej jednokierunkowego ruchu okrężnego. Druga obwodnica jest na tyle mała, że może bez przeszkód być potraktowana jako wielkie rondo. Takie rozwiązanie pozwoli zachować płynność ruchu, zwiększy bezpieczeństwo, a jednocześnie umożliwi sprawne korzystanie z obwodnicy. W z związku z promowaniem komunikacji zbiorowej jako preferowanej metody przemieszczania się po mieście pozwolę sobie przedstawić kontrargumenty przemawiające za komunikacją indywidualną: 1. Komunikacja zbiorowa rozwijała się w czasie gdy zmotoryzowane pojazdy mechaniczne były zbyt drogie i zbyt trudne w obsłudze by mogło je posiadać szersze grono mieszkańców miast. Obecnie posiadanie samochodu nie jest wyznacznikiem luksusu, a obsługa pojazdu zasadniczo nie różni się od obsługi innego urządzenia np. sprzętu AGD. 2. Pojazdy komunikacji zbiorowej kiepsko wykorzystują infrastrukturę.	
--	--	--	--

		Przez większość czasu trasy po których poruszają się pojazdy komunikacji zbiorowej nie są przez nie wykorzystywane. Jest to forma marnowania infrastruktury. Infrastruktura powinna być obłożona w optymalnym stopniu aby stanowiła trafną inwestycję, odpowiadającą potrzebom społeczno-gospodarczym. W przeciwnym razie mamy do czynienia z marnotrawstwem i błędami alokacji zasobów. I to stanowi prawdziwe zagrożenie, zarówno ekonomiczne jak i ekologiczne. 3. Autobusy i tramwaje to pojazdy ciężkie. Nacisk na oś jest znacznie większy niż w przypadku pojazdów indywidualnych. Pomimo, iż pojazdy te występują na ulicach rzadziej, niszczą infrastrukturę szybciej niż pojazdy indywidualne. 4. Współcześnie najcenniejszym zasobem jest czas. Komunikacja zbiorowa marnuje czas mieszkańców, gdyż zamiast przewozić ich optymalną trasą z punktu A do B, wicie ich z punktu C (przystanek) do D (przystanek) zatrzymując się w punktach pośrednich C1, C2, C3 ... CN. Ponadto doliczyć należy czas oczekiwania na przystankach. 5. Zatrzymywanie pojazdów komunikacji zbiorowej na przystankach powoduje emisję pyłów z klocków hamulcowych. 6. Konieczność zatrzymywania pojazdu komunikacji zbiorowej na przystankach i ponownego ich rozpędzania powoduje zwiększone zużycie paliwa. 7. Pojazdy komunikacji zbiorowej rzadko są obłożone pasażerami w optymalnym stopniu. Przez większość czasu jeżdżą albo ze zbyt małą- albo ze zbyt dużą ilością pasażerów. 8. Pojazdy komunikacji zbiorowej są miejscem gdzie rozprzestrzeniają się choroby zakaźne. Pojazdy komunikacji zbiorowej to anachronizm. Na co należy postawić? a) Należy prowadzić działania promujące małe, ekologiczne, miejskie, pojazdy indywidualne. b) Należy optymalizować trasy przejazdu tak by zminimalizować liczbę zatrzymań. Różnica w spalaniu pojazdu w cyklu miejskim oraz "na trasie" wynika z konieczności rozpędzania masy po każdym wyhamowaniu np. na światłach. Wyższe spalanie przekłada się bezpośrednio na zanieczyszczenie powietrza. Budując każde kolejne światła lub stosując inne rozwiązania zmuszające pojazd do zatrzymania się lub znacznego spowolnienia (progi zwalniające) generujemy smog.	
--	--	--	--

			c) Należy otworzyć drugą obwodnicę tak by pojazdy indywidualne mogły przedostawać się na przeciwległą część Starego Miasta w efektywnym ruchu okrężnym zamiast kluczyć po bocznych uliczkach. Więcej sensu ma zamknięcie dla ruchu tranzytowego bocznych uliczek niż zamykanie obwodnicy dla pojazdów, które i tak muszą przejechać na drugą stronę aby osiągnąć cel podróży... d) Należy z rozmysłem planować nową zabudowę. Możliwość budowy powinna być determinowana istniejącymi możliwościami w zakresie obsługiwanych potoków ruchu, pojemnością parkingów itp. Niestety zasady rozwoju miasta są obecnie postawione zupełnie na głowie. Apeluję o zakończenie tej bezmyślności. e) Należy optymalizować przestrzeń miejską tak by ruch uliczny możliwie nie kolidował z ruchem pieszych. Jednym z kluczowych elementów jest separacja potoków ruchu tranzytowego oraz lokalnego. Niestety w ostatnich latach obserwuję zaniedbania w tym zakresie. Trasy tranzytowe obrastają w światła, zaś są lokalne uliczki siłą rzeczy stają się alternatywą dla tras tranzytowych.	
38.	Michał [REDACTED]	Dotyczy samochodów zabytkowych i historycznych	W załączaniu do konsultacji społecznych nad kształtem uchwały o Strefie Czystego Transportu (SCT) w Krakowie gorąco apeluję, aby po zakończeniu okresu przejściowego (lipiec 2030) zamiast wprowadzania całkowitego zakazu poruszania się dla pojazdów nie spełniających norm wprowadzić (generalnie) bardzo restrykcyjne ograniczenia ich poruszania lecz nie wykluczać ich całkowicie (przyzwolenie użytkowania przez limitowaną ilość dni w roku / przyzwolenie poruszania się za wysoką opłatą). Uzasadnienie: - Limit (zamiast zakazu całkowitego) rozwiąże problem wyznaczania dróg dla awaryjnych dojazdów do szpitali i innych podobnych miejsc – nie będzie trzeba takich dróg znakować, pilnować, zastanawiać się nad sytuacjami wyjątkowymi (pojazd jadący do szpitala musi zaparkować szukając miejsca poza taką trasą, zatankować paliwo, zjechać z trasy do apteki itp.). Pojazd awaryjnie jadący do szpitala po prostu skorzysta z limitu czy wniesie opłatę. Pozostanie wyznaczenie dojazdów do parkingów P+R dla osób jadących do pracy, ale te są na obrzeżach miasta i jest to łatwe. - Poza pojazdami zabytkowymi i historycznymi istnieje wiele innych grup pojazdów użytkowanych sporadycznie - dlatego i nie emitujących uciążliwych zanieczyszczeń. Są to trzymane w garażach stare trójkołowce (samochodowy inny), klasyki, pojazdy cabrio, terenowe itp. To pojazdy używane najczęściej tylko kilka razy rocznie i poza miastem, w perfekcyjnym stanie technicznym i wizualnym. Wprowadzenie całkowitego zakazu użytkowania tych rzeczy zabierze ludziom ich pasję, zmuszając ich do złomowania lub sprzedaży. A potem będziemy się dziwić, gdy na krakowskim zlocie	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

		takich rzeczy będą jedynie pojazdy z zewnątrz, bo krakowska motoryzacja to już tylko jałowe hybrydy czy elektryki spod linijki. Ponadto – klasyki z tej niewielkiej puli z czasem stają się zabytkami, chyba że wcześniej pójda na złom. Czy Kraków za 15-20 lat nie będzie już chciał zabytków motoryzacji? Roczny limit ilości dni na drodze lub opłaty zamiast całkowitego zakazu rozwiązuje problem. 3. Istnienie limitu rozwiąże lub znacznie zredukuje problem obsługi wniosków o pozwolenia na wjazd w sytuacjach nadzwyczajnych (organizacja imprez, pojazdy rolników, obsługa inwestycji itp.). Jeśli przedsiębiorca jeździ do Krakowa regularnie – będzie musiał dostosować flotę, jeśli to sytuacja jedno czy kilkurazowa – nie trzeba będzie realizować procedur administracyjnych do obsługi każdego przypadku z osobna. 4. W obecnej wersji proponowanej uchwały system bilingu rozliczający w trybie dziennym pojazdy spoza Krakowa oraz pojazdy historyczne oraz zabytkowe i tak musi powstać, więc proponowane rozwiązanie nie wygeneruje dodatkowych kosztów. 5. Pojazdy służące dotychczas do codziennej eksploatacji i nie spełniające norm wytypowanych treścią uchwały SCT będą niebawem sprzedawane przez ich właścicieli z Krakowa i okolic. Jeśli będzie istniało tylko ograniczenie zamiast całkowitego zakazu poruszania się od 2030 roku – pojazdy te sprzedawane będą poza województwo lub w Małopolsce (daleko od Krakowa) bez utraty ich wartości powodowanej treścią uchwały SCT. Nowy właściciel nie będzie postrzegał ograniczeń dotyczących wjazdów do Krakowa jako wady obniżającej wartość (jeśli do Krakowa tym pojazdem przyjedzie to sporadycznie i będzie mógł to zrobić). Całkowity zakaz wjazdu obniży wartość pojazdu. Jest to o tyle istotne, iż spowodowanie (uchwałą SCT) obniżenia wartości pojazdu (pomimo licznych opinii i przypuszczeń na ten temat) nadal może być potencjalną podstawą do roszczeń przeciwko miastu wysuwanych przez właścicieli. Co prawda uchwała SCT będzie jedynie podążać za Ustawą o elektromobilności, ale to w uchwale SCT zawarta będzie ostateczna i decydująca regulacja na temat wyłączeń pojazdów spod Ustawy o elektromobilności (Ustawa pozostawia ta kwestię do rozstrzygnięcia samorządom). Będzie można zatem wykazać, że to uchwała samorządu o SCT powoduje wymierną monetarnie szkodę w majątku właściciela pojazdu, pomijając jego pojazd w wyłączeniach („istnieje związek przyczynowo skutkowy pomiędzy treścią uchwały a uszczupleniem majątku i to uchwała stanowi przyczynę tego uszczuplenia”). Nie warto ryzykować sytuacji, gdzie powyższa interpretacja zostanie przez sądy uznana za słuszną – co spowodowałoby katastrofalną falę pozwów przeciwko miastu. Bezpieczniej jest narzucić ograniczenia zamiast całkowitego zakazu poruszania się pojazdu w Krakowie. 6. Nie będzie trzeba w specjalnym trybie obsługiwać seniorów – gdyż ich pojazdy także używane są sporadycznie. A jeśli ktoś inny będzie jeździł regularnie samochodem seniora zamiast niego – to przekroczy limit i zostanie zablokowany (nie będzie poła do nadużyć). Z kolei senior jeżdżący regularnie po mieście powinien zmienić pojazd na spełniający normy emisji. 7. Istnienie limitu zamiast całkowitego zakazu spowoduje, że SCT nie uderzy w polską turystykę do Krakowa. Typowy kierowca planując rodzinną wycieczkę nie ma ochoty zastanawiać się, czy jego pojazd spełnia taką czy inną normę, czy jest to poprawnie wpisane do CEPIK, czy dane jego pojazdu są zsynchronizowane w systemie obsługującym SCT oraz co komu będzie musiał	
--	--	---	--

			wyjaśniać na miejscu - tylko na wycieczkę wybierze Wrocław lub Poznań, a nie Kraków z jego „dziwnymi regułami”. Zasada „masz limit X dni rocznie czymkolwiek wjeżdżasz” jest dużo bardziej czytelna. 8. Pozostawienie (w obecnie proponowanej wersji SCT) jedynej możliwości zachowania w Krakowie starego pojazdu poprzez zrobienie z niego zabytku otworzy drogę do nadużyć. Spowodowane jest to faktem 14 lutego 2024 roku pojawiło się zarządzenie pani Katarzyny Urbańskiej (Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków), które wyszczególnia w 9-ciu punktach dodatkowe poza wiekiem „Cechy pojazdu” jakie musi on posiadać, aby mógł być włączony do wojewódzkiej ewidencji zabytków ruchomych. Przy czym większość z tych punktów nie definiuje żadnych konkretnych i mierzalnych wymagań, pozostawiając pełną dowolność ich interpretacji urzędnikom-inspektorom WUOZ w Krakowie (Załącznik1, https://www.wuoz.malopolska.pl/wp-content/uploads/2024/02/link.pdf). Decyzje administracyjne powinny być podejmowane w sposób przejrzysty i na podstawie jasno określonych przepisów definiujących konkretne przestanki do podjęcia takich decyzji. Tutaj ich nie ma, co może się przyczynić do występowania zachowań korupcyjnych. Ponadto: - limitami ilości dni w Krakowie będzie można sterować rok do roku przy okazji, choćby ustalania opłat za parkowanie. Jeśli okaże się, że dochodzi do nadużyć (na przykład ktoś kupił 4 tanie pojazdy z lat 80-tych wypełnia limity jeżdżąc na zmianę codziennie do pracy) – limity można obniżać. - limity można też różnicować dla poszczególnych grup pojazdów czy grup ich właścicieli oraz przyznawać dni dodatkowe w sytuacjach nadzwyczajnych	
39.	Witold [REDACTED]	skarga	czuję się przez Państwa oszukany, kupiłem w tym roku samochód, który wg. wcześniejszych ustaleń dotyczących strefy mógłby jeździć po Krakowie po wprowadzeniu ograniczeń. Kupiłem auto z 2011 roku z normą Euro 5. W jaki sposób będą Państwo wypłacać odszkodowania po zmianie decyzji w tej sprawie? Poniosłem koszty zakupu auta zgodnie z informacjami z UMK - Euro 5. Co teraz? Ja nie jestem przeciwko strefie, wręcz przeciwnie jestem za, bo czuję jak jadę za starym dieslem, że takie auto nie może jeździć po mieście, ale czuję się oszukany, bo moja decyzja zakupu była oparta na projekcie. To jest nie fair, nie mam do Was zaufania.	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

40 .	Piotr	Ulgi Normy	Przy projektowaniu sct proszę o uwzględnienie w wyłączeniu ze strefy samochodów (ciężarowych/ dostawczych -diesli) z zainstalowanymi filtrami i układami scr. Samochody z zainstalowanymi układami filtrującymi dpf i scr otrzymują po instalacji certyfikat z serwisu niezależnego wraz z dokumentacją zdjęciową. Samochody te realnie spełniają wymogi wyższych norm euro-dzięki temu miałyby dłużej możliwość wjazdu do miasta. Najczęściej byłyby to samochody świadczące różne usługi, mające wpływ na finalna cenę usługi. Nie pisałbym tego maila gdyby istniała możliwość dokonywania zmian dotyczących normy euro w dowodzie rejestracyjnym (cepik) . Instalując filtr dpf w samochodzie z silnikiem diesla z np 2001roku spełniającego fabryczna normę euro 3 można uzyskać parametry jak dla euro 5 (np w Niemczech po takim zabiegu urząd dokonuje wpisu w dowód rejestracyjny dotyczącego wyższej normy euro, natomiast w Polsce taki wpis który rozwiązywałby problem, jest niemożliwy). Dlatego tak ważne byłoby respektowanie przez miasto i dopuszczenie do ruchu po mieście samochodów realnie spełniających wymogi np euro5 lub 6 i posiadających potwierdzenie w postaci certyfikatu. Umożliwiać wyjazd do miasta samochodom z dołożonymi układami dpf i scr, nie będzie jakaś duża ilość takich samochodów (głównie pojazdy dostawcze i ciężarowe, autokary) że względu na wysokie ceny takich zewnętrznych układów dpf/scr. Gdyby Państwo byli zainteresowani szczegółami takich instalacji zapraszam do kontaktu ze mną lub wiodącą firmą instalacyjną np: euro6.atut.com.pl	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
41 .	Maciej [REDACTED]	Uwagi do uchwały	1. Zaostrzono wymogi dotyczące samochodów względem poprzedniego projektu, dlatego proponuję, aby je zachować bezterminowo, bez dalszego podnoszenia (euro 3 benzyna, euro 5 diesel) Osobiście znalazłem się w sytuacji, kiedy po ogłoszeniu pierwszych norm minimalnych dla aut zakupionych po 1 marca 2023 wymieniałem mój samochód z rocznika 97' na 03' z nadzieją, że będę mógł nim dłużej pojeździć. Nie mam w zwyczaju zmieniać samochodu co 2-3 lata. Moje poprzednie auta służyły mi bezawaryjnie przez kilkanaście lat i nie zamierzałem robić tutaj ustępstw. Po zakupie, samochód przystosowałem do długiej i bezawaryjnej eksploatacji przez serię konkretnych napraw. W tej chwili okazuje, że norma została podniesiona i będę musiał się go pozbyć po 3-5 latach. Przykro mi, ale uwzględniając mój wkład finansowy zrealizowany po zakupie, nie stać mnie, aby pozbyć się tego auta (po zaniżonej wartości rynkowej, bo przecież nikt nie będzie chciał kupić samochodu, którym nie wjedzie do Krakowa) oraz kupić nowsze, spełniające wymogi, któremu również należałoby zapewnić wkład finansowy, aby bezpiecznie i bezawaryjnie można było z niego korzystać. 2. Obecny projekt uchwały nie uwzględnia wszystkich punktów P+R oraz placówek medycznych, co będzie stanowić ogromne utrudnienie i wybiórczość względem doboru miejsca leczenia. Na konsultacjach przedstawiciele używają, argumentów, że będzie można przez 3-5 lat dojeżdżać do placówek pojazdami, które nie spełniają norm, ale co dalej? ludzie przestaną mieć potrzebę, aby dojeżdżać do szpitali? Proponuję zatem umożliwienie dojazdów do wszystkich punktów przesiadkowych P+R oraz stacji kolejowych znajdujących się na obrzeżach miasta.	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczegółnej uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

			3. Proponuję zmniejszenie obszaru SCT do niezbędnego minimum - obszar ścisłego centrum 4. Jeśli SCT byłaby w całym Krakowie proponuję modyfikacją stawek za wjazd: 2 zł/godzina 15 zł/dzień 120zł/miesiąc przy założeniu, że możliwość wjazdu za opłatą nie zostanie zlikwidowana po 2030 roku	
42	Janusz [REDACTED]	Uwagi ogólne Skarga	Na wstępie chcę zadeklarować że jestem absolutnym zwolennikiem czystego powietrza i dbania o środowisko . Jednakże widzę sporo demagogii w niektórych działaniach, a w szczególnych przypadkach wręcz ekoterroryzmu . Uchwała jest opresyjna i szykanuje pewne niemajątkne grupy obywateli wbrew badaniom. W sprawie SCT też sugerowałbym aby urząd zaczął takie działania ekologiczne od siebie a nie od obywatela . Obywatela traktował Podmiotowo a nie przedmiotowo , a takie my jako mieszkańcy mamy wrażenie W jakim zakresie mogę przedstawić ale to dłuższa wypowiedz i na inny czas . W sprawie SCT mam następujące zastrzeżenia informując jednocześnie że byłem aktywnym przeciwnikiem poprzedniej uchwały i chyba również za moją aktywnością i przedstawionymi argumentami sprawa została przez WSA uchylona . Byłem wówczas na wielu spotkaniach i generalnie obywatele Krakowa tej SCT nie chcieli jak i obecnie . Badania dotyczące tlenków azotu są w przypadku aut robione na hamowniach i to w czasie przyznawania homologacji . Takich badań nie robi żadna stacja przy corocznych badaniach technicznych . Więc nie wiadomo czy auto po znacznym przebiegu normę trzyma czy nie . Które bardziej szkodzi to z normą euro 3 ale z przebiegiem 100 tys km czy to z normą euro 6 ale z przebiegiem 1 500 000 km i pojemnością 25 l (autobusy) W związku z tym badania tlenków przy ulicach nie dają odpowiedzi które auta taką emisję generują !! Poza tym miasto powinno skupić się też na zabezpieczeniu mieszkańców przed napływem tlenków azotu z ościennych gmin , ze spalania wszystkiego . Argumenty przeciw SCT : 1 SCT wprowadza się bez badań selektywnych a tylko w oparciu o badania generalne (czujniki przy ulicach przelotowych). W załączeniu wykres za ostatnie 15 lat PM2,5 na alejach Krasickiego. Pytanie, sarkastyczne, ale również przyszłościowe - co będziemy robić jako miasto jak przebijemy 0,00 ? Na poważnie, co spowodowało spadek 70% ? 2 Tzw SMOG w Krakowie to nie tylko motoryzacja. Sama motoryzacja to ok 25-30 % zanieczyszczeń z czego połowa to zanieczyszczenia z opon i klocków hamulcowych a to mają wszystkie pojazdy nie tylko stare Diesle ale też i elektryk. To jest demagogicznie ukierunkowane "szukanie przyczyn". Taka sama guma jak w oponach stosowana jest w podeszwach butów,	Uwagi nieuwzględnione SCT jest rozwiązaniem ustawowym mającym na celu ograniczenie zanieczyszczeń z transportu oraz ich wpływu na zdrowie ludzi i środowisko. SCT jest więc jednym z wielu narzędzi służącym poprawie jakości powietrza w Krakowie. Transport odpowiada za ok. 75% zanieczyszczeń w postaci NO2. Kraków od wielu lat stawia na rozwój zrównoważonego i ekologicznego transportu publicznego, który przyczynia się do poprawy jakości życia mieszkańców i redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko. Autobus przewozi dziennie tysiące

		ile każdy z nas zdarł w życiu złotych, to samo dotyczy się ubrań i przedmiotów użytkowych. Ile zanieczyszczeń będzie się z erozji budynków i dróg i chodników (ile z tego powodu robi się remontów) Nie jest to teoria spiskowa ale skąd wzięto się powiedzenie "pył księżycowy" tam nie ma człowieka a pył jest. Można by podjąć wysiłek i zbadać, ile w Krakowie jest zanieczyszczeń rotujących w powietrzu bo nie są wyłapywane i utylizowane, We własnych domach (zamkniętych pomieszczeniach) po zainstalowaniu oczyszczacza powietrza, w pierwszym okresie filtr wytępuje dużą ilość pyłów (wymiana filtra w krótkim czasie) a potem następny już prawie się nie brudzi. Postulat - odnawiamy stare kamienice (zarówno dachy i ściany) nowoczesnymi materiałami i czyścimy je na bieżąco a drogi i chodniki remontujemy z małościeralnych naturalnych materiałów i też czyścimy regularnie. 3 Jak widać na załączonym filmie autobusy też mają swoją cegietkę w generowaniu Smogu. 4 Porównajmy dwa pojazdy. Mam auto 20 letnie którym poruszam się po Krakowie średnio 5-10 km statystycznie dziennie o pojemności 2,2 l czas przejazdu ok 30 min dziennie statystycznie (głównie zakupy). Autobus nawet ten z normą euro 6 jeździ ok 16 godzin dziennie ma średni przebieg ok 1 500 000 !! km i pojemność silnika uwaga 25 litrów. Kto bardziej smrodzi ? 5 Moje auto co roku przechodzi obowiązkowe badania techniczne bez uwag łącznie z badaniami emisji spalin. Wynik 0,0,0 !! Dlaczego zatem mam być dla zasady wyeliminowany z możliwości korzystania mojego pojazdu skoro nie szkodzę ? 6 Główne zanieczyszczenie Krakowa to zanieczyszczenia przywiane z zachodu a więc z gmin sąsiednich i ze Śląska. Czy zatem demagogi twierdzą że jeśli z jednej strony alei będzie strefa to ten smród z zachodu tam nie przejdzie z drugiej strony Alei w której nie ma SCT ? Czy zbudujemy kopułę ochronną nad SCT coś na kształt tej z filmu Truman Show ? 7 Przypomnę że każdy posiadacz swojego pojazdu ma tzw. prawa nabyte, a coroczne badania techniczne uzasadniają prawo do posiadania pojazdu jeśli takie badania przechodzi. Może trzeba zaostrzyć coroczne badania techniczne pojazdów generalnie ustawą lub doraźnie przypilnować żeby były rzetelnie robione. Takie pojazdy można eliminować doraźnymi badaniami na drogach prowadzone przez policję ! 8 Mało kto wie, że autobus w trakcie startu chwilowo zużywa ok 120-150 litrów na 100 km .(małe auto to ok 30-40 l/100 km } Takich startów autobus realizuje dziennie setki ! małe auto kilka . 9 Ślad węglowy !! Kiedy będzie generowany oczywiście jak będziemy na siłę utylizować stare pojazdy a produkować nowe, 10 Mało kto wie że obecnie już wyprodukowano paliwo do Diesla HVO100 które jest kilkukrotnie efektywniejsze od obecnego i nie zostawia żadnych efektów spalania . Może za niedługo wejdzie do masowego użytkowania i problem z Dieslami się skończy nawet z tymi w transporcie towarowym 11 Informuję również e w autobusach elektrycznych ogrzewanie jest na ON a tzw B Dewasta nie mają żadnej normy !	pasażerów, co w przeliczeniu na osobę jest znacznie bardziej ekologiczne niż pojedyncze auto. Choć autobusy spalają więcej paliwa, ich łączna emisja w przeliczeniu na pasażera jest znacznie niższa niż w przypadku indywidualnego transportu samochodowego. SCT dotyczy pojazdów, które zostały dopuszczone do ruchu na podstawie badania na stacji diagnostycznej. Takie pojazdy emitują zanieczyszczenia w ruchu ulicznym. SCT obejmuje starsze pojazdy, które generują najwięcej spalin. SCT nie nakazuje wymiany wszystkich aut natychmiast. Strefa działa stopniowo, co pozwala na naturalne przechodzenie na bardziej ekologiczne rozwiązania. Elektryczne autobusy coraz częściej stosują pompy ciepła zamiast ogrzewania na olej napędowy. Ogrzewanie
--	--	--	--

			12 I na koniec . Miasto Stuttgart w Niemczech miało już SCT i nie ma bo stwierdzili że poza opresją obywateli nic się w powietrzu nie poprawiło . 13 Za chwilę uruchomiona obwodnica w części rozwiąże problem Smogu. A miasto mogłoby zacząć od: uzyskania (pomoc uczelni - studentów w ankietowaniu np na ulicach) informacji od kierowców dlaczego jeżdżą autami a nie komunikacją miejską , co skłoniłoby ich do zmiany tych zwyczajów, akcji z policją mającej na celu wyłowienie kopciuchów nie tylko tych z euro 3 ale też nowszych do euro 6 włącznie, masowymi nasadzeniami zieleni absorbującej zanieczyszczenia , masowym montażem fotowoltaiki na obiektach będących własnością gminy i pod jej zarządem, tworzenia nowych parków. zmodernizowanie, płynności poruszania się w mieście - światła na skrzyżowaniach (może trzeba je wyłączać w nocy) , montaż przy światłach liczników czasu startu - zatrzymania i wiele innych . Wczorajsze konsultacje pokazały jak bardzo arogancja miasta nie podoba się obywatelom, a można było zagwarantować obywatelom miasta dożytność techniczną posiadanych pojazdów starszych niż uchwała przewiduje dla przyjeżdżających i nie było by awantury . Pojazdy te stosunkowo mało używane same z przyczyn technicznych by się wykruszyły . Jakimś rodzajem hipokryzji jest też pobieranie opłaty za wjazd . Czy uchwałodawcy mieli w swojej intencji zalegalizowanie możliwości trucia za pieniądze ?? Żenujące!	wykorzystujące mały agregat dieslowski, stosowane w starszych modelach autobusów elektrycznych, zostaje sukcesywnie wycofywane. Celem jest pełna zeroemisyjność transportu publicznego. W wielu europejskich miastach SCT przyniosło wyraźne efekty w postaci poprawy jakości powietrza. Obwodnica zmniejszy ruch tranzytowy, ale nie rozwiąże problemu emisji wewnątrz miasta.
43 .	anonim	Uwagi ogólne Skarga	W takiej formie proszę dopisać, że Policja będzie karać mieszkańców Krakowa niespełniających normy - a chcących wyjechać poza Kraków. Pojazdy te trują i nieuczciwie będzie aby truli mieszkańców sąsiednich miejscowości. Włodarze Krakowa są na tyle uczciwi że nie pozwolą na to aby mieszkańcy Krakowa truli swoich sąsiadów na wsiach.	Uwaga nieuwzględniona Uchwała Rady Miasta Krakowa wprowadzająca SCT może obowiązywać tylko na terenie Krakowa. Na terenie gmin sąsiednich mogą powstać takie strefy jeżeli rady gminy podejmą decyzję o ich ustanowieniu.
44 .	Ewelina [REDACTED]	Ulgi Wyłączenia Skarga	Dzień dobry, chciałbym zgłosić zdecydowany sprzeciw przeciwko SCT w obecnej formie. Jestem matką samotnie wychowującą 2 dzieci. W zeszłym roku zakupiłam samochód diesla z silnikiem o pojemności 1,2 z 2013 roku na który wzięłam kredyt na 6 lat żeby dojeżdżać do pracy dopóki go nie spłacę nie mogę sprzedać samochodu. Pracuje w Krakowie mieszkam w Niepołomicach, jakim prawem to robicie ?	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub

			Będę teraz spłacać kredyt a auto stanie się bezużyteczne mimo małego silnika i norm emisji euro 5 ? Jakim prawem? Czy 12 letni samochód to dymiący trup ? Zapłaciłam za niego ponad 30 tysięcy złotych. Moi rodzice mieszkają w Krakowie są w podeszłym wieku muszą robić wozić im zakupy. To co robicie to dyktatura i tyrania, czemu nie zrobicie referendum ? Każda osoba z którą rozmawiałam jest przeciwna. Ludzie nie mają nic do powiedzenia ? Większość z nich jest nie doinformowana ale gdy już stracą wszystko wyjdą na ulicę. To ludzie was wybierają, może czas zacząć liczyć się z ich zdaniem, na konsultacjach nie było ani jednego zwolennika tej głupoty. Może czas przestać słuchać Uni a zadbać o obywateli których jakość życia pogorszyła się o 100% a wy zamiast nam pomóc dokręćcie śrubę.	nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
45	Krzysztof [REDACTED]	List do prezydenta S. Kracika Uwagi ogólne Obszar Normy	Pozwalam sobie skontaktować się z Panem bezpośrednio, jako osobą sprawującą nadzór nad Zarządem Transportu Publicznego. Jestem mieszkańcem Krakowa, a zagadnienie, które pragnę poruszyć, mając nadzieję, że Pan Prezydent zapozna się z moją opinią w tej kwestii, to projekt Strefy Czystego Transportu opublikowany przez Zarząd Transportu Publicznego. W ramach konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu miałem okazję wziąć udział w dwóch spotkaniach otwartych oraz w warsztatach prowadzonych wspólnie przez ZTP i Centrum Doradztwa Strategicznego. Z przykrością muszę stwierdzić, że pomimo mojej gorącej chęci zachowania obywatelskiej postawy w ważnej dla mieszkańców Krakowa i całego województwa małopolskiego sprawie, doświadczenie to było frustrujące i wyczerpujące. Powodami powyższego odbioru konsultacji jest z jednej strony radykalny terytorialnie i restrykcyjny projekt uchwały, z drugiej brak umiejętności dialogu zarówno ze strony radykalnych przeciwników SCT, jak i urzędników miejskich. Nie można jednak zapominać, że pomiędzy bezkrytycznymi zwolennikami i przeciwnikami SCT istnieje jeszcze trzecia, przypuszczalnie największa grupa mieszkańców, którzy nie są przeciwnikami Strefy jako takiej i rozumieją przyczyny, dla których zostanie ona wprowadzona, nie zgadzając się jednocześnie z przedstawionym przez ZTP projektem. Co znamienne, projekt ten jest krytykowany zarówno przez środowiska życzliwe SCT (np. Polski Alarm Smogowy), jak i, co oczywiste, przez jej przeciwników. Konstatując: Zarząd Transportu Publicznego wziął wadliwą prawnie, jak wykazał wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego dotychczas obowiązującą uchwałę i zepsuł ją jeszcze bardziej. Jednym z dwóch głównych punktów zapalnych jest proponowany obszar SCT. ZTP w swoich propozycjach od 2022 roku upiera się przy Strefie obowiązującej w granicach administracyjnych Krakowa, powołując się na przykłady stref o podobnie wyznaczonych granicach w kilku miastach europejskich (Bruksela, obszar metropolitalny Paryża, Mediolan, czy Wielki Londyn). Porównaniom tym umyka jednak zasadniczy fakt – wszystkie te obszary są w całości silnie zurbanizowane – gęstość zaludnienia waha się w nich od ponad 5600 do 8690 mieszkańców na km2. Kraków ma zaledwie 2471 mieszkańców na km2. Nasze miasto ma wyjątkowo dużą powierzchnię w porównaniu do jednostek o podobnej wielkości populacji. Krakowskie SCT w proponowanym przez ZTP wariantcie miałoby 326 km2, podczas gdy Strefa w Mediolanie ma ich zaledwie 182, chociaż mieszka w niej o pół miliona ludzi więcej! Konsekwencją tego jest fakt, że nawet granice	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

		obszaru administracyjnego Mediolanu są silnie zurbanizowane i mając na uwadze liczbę mieszkańców, jest ekonomicznie zasadnym zorganizowanie tam dobrze funkcjonującej komunikacji publicznej, która zachęci mieszkańców do porzucenia swoich starych samochodów. Tymczasem peryferia Krakowa, to głównie tereny z niską zabudową jednorodzinną, o niskim zagęszczeniu ludności, na których zorganizowanie siatki połączeń o częstotliwości kursów zbliżonych do tych w centrum miasta nie wydaje się możliwe. A tylko taka organizacja może być uznawana za alternatywę dla samochodu. Inną konsekwencją ustanowienia Strefy Czystego Transportu na terenie całego miasta jest wyeliminowanie pojazdów, które nie poruszają się w ruchu wewnątrzmiejskim, a wykorzystywane są głównie poza miastem. Proszę pamiętać, że wymagania SCT dotyczyć będą nie tylko zwyczajnych samochodów osobowych, ale także pojazdów, które nie są wyłączone na mocy zapisów Uchwały o pojazdach specjalnych czy historycznych, a które są trudno zastępowalne. Przykładem mogą być samochody terenowe – duża ich część wyposażona jest w silniki diesla, a ich właściciele wykorzystują je do off-roadowych wypraw z dala od miasta. Ustanowienie Strefy na terenie całego miasta uniemożliwi nawet ich powrót do garażu czy miejsca postojowego, choćby znajdowało się ono kilkaset metrów od węzła obwodnicy autostradowej Krakowa. I nie jest rozwiązaniem wynajem garażu w gminach otaczających Kraków, bowiem ich podaż jest znikoma. Z kolei wynajem miejsca parkingowego w granicach miasta pomiędzy III a IV obwodnicą nie stanowi większego problemu i tam pojazdy takie mogłyby być przechowywane bez szkody dla jakości powietrza. To przykre, że Zarząd Transportu Publicznego nie wydaje się w ogóle otwarty na dyskusję o granicach strefy. Nie wydaje się również, aby robił jakiegokolwiek badania i analizy w tym zakresie. Nie ma dostępnych prognoz czy symulacji, jakie korzyści daje rozszerzanie strefy poza II obwodnicę czy też poza III obwodnicę. Nikt ze strony miasta nie zaproponował, że być może restrykcje nie powinny być jednolite na terenie całej strefy i że być może zasadne jest utrzymanie relatywnie wysokich restrykcji w granicach II obwodnicy włącznie (Euro 4 benzyna / Euro 6 diesel) z wyłączeniem jedynie dla nielicznych już mieszkańców tej części miasta, natomiast między II a III, lub między II a IV obwodnicą wystarczą znacznie mniejsze restrykcje na poziomie Euro 1 benzyna / Euro 4 diesel. Takie rozwiązania funkcjonują w Strefach na terenie Europy (np. Stuttgart do centralnej części SCT wpuszcza samochody z silnikami benzynowymi Euro 1 i diesle Euro 6, ale do strefy zewnętrznej, obejmującej znacznie większy obszar miasta pozwala już na wjazd dieslami Euro 5). Zwracam również uwagę, że według oficjalnych danych ze stacji pomiarowych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, przekroczenia stężeń NO₂ będące podstawą wprowadzenia Strefy notowane są na jednej stacji na al. Krasińskiego. Zgodnie zaś z badaniami Krakowskiego Alarmu Smogowego z 2023 roku, z 44 punktów pomiarowych zarejestrowano przekroczenia stężeń NO₂ w 16, z czego 10 znajdowało się na II obwodnicy miasta. Co wydaje się wskazywać naturalną granicę obszaru, w którym bardziej restrykcyjna strefa ma uzasadnienie. Poziom restrykcji ustanowiony w nowym projekcie uchwały to kolejna drażliwa kwestia. Proponowane zapisy pokazują, że Zarząd Transportu Publicznego wydaje się kompletnie nie mieć pomysłu na to, co chce osiągnąć.	
--	--	---	--

			Z jednej strony śrubuje wymagania do poziomu norm Euro 4 benzyna / Euro 6 diesel, powodując wściekłość obywateli, którzy w dobrej wierze wymienili już samochody zgodnie z zapisami poprzedniej wersji uchwały (Euro 3 benzyna / Euro 5 diesel), z drugiej proponuje 5-letni okres karencji dla mieszkańców, co z kolei każe wątpić, czy przez 5 lat obowiązywania SCT zaobserwujemy jakąkolwiek poprawę jakości powietrza spowodowaną czymś innym, niż naturalną wymianą floty samochodowej mieszkańców Krakowa. Czy zasadne jest definiowanie wysokich wymagań, a następnie aplikowanie jeszcze większych wyjątków? Również definiując wyłączenia dla grupy jak pojazdy historyczne w nowej wersji Uchwały, Zarząd Transportu Publicznego dokonał zmian, które wzbudziły powszechną dezaprobatę wśród kolekcjonerów i miłośników pojazdów zabytkowych. Ograniczając czas przebywania takich pojazdów w Strefie do 50 dni w roku, ZTP uczynił zasadnym pytanie, gdzie mieszkańcy SCT mają trzymać swoje sporadycznie używane pojazdy kolekcjonerskie przez pozostałe 315 dni. Również zapis o konieczności przebywania właściciela w pojeździe historycznym generuje absurdalne sytuacje, w których wykroczenie popełnia mechanik jadący na jazdę próbną po wykonanej naprawie, bądź znajomi, którzy na choćby chwilę wymienili się między sobą pojazdami historycznymi. Przykłady niestaranności oraz braku refleksji nad konsekwencjami zapisów w nowej wersji uchwały można by mnożyć, niemniej szanując czas Pana Prezydenta, pozwolę sobie zatrzymać się w tym miejscu. Ufam, że Pan Prezydent uzna moje komentarze i przedstawione przeze mnie propozycje zmian za konstruktywne i wpłynie na pracę podległej mu jednostki. Jeżeli zaś mogę w jakikolwiek sposób pomóc przy redagowaniu poprawionej wersji Uchwały, deklaruję swoją chęć do zaangażowania się <i>pro publico bono</i>.	
46.	Dominik [REDACTED]	Propozycje radykalnych rozwiązań	proponuję na wzór Berlina wprowadzić ograniczenie prędkości w SCT do 30km/h, które egzekwować można przy użyciu szyszan drogowych. Spowoduje to zwiększenie bezpieczeństwa, upłynnienie ruchu (kiedy pojazdy jadą wolniej łatwiej innym włączyć się do ruchu i ustąpić pierwszeństwa) i znaczące zmniejszenie emisji spalin. Silniki diesla sprawdzają się w samochodach dostawczych i dalekobieżnych. Dlatego proponuję, wprowadzenie całkowitego zakazu poruszania się pojazdów osobowych z silnikiem diesla. Warto zobligować SKP do rzetelnej kontroli wszystkich pojazdów na okoliczność posiadania katalizatora spalin (jeśli taki jest w specyfikacji fabrycznej danego pojazdu). Zainicjować intensywną akcję kontroli emisji i jakości spalin na drogach wjazdowych do Krakowa. Warto także pomyśleć nad akcją uświadamiającą szkodliwość spalin wśród dzieci i młodzieży. Ta część społeczeństwa Krakowa i okolicznych gmin ma duży wpływ na zachowania dorosłych, a w przyszłości wykorzysta swoją wiedzę w procesie podejmowania świadomych i proekologicznych decyzji.	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Decyzja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnej uwagi ma zostać przekazana w kwietniu 2025.
47.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych w Krakowie	Uwagi ogólne Normy	Kraków, dnia 15 stycznia 2025 r. Pan Aleksander Miszalski Prezydent Miasta Krakowa	Uwagi przyjęte do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnej uwagi zostanie

		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych z siedzibą w Krakowie apeluje o odstąpienie i zmianę części zapisów projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu Krakowie. Z analizy, którą przeprowadziliśmy dot. autobusów wjeżdżających na dworce MDA, Wita Stwosza, czy parking przy ul. Kamiennej wynika, że około 70% pojazdów aktualnie nie będzie spełniać norm zawartych w załączniku nr 2 do uchwały pkt 1 lit. b). Pojazdy te najczęściej spełniają normy Euro 4 i Euro 5, co już w dużej mierze obniża emisję spalin i ogranicza ryzyko smogu. Zwracamy uwagę, że dzięki przewoźnikom komercyjnym funkcjonującym na liniach regularnych w transporcie publicznym i dowożących pasażerów z odległych oraz pobliskich miejscowości (wiosek i miast), w dużej mierze przyczyniają się do ograniczenia wjazdu znacznej ilości samochodów osobowych do Krakowa. Dzięki przewoźnikom prywatnym walka ze smogiem jest skuteczna ponieważ zapewniają oni transport do i z Krakowa. pojazdami o pojemności pasażerskiej od 20 do 85 osób. Przewoźnicy , przedsiębiorcy po ciężkim czasie pandemii i w trakcie kryzysu wywołanego min wojną w Ukrainie, podołali wymaganiom UCHWAŁY NR C/2707/22 RADY MIASTA KRAKOWA z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Zmuszeni wymaganiami Uchwały dokonali zmian w taborze (przy zaciągnięciu wieloletnich leasingów czy kredytów na zakup nowszych pojazdów) tak, aby wyeliminować najbardziej emisyjne pojazdy. Wspomniana uchwała dopuszcza autobusy z normą Euro-2 do wjazdu do strefy SCT. Natomiast od dnia 01.07.2026r. uchwała dopuszcza do wjazdu do SCT autobusy (pow. 3,5 tony) z normą Euro-5 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2008 r. Jako OSPO działając na rzecz przewoźników w trybie prowadzonych wówczas konsultacji wypracowaliśmy przyjęte rozwiązania. W aktualnie procedowanym projekcie Uchwały Rady Miasta Krakowa. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, radykalnie zmieniono przyjęte wcześniej normy Euro. W projekcie Uchwały w zał. Nr 2 do Uchwały w punkcie 1 lit. b) wprowadzono wyłączenia od zakazu wjazdu do Strefy do 30 czerwca 2030r autobusy spełniające przynajmniej wymagania europejskie normy emisji spalin Euro VI lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2012 r. Biorąc pod uwagę powyższe, Apelujemy! o zmianę powyższego zapisu i przywrócenie przyjętych norm zgodnie z poprzednią Uchwałą NR C/2707/22 RADY MIASTA KRAKOWA z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Postawienie przedsiębiorców w obliczu konieczności ponownej zmiany taboru godzi w podstawową swobodę prowadzenia działalności i naraża na ryzyko poniesienia znacznej straty finansowej. Kolejno apelujemy o ograniczenie zasięgu SCT w stosunku do zaprojektowanego rozwiązania. Naszym zdaniem po konsultacjach z przewoźnikami. którzy przeprowadzili wiele rozmów z pasażerami nie ma uzasadnienia dla tak znacznego rozszerzenia SCT biorąc pod uwagę brak właściwej infrastruktury parkingowo-przesiadkowej. Ponadto, wsłuchując się w głos radnego p. Michała Drewnickiego popieramy stanowisko, że niedopuszczalne jest, aby już za pół roku część mieszkańców Liszek, Zielonek. Krzeszowic, Czernichowa i innych sąsiednich gmin nie mogło wjechać do Krakowa, gdzie często pracują". "Są to przedstawiciele wszystkich zawodów, w tym nauczyciele i pracownicy urzędu miasta. A komunikacja miejska nie jest	przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
--	--	--	--

			najlepsza, nie ma węzłów przesiadkowych, parkingów park and fide" Jego zdaniem SCT powinna w pierwszej kolejności wykluczyć najbardziej zanieczyszczające powietrze samochody, czyli te z normą Euro 1 i 2 oraz te bez żadnej normy Euro. Jak podaje portal bankier.pl : „W grudniu ZTP prowadził w Krakowie spotkania konsultacyjne ws. SCT. Z informacji PAP wynika, że przychodzili na nie głównie przeciwnicy. Spotkanie czwartkowe (19 grudnia) przebiegło w burzliwej atmosferze. Na prośbę jednego z uczestników o podniesienie ręki w górę przez tych, którzy popierają SCT w proponowanym kształcie, ręki nie podniósł nikt. Na pytanie, kto jest "za" SCT tylko w obrębie Rynku Głównego, niemal wszyscy podnieśli rękę." W związku z przekazanymi nam informacjami od pasażerów, kierowców i przewoźników jednoznacznie wynika, że nie ma społecznego poparcia dla proponowanego brzmienia projektu Uchwały. Uchwalona pod koniec 2022 r. pierwsza wersja uchwały o SCT ma wejść w życie od 1 lipca 2025 r. Konsultowany obecnie nowy projekt SCT w Krakowie, wyklucza normę Euro 5 dla Diesli już od 1 lipca 2025, a docelowo dopuszcza Euro 6dT. Wprowadzenie strefy od początku budziło protesty, co trzeba mieć na uwadze. Prężnie w tym temacie działa Komitet Kraków dla Kierowców oraz ruch Nie Oddamy Miasta, Stowarzyszenia Otwarta Wieliczka (apel wielickich radnych do władz Krakowa z wyrażeniem sprzeciwu wobec dyskryminowania przyjezdnych kierowców i nakładania na nich opłaty). Nie bez znaczenia pozostaje również głos Wojewody Małopolskiego Krzysztofa Jana Klęczara, który wskazał, że „wojewoda jako organ — jest tak umocowany w procesie wprowadzania tego typu uchwał, że będzie się nad nimi pochylać dopiero w momencie, kiedy zostaną one przyjęte." Zaznaczył jednak, że „musi się kierować interesem mieszkańców całej Małopolski. a nie tylko Krakowa." Zwracamy uwagę, że z deklaracji wojewody wynika, że zbada zasadność i legalność podjętej uchwały w kontekście mieszkańców całego regionu, a nie tylko miasta Krakowa. Rozumiemy, że Miasto Kraków jest zobowiązane do utworzenia SCT. ale obszar czy zasięg obowiązywania SCT leży w sferze radnych może być przedmiotem referendum. A w debacie publicznej nie brakuje głosów dotyczących nadmiernej zabudowy Krakowa czy emisji zanieczyszczeń powietrza przez samoloty i lotnisko Balice, a mimo to nie ogranicza się swobody działalności gospodarczej. W świetle powyższego niewątpliwie głosów sprzeciwu wobec projektu Uchwały nie brakuje, stąd prosimy o uwzględnienie naszych uwag i propozycji zmian.	
48	Jerzy ██████████ mieszkaniec Krakowa od urodzenia, lat 73	Uwagi ogólne i dotyczące obszaru strtefy	1/ sct ma służyć ochronie środowiska, a zwłaszcza powietrza, w Krakowie. Jednak analiza tzw. raportów smogowych, publikowanych w tv w ramach prognoz pogody, wykazuje, że już od kilku lat jakość powietrza w Krakowie jest dobra i bardzo dobra. Obniża się nieznacznie w okresie grzewczym, co wyraźnie pokazuje, że to nie ruch samochodowy ma wpływ na jakość powietrza w Krakowie. Skąd zatem bierze się przekonanie o konieczności wycofania starszych samochodów z miasta.? Sądzę, że jest to nadgorliwość, charakteryzująca niektóre osoby zajmujące stanowiska decyzyjne. 2/ mój sprzeciw budzi też obszar, na którym ma obowiązywać sct. Wykracza on w wielu miejscach poza obręb granic miasta. To jest DRAKOŃSKA, powtarzam, DRAKOŃSKA decyzja. Nie słyszałem, aby inne miasta przygotowywały tak totalitarne rozwiązania.	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

			3/ jestem z zawodu lekarzem, specjalistą medycyny rodzinnej, czynnym zawodowo, mam kontakt codzienny z 3,5 tys. pacjentów. Oświadczam, że od kilku lat nie obserwuje się wzmożonej zachorowalności na schorzenia wywoływane złą jakością powietrza takich jak np. astma oskrzelowa, czy choroby alergiczne, co wcześniej było wyraźnie widoczne. Z czym zatem mamy walczyć, gdzie jest wróg?. 4/ będąc realistą zdaję sobie sprawę, że ustawodawstwo unijne przewiduje obowiązek tworzenia sct. w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców, więc wprowadzenie ich jest nieuniknione w przyszłości, ale trzeba zadbać aby stało się to w sposób cywilizowany i nie wiązało się z krzywdą dla obecnie żyjącej populacji. Oczywiście musimy myśleć o pokoleniach, które będą mieszkać w Krakowie w przyszłości, ale to musi być proces zrównoważony, który będzie do przyjęcia przez obecne i przyszłe pokolenie. Proces ten musi być wolny od oszołomstwa!. 5/ sądzę, że krakowska sct. powinna być albo jednolita i obejmować centrum miasta np. w obrębie II obwodnicy, albo rozcłonkowana i obejmować 2-3 rejony miasta najbardziej narażone na skażenie. W żadnym przypadku nie może obejmować tak wielkiego obszaru jak całe miasto. Uważam, że forsowanie projektu sct. w tej postaci spotka się z krytyką wielu obywateli Krakowa i że będą oni wrogo nastawieni do obecnych Władz miasta. Z poważaniem.	
49	Augustyn		Apeluję do Państwa o zakończenie tej paranoi związanej ze strefą czystego transportu w naszym mieście. Obecnie proponowany projekt jest niemal niedorzeczny patrząc na polskie warunki i fakt, że większość ludzi po prostu nie może sobie pozwolić na zmianę samochodu. Nie akceptujemy dyskryminacji ze względu na stan portfela. Każdy pracujący obywatel, który płaci podatki, ma prawo jeździć po drogach, które są utrzymywane za nasze pieniądze. Strefa czystego transportu to podział ludzi ze względu na stan mienia. Podam przykład na dwóch samochodach. Seat Ibiza rocznik 2008 1,6 TDI emisja CO2 109 g/km BMW X5 rocznik 2023 3.0 BENZYNA emisja CO2 205g /KM Pytam więc gdzie tutaj jest sprawiedliwość. Nowy SUV mimo że jest w benzynie i ma normę euro 6d emituje 2x więcej substancji szkodliwych niż starszy diesel z mniejszym silnikiem a mimo to do Strefy wjedzie bez problemu. Czy nie można tu mówić o dyskryminacji? Mam nadzieję że nie zawiodą Państwo swoich wyborców i zakończą to szaleństwo. Chyba że ludzie są równi i równiejsi a wy dacie na to przyzwolenie, wtedy proszę pamiętać, że wybory są co kilka lat i wasze stanowiska też wieczne nie są.	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu poszczególnych uwag zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

50.	Mateusz Szymon [REDACTED]	Powrót do proponowanych wcześniej norm dla samochodów	Poprzedni projekt zakładał od roku 2030 normę diesla Euro 6. A nowy podwyższył normę do Euro6d lu 2018 roku. Ja rok temu kupiłem za 65 tysięcy fordą mondeo diesel z 2017 roku gdyż było podane że po 2030 roku on dalej spełnia normę. Nowe normy powinny obowiązywać samochody zakupione w 2025. Samochody zakupione przed podaniem nowych norm powinny obowiązywać normy z poprzedniego projektu. Inaczej wielu ludzi poczuje się oszukanych.	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.
51.	Piotr [REDACTED]		Club Antycznych Automobili i Rajdów - CAAR ul. Długa 30/34/3 00-238 Warszawa KRS 0000184394 REGON 01059799300000 NIP 526-20-69-662 Warszawa, 15 stycznia 2025 r. Szanowni Państwo, W związku z pracami nad uchwałą o strefie czystego transportu w Krakowie, Club Antycznych Automobili i Rajdów zwraca się z propozycją całkowitego wyłączenia pojazdów historycznych z ograniczeń wjazdu do strefy. Zaproponowana formuła, umożliwiająca takim pojazdom wjazd do miasta tylko przez 50 dni w roku, jest naszym zdaniem zbyt restrykcyjna. Zniesienie ograniczeń wjazdu dla pojazdów historycznych (jak to wprowadzono w uchwale Rady Miasta Krakowa z 23 listopada 2022 r.), nie osłabi zasadniczego celu, jakim jest ograniczenia smogu, umożliwiając zarazem rozwój niezwykle pozytywnego hobby, jakim zainteresowanie pojazdami historycznymi, tzw. oldtimerami. Jako podstawę dla uznania pojazdu za historyczny należy przyjąć definicję z ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2021 roku poz. 854.), obejmującą auta wpisane do ewidencji zabytków oraz mające 25 lat i uznane za unikatowe przez rzeczoznawcę samochodowego, tj. za pojazdy o szczególnej wartości historycznej. Kolekcjonerstwo aut o wartości historycznej jest czymś więcej niż tylko hobby, posiada ono bardzo istotne znaczenie edukacyjno-wychowawcze. Spotkania i zloty miłośników zabytkowych pojazdów w centrach	Uwaga przyjęta do dalszego procedowania Informacja o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi zostanie przekazana w kwietniu 2025 roku poprzez publikację zaktualizowanego projektu nowej uchwały o SCT.

		miast wpisują się w kalendarz kulturalno-eventowy tych aglomeracji i przyciągają zarówno mieszkańców, jak i przyjezdnych. Wydarzenia te są bezkosztowe dla samorządów, - zarówno spotkanie czy zlot jak ich promocja, także w kanałach społecznościowych, organizowane są samodzielnie przez kluby miłośników dawnych pojazdów. Przewozy pojazdami zabytkowymi, w tym organizowane przez wyspecjalizowane biura podróży wycieczki dawnymi autobusami czy autami z przewodnikiem, stanowią z kolei ważny element oferty turystycznej danego miasta, zwiększając jego atrakcyjność i skłaniając turystów do odwiedzin wcześniej nieznanych szerzej miejsc i obiektów. Wspieranie miłośników dawnych pojazdów pomaga też promować bezpieczne zachowania w ruchu drogowym. Posiadacze zabytkowych aut i motocykli nie biorą udziału w karygodnych i uciążliwych wybrykach, jak tzw. palenie gumy, driftowanie czy nielegalne wyścigi po mieście. Dodatkowo auta historyczne są utrzymywane w ponadprzeciętnym stanie technicznym i nie są poddawane niezgodnym ze specyfikacją przeróbkom — ambicją każdego właściciela oldtimera jest pełna oryginalność pojazdu i stan zbliżony do fabrycznego. Wspierając miłośników dawnych aut i ich spotkania, takie poprzez umożliwienie wjazdu do stref czystego transportu, pokazujemy zarazem młodemu pokoleniu, że prawdziwa pasja do motoryzacji nie oznacza tolerancji dla zachowań niebezpiecznych i uciążliwych. Pozytywna rola „weteranów szos” sprawia, iż zarówno w prawie Unii Europejskiej, jak też i w ustawodawstwie polskim istnieje trwała tendencja szczególnego traktowania pojazdów zabytkowych, mająca na celu stymulowanie i rozwój tego środowiska. Oldtimery korzystają z szeregu ulg i zwolnień, np. w zakresie rejestracji, odrębnych warunków technicznych i preferencyjnych stawek ubezpieczeniowych. W krajach UE pojazdy historyczne mogą wjeżdżać do stref czystego transportu (np. w Niemczech dotyczy to aut z tablicami rejestracyjnymi z wyróżnikiem „H” — historyczne, lub tablic tymczasowych z wyróżnikiem 07). Również w Wielkiej Brytanii pojazdy historyczne co do zasady są wyłączone w całości z ograniczeń wjazdowych do większości brytyjskich miast. Takie samochody stanowią niewielki odsetek aut zarejestrowanych w Polsce, używane są sporadycznie, głównie podczas imprez związanych z historią motoryzacji lub rekonstrukcjami historycznymi, a także muszą być poddane szczegółowej ocenie przez certyfikowanego rzeczoznawcę samochodowego lub władze konserwatorskie. Dlatego zezwolenie na ich wjazd do stref czystego transportu nie wpłynie negatywnie na ograniczanie smogu, równocześnie umożliwiając organizowanie zlotów i spotkań weteranów szos oraz okazjonalnych przewozów turystycznych pojazdami zabytkowymi (np. linie autobusowe retro). Łączę wyrazy szacunku z up. Zarządu Piotr [REDACTED]	
--	--	---	--