

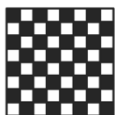
STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE

KONSULTACJE PROJEKTU UCHWAŁY RADY MIASTA KRAKOWA

29/11/2024 – 20/01/2025

Raport badawczy z konsultacji społecznych dotyczących Strefy Czystego Transportu oraz uwarunkowań związanych z jej wprowadzaniem w Krakowie.

Raport opracowano na zlecenie Gminy Kraków, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie przez Cezary Ulasiński Centrum Doradztwa Strategicznego.



CEZARY ULASIŃSKI
CENTRUM DORADZTWA STRATEGICZNEGO

Opracowanie: Cezary Ulasiński Centrum Doradztwa Strategicznego

Współpraca: Kinga Kamińska, Joanna Brońka

Kraków, 01/2025

SPIS TREŚCI

SŁOWO WSTĘPNE	5
1. CEL BADAŃ	6
2. KONTEKST SPOŁECZNY	7
METODYKA RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DOTYCZĄCYCH STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE	8
3. ZAŁOŻENIA	8
4. METODY	8
5. KAMPANIA INFORMACYJNA	9
6. SPOSOBY ZBIERANIA DANYCH	9
7. DZIAŁANIA PODJĘTE W RAMACH KONSULTACJI	10
8. PRZEBIEG SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH	10
9. ANALIZA ZGROMADZONYCH DANYCH	12
PRZEBIEG KONSULTACJI – WARSZTATY, SPOTKANIA ONLINE I SPOTKANIA OTWARTE	13
10. SPOTKANIA ONLINE	13
11. WARSZTATY TEMATYCZNE	15
12. SPOTKANIA OTWARTE	18
13. WNIOSKI ZE SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH	19
PRZEBIEG KONSULTACJI – FORMULARZE OPINII	25
14. FORMULARZ OD 29.11.2024 DO 20.12.2024 r.	25
15. WNIOSKI	28
16. FORMULARZ OD 20.12.2024 DO 20.01.2025	49
17. WNIOSKI	52
PRZEBIEG KONSULTACJI – dyżur telefoniczny	79
ANEKS – PROTOKOŁY ZE SPOTKAŃ	80
1. SPOTKANIA ONLINE	80
2. SPOTKANIA WARSZTATOWE	93
3. SPOTKANIA OTWARTE	120

SŁOWO WSTĘPNE

W odpowiedzi na rosnący problem zanieczyszczeń generowanych przez ruch drogowy, wiele miast europejskich wdrożyło szereg polityk i rozwiązań mających na celu ochronę zdrowia mieszkańców i poprawę jakości życia w obszarach miejskich. Jednym z kluczowych działań jest wprowadzenie stref niskiej emisji, ograniczających ruch pojazdów o wysokiej emisji spalin. Dynamiczna urbanizacja oraz model mobilności oparty głównie na transporcie samochodowym przyczyniły się do pogorszenia jakości środowiska miejskiego. Konsekwencją tego jest nie tylko negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców i ich komfort życia, ale także osłabienie lokalnej gospodarki oraz degradacja ekosystemów miejskich.

W Polsce istotnym krokiem w kierunku zmniejszenia emisji z transportu było uchwalenie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 2018 roku, która wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22 października 2014 roku w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Kolejna nowelizacja, Ustawa z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, została podpisana przez Prezydenta RP Andrzeja Dudę 12 grudnia 2024 roku. Nowe przepisy wspierają realizację unijnego pakietu Fit for 55, który zakłada ograniczenie emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

W Krakowie mamy do czynienia z dwoma typami smogu: letnim (kalifornijskim) i zimowym (londyńskim). Negatywne skutki tych zanieczyszczeń obejmują m.in.: wzrost liczby przedwczesnych zgonów, zwiększoną zachorowalność na alergię i astmę, zwłaszcza wśród dzieci, większą liczbę przypadków nowotworów układu oddechowego, skóry i mózgu.

Główne zanieczyszczenia powietrza pochodzące z transportu drogowego to: tlenki azotu, tlenki węgla, drobne pyły, kancerogenne węglowodory aromatyczne, metale ciężkie (m.in. arsen, ołów, kadm), benzen.

Samochody emitują toksyczne substancje nie tylko poprzez spaliny z rury wydechowej, ale także w wyniku ścierania opon, tarcz hamulcowych i nawierzchni drogowej, a także przez wtórne pylenie.

Badania wskazują, że zanieczyszczenia te przyczyniają się do rozwoju chorób układu oddechowego, nowotworów, alergii, schorzeń serca i układu krążenia oraz zatrucia organizmu.

Problem zanieczyszczeń nie pozostaje bez wpływu na funkcjonowanie lokalnych instytucji, takich jak szpitale, ośrodki rehabilitacji, przychodnie POZ czy sanatoria. Ma również istotne konsekwencje ekonomiczne – zwiększa wydatki miejskich budżetów na służbę zdrowia, co odbywa się kosztem innych inwestycji publicznych.

1. CEL BADAŃ

Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie jest elementem szerszej strategii poprawy jakości powietrza i zdrowia publicznego w mieście. Rozwiązanie to wpisuje się w europejskie i krajowe dążenia do ograniczenia emisji spalin i ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami zanieczyszczeń. Podobne strefy funkcjonują już w wielu stolicach Europy, takich jak Berlin, Londyn czy Paryż, jak również w miastach Zagłębia Ruhry czy belgijskiej Antwerpii, gdzie doprowadziły do redukcji poziomu szkodliwych substancji w powietrzu.

Głównym celem niniejszych badań było zebranie opinii mieszkańców, przedsiębiorców, przedstawicieli organizacji pozarządowych i innych interesariuszy na temat planowanego projektu uchwały dotyczącego wprowadzenia SCT w Krakowie. Konsultacje społeczne miały na celu nie tylko ocenę społecznej akceptacji tego rozwiązania, ale również zgromadzenie sugestii dotyczących kształtu, zasad funkcjonowania oraz ewentualnych wyłączeń SCT.

Niniejszy raport stanowi podsumowanie dwumiesięcznych badań jakościowych przeprowadzonych na terenie miasta Krakowa i wśród mieszkańców Krakowa, dotyczących Strefy Czystego Transportu oraz uwarunkowań związanych z jej wprowadzaniem.

Badania zostały przeprowadzone od 29 listopada 2024 do 20 stycznia 2025:

- W formach bezpośrednich spotkań na terenie Krakowa oraz online.
- W postaci: otwartych spotkań stacjonarnych i warsztatów; spotkań online oraz ankiet internetowych; dyżurów telefonicznych; korespondencji listownej w formie papierowej oraz elektronicznej.

Szczegółowe informacje na temat sposobu prowadzenia kampanii informacyjno-promocyjnej konsultacji są dołączone w formie raportu do Aneksu niniejszego dokumentu.

W ramach badań zgromadzono zarówno opinie zgłaszane podczas warsztatów, spotkań online, otwartych spotkań konsultacyjnych, jak i wyniki ankiet, opinie oraz komentarze

zgłaszane drogą elektroniczną. Zaproponowany szeroki wachlarz możliwych form udziału w konsultacjach miał na celu włączenie jak najszerszej grupy mieszkańców i interesariuszy do dyskusji na temat proponowanej uchwały w sprawie SCT.

Szczególny nacisk położono na identyfikację kluczowych obaw mieszkańców oraz możliwych rozwiązań, które mogłyby złagodzić negatywne skutki proponowanych regulacji.

Badania miały również na celu wypracowanie skutecznego narzędzia komunikacji i dialogu z mieszkańcami, tak aby proces wdrażania SCT przebiegał w sposób transparentny i uwzględniający rzeczywiste potrzeby społeczności lokalnej. Wyniki przeprowadzonych konsultacji stanowią cenny wkład w proces legislacyjny oraz w planowanie Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

2. KONTEKST SPOŁECZNY

Zgodnie z nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, miasta w Polsce liczące powyżej 100 tysięcy mieszkańców są zobowiązane do ustanowienia Stref Czystego Transportu (SCT) w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów dwutlenku azotu (NO_2) w powietrzu. Obecnie obowiązek ten dotyczy czterech miast: Warszawy, Krakowa, Wrocławia i Katowic, gdzie odnotowano takie przekroczenia i które zobowiązano do wprowadzenia odpowiednich regulacji.

W kontekście Krakowa propozycja Strefy Czystego Transportu wzbudza kontrowersje. Krytycy wskazują na możliwe negatywne skutki ekonomiczne, trudności w dostosowaniu się mieszkańców oraz niewystarczającą infrastrukturę transportu publicznego. Zwolennicy z kolei podkreślają, że wdrożenie SCT to nie tylko szansa na poprawę jakości życia, ale także krok w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju miasta, który może przybliżyć Kraków do standardów europejskich. Dobre praktyki z innych miast pokazują, że takie strefy, jeśli są odpowiednio zaprojektowane i wdrażane stopniowo, mogą przynieść realne korzyści zarówno dla środowiska, jak i mieszkańców.

W ramach prac nad nowym projektem uchwały, mieszkańcy Krakowa, od 19 listopada 2024 do 9 grudnia 2024, mogli wyrazić swoje wstępne opinie na temat SCT poprzez formularz prekonsultacyjny udostępniony przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. Formularz cieszył się dużym zainteresowaniem, zebrano w sumie prawie 6 tysięcy odpowiedzi.

W odpowiedzi na potrzeby mieszkańców, zorganizowano szereg działań konsultacyjnych nad nową propozycją, mających na celu wsparcie wypracowania optymalnych rozwiązań

dla funkcjonowania strefy i zbadanie zdania mieszkańców na jej temat. Ponieważ temat cieszył się dużym zainteresowaniem, zaproponowane metody obejmowały techniki i sposoby konsultacyjne umożliwiające spotkania w większych i mniejszych grupach, tak aby wszyscy zainteresowani mieli szansę się otwarcie wypowiedzieć, jak również elastyczne podejście wobec zaistniałych wyzwań, na przykład wysokiej lub niskiej frekwencji, czy burzliwej i emocjonalnej atmosfery.

METODYKA RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DOTYCZĄCYCH STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE

3. ZAŁOŻENIA

Przedmiot:

Raport z konsultacji społecznych dotyczących Strefy Czystego Transportu w Krakowie prowadzonych w dniach 29.11.2024 – 17.01. 2025 r.

Zleceniodawca:

ZTP w Krakowie

Wykonawca:

Cezary Ułasiński Centrum Doradztwa Strategicznego

Realizacja:

Cezary Ułasiński, przy współpracy Kingi Kamińskiej i Joanny Brońki

Czas trwania zlecenia:

29 listopada 2024 do 20 stycznia 2025 roku

Obszar:

Kraków i online

4. METODY

W ramach realizacji zadania konsultacyjnego dotyczącego Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie, w dniach od 29 listopada 2024 r. do 17 stycznia 2025 r. przeprowadzono szereg działań mających na celu zaangażowanie mieszkańców oraz

interesariuszy w proces tworzenia nowych regulacji. Konsultacje miały charakter wieloetapowy i obejmowały różnorodne formy aktywności, umożliwiając szeroką wymianę opinii oraz zbieranie konstruktywnych uwag.

Najważniejszym elementem różnicującym działania konsultacyjne były kwestie szczegółowego przedmiotu konsultacji:

Etap 1. Od 29.11.2024 do 16.12.2024

Zbierano opinie i uwagi do obowiązującej uchwały Rady Miasta w sprawie utworzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie,

Etap 2. Od 17.12.2024 do 20.01.2025 r.

Dyskutowano o nowej propozycji uchwały Rady Miasta w sprawie SCT w Krakowie.

5. KAMPANIA INFORMACYJNA

- **Raport do wglądu plik o nazwie KS_SCT_2024 lub poprzez [link](#).**

6. SPOSOBY ZBIERANIA DANYCH

Badania przeprowadzono przy użyciu następujących metod:

- Spotkania otwarte stacjonarne (3 wydarzenia) – publiczne debaty z udziałem mieszkańców i ekspertów.
- Spotkania online (3 wydarzenia) – umożliwiające dostęp do konsultacji osobom niemogącym uczestniczyć osobiście.
- Warsztaty tematyczne (12 wydarzeń) – prowadzone w grupach, z udziałem ekspertów oraz interesariuszy SCT.
- Ankiety internetowe – dostępne na stronach ZTP oraz UM Krakowa, pozwalające na zgłaszanie opinii przez mieszkańców.
- Dyżury telefoniczne – prowadzone przez konsultantów, umożliwiające zgłaszanie uwag w formie rozmów telefonicznych.
- Korespondencja elektroniczna i listowna – zgłoszenia otrzymane drogą mailową oraz w tradycyjnej formie papierowej.

7. DZIAŁANIA PODJĘTE W RAMACH KONSULTACJ

Organizacja, dokumentacja i moderacja spotkań konsultacyjnych:

1. Trzy spotkania otwarte online.
2. Trzy publiczne spotkania otwarte.
3. Dwanaście spotkań warsztatowych.

Transmisje spotkań, podsumowanie w formie audiowizualnej:

1. Transmisje spotkań online dostępne dla wszystkich.
2. Filmik prezentujący nowe propozycje regulacji.

Dodatkowo do raportu z konsultacji wykorzystano:

- Informacje z dyżurów telefonicznych zebranych przez ZTP.
- Uwagi i wnioski nadesłane emaliowo lub pocztowo do ZTP.
- Pytania przygotowane przez ZTP w ramach formularzy (ankiet) konsultacyjnych zamieszczone na stronach Miasta.
- Raport z konsultacji w serwisie internetowym.
- Konsultacje społeczne prowadzone poprzez portal internetowy Obywatelski Kraków (www.obywatelski.krakow.pl) dotyczące projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

8. PRZEBIEG SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH

Każde spotkanie – **otwarte, warsztatowe oraz online** – odbywało się według spójnego scenariusza, który obejmował kilka kluczowych etapów:

1. Wprowadzenie i zasady spotkania

Moderator przedstawiał program oraz obowiązujące zasady dyskusji, informując uczestników o sposobie prowadzenia debaty oraz możliwościach zadawania pytań i zgłaszania opinii.

2. Prezentacja założeń Strefy Czystego Transportu (SCT)

Po wprowadzeniu przedstawiciel Zarządu Transportu Publicznego (ZTP) prezentował kluczowe założenia uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie SCT i równie kluczowe zagadnienia w okół tematu. Stworzono wyczerpujące i pełne informacji prezentacje, których treść obejmowała różnorodne tematy wokół strefy, jak również były one aktualizowane o dane, źródła i treści, o które prosili mieszkańcy. Dzięki temu zaprojektowano narzędzia, które skutecznie informowały o najbardziej aktualnych danych dotyczących zanieczyszczeń, oraz o najważniejszych kwestiach, kontekstach i założeniach SCT. Od 17 grudnia 2024 roku uczestnicy byli także informowani o treści nowelizacji uchwały, co pozwoliło na podjęcie refleksji na temat rzeczywistych zasad prawnych działania strefy czystego transportu.

3. Eksperckie komentarze naukowe

W ramach spotkań głos zabierali eksperci, omawiając wpływ ruchu samochodowego na jakość powietrza i zdrowie mieszkańców:

Dr hab. inż. Katarzyna Styszko (Wydział Energetyki i Paliw Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie) – wystąpienia na temat źródeł zanieczyszczeń powietrza i ich wpływu na zdrowie podczas spotkań otwartych (stacjonarnych i online).

Prof. dr hab. inż. Piotr Kleczkowski (Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie) – komentarze naukowe dotyczące transportu i jakości powietrza na jednym ze spotkań otwartych oraz podczas warsztatów.

Dr. inż. Tadeusz Kopta (Politechnika Krakowska) – dwukrotne wystąpienia w ramach warsztatów, analizujące kwestie transportowe w kontekście SCT.

4. Dyskusja i możliwość zgłaszania opinii

Po części prezentacyjnej moderator zapraszał uczestników do zadawania pytań, zgłaszania postulatów i dzielenia się opiniami. Każde spotkanie odbywało się w oparciu o zasady debatowania, które były dostępne do wglądu i formalnie zaakceptowane przez wszystkich uczestników.

5. Dokumentacja i analiza zgromadzonych materiałów

Każde spotkanie było protokołowane – zapisywano wypowiedzi, pytania, zgłoszone problemy oraz propozycje rozwiązań. Spotkania online i otwarte były dodatkowo nagrywane, co pozwalało na dokładniejsze odwzorowanie przebiegu konsultacji. Po zakończeniu spotkań uczestnicy mieli możliwość wypełnienia ankiety pokonsultacyjnej, której celem było zebranie opinii na temat samego procesu konsultacyjnego.

9. ANALIZA ZGROMADZONYCH DANYCH

Po zakończeniu konsultacji wszystkie zebrane materiały zostały poddane analizie, obejmującej:

- **Przegląd zgłoszonych opinii** – identyfikacja najczęściej pojawiających się tematów.
- **Kategoryzacja zgłoszeń** – podział uwag na grupy problemowe.
- **Analiza powtarzających się odpowiedzi** – uwzględnienie powtarzających się postulatów i obaw.
- **Eliminacja wypowiedzi niezgodnych z regulaminem** – odrzucenie treści obraźliwych i powielonych zgłoszeń.

Wnioski i znaczenie spotkań

Zebrane materiały – protokoły, nagrania oraz ankiety – posłużyły jako kluczowe źródło informacji do opracowania wniosków podsumowującego konsultacje. Podstawowym celem spotkań była dyskusja nad optymalnymi rozwiązaniami dla poprawy jakości powietrza i życia mieszkańców Krakowa.

PRZEBIEG KONSULTACJI – WARSZTATY, SPOTKANIA ONLINE I SPOTKANIA OTWARTE

10. SPOTKANIA ONLINE

W ramach konsultacji zorganizowano trzy spotkania online, które odbyły się na platformie MS Teams. Uczestnicy rejestrowali się na nie za pomocą formularza zgłoszeniowego, co pozwoliło na sprawną organizację wydarzeń oraz pewność, że wszyscy obecni na spotkaniu zaakceptowali jego regulamin. Spotkania te miały na celu przedstawienie kluczowych informacji dotyczących Strefy Czystego Transportu (SCT) oraz otwarcie przestrzeni do dyskusji.

Podczas pierwszych dwóch spotkań, 6 i 11 grudnia 2024 r., omówiono główne założenia uchwały Rady Miasta Krakowa, natomiast 18 grudnia 2024 r. skupiono się na nowym projekcie uchwały. Każde z tych wydarzeń kończyło się otwartą rozmową, w której uczestnicy mogli zadawać pytania i zgłaszać swoje uwagi.

Cele spotkań:

- Przedstawienie kluczowych aspektów SCT, w tym jej wpływu na środowisko i zdrowie mieszkańców.
- Umożliwienie uczestnikom uzyskania szczegółowych odpowiedzi na nurtujące ich pytania.
- Zebranie opinii i propozycji dotyczących kształtu nowego projektu uchwały.

Najczęściej poruszane tematy:

- Ograniczenie emisji zanieczyszczeń w transporcie i jego wpływ na zdrowie mieszkańców. Pytano o to, jak i w jakim stopniu ograniczenie emisji zanieczyszczeń wpłynie na zdrowie mieszkańców.
- Kwestie związane ze sposobami egzekwowania SCT - w jaki sposób będzie egzekwowane przestrzeganie zasad SCT. Praktyczne aspekty funkcjonowania SCT, w tym oznakowanie.
- Problemy komunikacyjne w oparciu o obecny obraz polityki transportu miejskiego miasta Krakowa oraz propozycje ewentualnych ulg dla mieszkańców.

- Analiza indywidualnych przypadków i propozycje rozwiązań dostosowanych do różnych grup użytkowników.
- Wątpliwości dotyczące wiarygodności przedstawianych danych i ich źródeł.
- Kwestie związane z pojazdami historycznymi i zabytkowymi, oraz pojazdami służącym pracom budowlanym i remontowym.
- Skutki ekonomiczne dla lokalnych przedsiębiorców oraz potencjalne wsparcie dla firm znajdujących się w obszarze SCT.

Dokumentacja:

- [Link do transmisji 6/12/24](#)
- [Link do transmisji 11/12/24](#)
- [Link do transmisji 18/12/24](#)
- [Protokół ze spotkania 6/12/24](#)
- [Protokół ze spotkania 11/12/24](#)
- [Protokół ze spotkania 18/12/24](#)

Spotkania były rejestrowane oraz transmitowane na kanale YouTube Centrum Doradztwa Strategicznego. Każde z nich zostało zapisane i udostępnione.

Możliwe było dołączenie do spotkania poprzez powyższe transmisje, za pomocą sekcji komentarzy uczestnicy z YouTube mogli podzielić się opinią, którą moderator przekazywał przedstawicielom ZTP i prowadzącemu spotkanie.

Frekwencja:

Spotkania online cieszyły się dużym zainteresowaniem. Dwa pierwsze wydarzenia, które odbyły się:

- 6 grudnia 2024 r. (godz. 19:00–21:00),
- 11 grudnia 2024 r. (godz. 17:00–19:00),

zgrupowały po około 40 uczestników. Większość z nich aktywnie angażowała się w dyskusję, zadając pytania i formułując opinie. Z kolei spotkanie poranne, które odbyło się 18 grudnia 2024 r. (godz. 10:00–12:00), przyciągnęło około 20 osób, co było wyraźnie niższą frekwencją w porównaniu do wcześniejszych wydarzeń.

Atmosfera spotkań:

Spotkania online przebiegały w atmosferze otwartości i merytorycznej wymiany zdań. Uczestnicy aktywnie zadawali pytania zarówno na czacie, jak i podczas sesji dyskusyjnych. Pracownicy Zarządu Transportu Publicznego starali się udzielać rzetelnych i kompleksowych odpowiedzi. Moderatorzy dbali o płynność dyskusji, regulując kolejność wypowiedzi i przedstawiając pytania zadawane na czacie na forum, co pozwoliło na uporządkowaną i rzeczową debatę.

Prowadzona była możliwie jak najszersza i obejmująca różnorodne możliwości i narzędzia komunikacja z uczestnikami konsultacji. Forma online umożliwiała dynamiczne dyskusje przy jednoczesnym zachowaniu porządku spotkania i atmosfery dialogu.

11. WARSZTATY TEMATYCZNE

Warsztaty stanowiły istotny element procesu konsultacyjnego, pozwalając na dogłębną analizę zagadnień związanych z wdrożeniem SCT. Były one przestrzenią do otwartej wymiany opinii, konfrontacji różnych punktów widzenia oraz identyfikacji potencjalnych rozwiązań. Dzięki ograniczonej liczbie uczestników w każdej sesji możliwe było bardziej indywidualne i interaktywne podejście, sprzyjające efektywnej dyskusji.

W ramach konsultacji przeprowadzono dwanaście warsztatów tematycznych, odbywających się w sześciu terminach, z udziałem przedstawicieli różnych grup społecznych – mieszkańców, radnych oraz reprezentantów biznesu i organizacji pozarządowych.

Dla radnych dzielnicowych oraz przedsiębiorców zagwarantowano rezerwację jednej czwartej miejsc na każdym warsztacie, jednak skorzystano z niej jedynie sporadycznie.

Każdy warsztat gromadził od około 20 do 40 uczestników i koncentrował się na konkretnych aspektach funkcjonowania SCT, umożliwiając szczegółową analizę problemów, konfrontację różnych punktów widzenia oraz konsultacje z ekspertami.

Spotkania miały charakter dwuetapowy: informacyjny – zaprezentowanie najważniejszych kwestii i założeń związanych z SCT, oraz dyskusyjny – w odniesieniu do prezentacji, jak i projektu uchwały. Taka forma sprzyjała wymianie doświadczeń oraz wypracowaniu możliwych rozwiązań w oparciu o rzetelne i wiarygodne dane.

W kilku warsztatach uczestniczyli również eksperci – dr Tadeusz Kopta oraz prof. Piotr Kleczkowski, którzy inicjowali dyskusję, dostarczając naukowo ugruntowane informacje na temat wpływu ruchu samochodowego na stan środowiska w Krakowie.

Cele spotkań:

- Przedstawienie kluczowych aspektów SCT:
- Powodów wprowadzenia SCT i związanych z nią formalności.
- W tym jej wpływu na środowisko i zdrowie mieszkańców.
- Kierunków i możliwych sposobów realizacji przepisów.
- Oraz obecnego stanu prawnego.
- Umożliwienie uczestnikom uzyskania szczegółowych odpowiedzi na nurtujące ich pytania.
- Zebranie opinii i propozycji dotyczących kształtu nowego projektu uchwały.
- Podjęcie dialogu z mieszkańcami w celu zrozumienia szczegółowych, bardziej ogólnych ale też indywidualnych potrzeb i obaw mieszkańców w związku z wprowadzeniem nowych regulacji.

Harmonogram warsztatów:

Termin	Miejsce
10 grudnia, 17:00–18:00 / 18:00–19:00	Sala Portretowa, UMK, Plac Wszystkich Świętych 3-4
12 grudnia, 17:00–18:00 / 18:00–19:00	Klub ART Zona, os. Górali 4
13 grudnia, 17:00–18:00 / 18:00–19:00	Siedziba ZTP, ul. Wielopole
16 grudnia, 17:00–18:00 / 18:00–19:00	Klaster Innowacji Społeczno-Gospodarczych, ul. Zabłocie 22
17 grudnia, 17:00–18:00 / 18:00–19:00	Klaster Innowacji Społeczno-Gospodarczych, ul. Zabłocie 22
20 grudnia, 17:00–18:00 / 18:00–19:00	Siedziba ZTP, ul. Wielopole 1

Zakres tematyczny warsztatów:

- Kluczowe terminy realizacji SCT.
- Obszar objęty regulacjami SCT.

- Wymagania techniczne dla pojazdów.
- Wyłączenia dla mieszkańców oraz inne możliwe odstępstwa.
- System opłat i mechanizmy egzekwowania przepisów.
- Metody kontroli i rejestracji pojazdów.
- Problemy związane z pomiarem emisji spalin i wiarygodność badań.
- Koszty wdrożenia SCT oraz ich podział między podmioty publiczne i prywatne.

Rezultaty warsztatów:

- Opracowanie kompleksowego podsumowania zgłoszonych propozycji i kluczowych pytań uczestników.
- Identyfikacja głównych wyzwań, w tym potrzeby rozwoju ekologicznej infrastruktury transportowej.
- Przygotowanie rekomendacji dotyczących ulg dla mieszkańców oraz przedsiębiorców prowadzących działalność na terenie SCT.

Frekwencja i zaangażowanie uczestników:

Pomimo wcześniejszych deklaracji, realna frekwencja na warsztatach okazała się stosunkowo niska. W większości spotkań uczestniczyło zaledwie kilka osób, a obecność radnych dzielnicowych była sporadyczna – pojawili się przedstawiciele **Dzielnicy IV, X, XIII oraz dwójka radnych z Nowej Huty**.

Atmosfera spotkań i przebieg dyskusji:

Warsztaty odbywały się w atmosferze otwartości i konstruktywnej debaty. Każdy uczestnik miał możliwość swobodnego zabrania głosu, zadawania pytań oraz przedstawienia swoich postulatów. W efekcie udało się sformułować szereg propozycji dotyczących funkcjonowania SCT, a w wielu aspektach osiągnięto porozumienie co do potrzeby wprowadzenia zmian i uzupełnień w projekcie uchwały.

Niektóre kwestie pozostawały jednak przedmiotem rozbieżnych opinii, co wymaga dalszych analiz i wypracowania kompromisowych rozwiązań. Wszystkie uwagi i wnioski zostały szczegółowo udokumentowane, a w przypadku niektórych zagadnień zobowiązano się do dostarczenia dodatkowych materiałów źródłowych.

12. SPOTKANIA OTWARTE

Trzy spotkania otwarte odbyły się w formie publicznych debat, umożliwiając mieszkańcom bezpośredni kontakt z przedstawicielami urzędu miasta oraz ekspertami.

Spotkania te miały kluczowe znaczenie dla:

- Prezentacji szczegółowych założeń uchwały w sposób zrozumiały i przystępny.
- Zapewnienia przestrzeni do zgłaszania pytań, obaw oraz propozycji zmian.
- Zwiększenia transparentności procesu konsultacyjnego.

Efekty spotkań otwartych:

- Duże zainteresowanie mieszkańców i aktywne uczestnictwo w dyskusjach.
- Wypracowanie listy najczęściej powtarzających się obaw, takich jak dostępność transportu publicznego i koszt wdrożenia SCT.
- Zebranie kilkudziesięciu propozycji zmian i sugestii do projektu uchwały.

Frekwencja

Spotkania otwarte zgromadziły liczną, w dużej mierze zorganizowaną publiczność. Pierwsze spotkanie, które odbyło się 5 grudnia 2024 roku w Zespole Szkół nr 1 przy ulicy Ułanów 3, zgromadziło ponad 40 osób. Kolejne, 19 grudnia 2024 roku w Urzędzie Miasta Krakowa przy Rynku Podgórskim 1, przyciągnęło już ponad 80 uczestników.

Największe spotkanie otwarte miało miejsce 9 stycznia 2025 roku w Urzędzie Miasta Krakowa na Placu Wszystkich Świętych, gdzie zgromadziło się 200 osób, w tym radni miejscy, radni dzielnicowi oraz mieszkańcy gmin ościennych, takich jak Zabierzów, a także przedstawiciele województwa małopolskiego. Było to jedno z najbardziej dynamicznych i emocjonalnych spotkań, podczas którego wielokrotnie przerywano wypowiedzi, skandowano hasła oraz podejmowano próby zakłócenia dyskusji.

Atmosfera spotkań otwartych

Wszystkie spotkania otwarte miały emocjonalny, często burzliwy przebieg, co znacząco utrudniało prowadzenie merytorycznej dyskusji. Część uczestników zadawała pytania i wyrażała opinie, często bardzo krytyczne wobec projektu uchwały SCT, jednak wielu z nich nie przestrzegało zasad debaty. Wypowiedzi były przerywane, nie pozwalano

ekspertom dokończyć odpowiedzi, a moderatorzy mieli trudności z utrzymaniem porządku. Podczas spotkań pojawiły się banery i transparenty z hasłami protestacyjnymi, a dyskusję wielokrotnie przerywano skandowaniem „Nie dla strefy”. Dochodziło także do personalnych ataków i obrażania zwolenników SCT, ekspertów oraz urzędników miejskich. Dominowały nastroje antyeksperskie, a uczestnicy podważali wiarygodność badań naukowych i kwestionowali przedstawiane dane dotyczące jakości powietrza oraz wpływu transportu na poziom zanieczyszczeń.

Efekty spotkań

Mimo trudnych warunków i wysokiego poziomu emocji udało się częściowo zrealizować założone cele. Podczas każdego spotkania, trwającego około 2,5 godziny, przedstawiono założenia nowej uchwały oraz zapisano argumenty zarówno popierające, jak i krytyczne wobec SCT.

W porównaniu do innych form konsultacji spotkania online miały bardziej informacyjny charakter – uczestnicy zadawali pytania i zgłaszali sugestie, ale nie dochodziło do otwartych sporów. Warsztaty sprzyjały rzeczowej dyskusji; osoby, które na spotkaniach otwartych były bardzo krytyczne i emocjonalne, w formule warsztatowej wykazywały większą otwartość na argumenty. Spotkania otwarte były najmniej merytoryczne i w dużej mierze koncentrowały się na wyrażaniu emocji oraz manifestowaniu stanowiska wobec SCT, często z powodów politycznych, ekonomicznych i ideologicznych.

13. WNIOSKI ZE SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH

Poniżej przedstawiamy główne wnioski ze spotkań konsultacyjnych. W trakcie debat otwartych, warsztatowych i online uczestnicy w różny sposób wyrażali swoje opinie, które posłużyły do sformułowania poniższych wniosków. Przebieg spotkań był rejestrowany, zapisy zostały zarchiwizowane.

Spotkania otwarte często miały bardzo emocjonalny charakter – padały ostre wypowiedzi, które niejednokrotnie uniemożliwiały merytoryczną dyskusję oraz wymianę argumentów z ekspertami i przedstawicielami ZTP. Co interesujące, te same osoby, które na spotkaniach otwartych zachowywały się konfrontacyjnie, podczas warsztatów były bardziej skłonne do rzeczowej dyskusji i otwarte na argumenty.

Spotkania online miały inny charakter – uczestnicy skupiali się głównie na zadawaniu pytań i zgłaszaniu sugestii, co sprawiło, że mniej było tam elementów konfrontacyjnych.

Materiał zebrany podczas wszystkich tych wydarzeń stanowi podstawę do formułowania dalszych wniosków.

Warto zauważyć, że w spotkaniach otwartych zdecydowaną większość stanowili przeciwnicy SCT i związanych z nią regulacji. Spotkania gromadziły głównie właścicieli samochodów, często zagrożonych rozwiązaniami proponowanymi w uchwale.

Wnioski zostały podzielone na kilka kluczowych kategorii wynikających z przebiegu dyskusji:

1. Kwestia zasadności tworzenia SCT

Podczas wszystkich spotkań odbywających się przed podpisaniem ustawy o elektro mobilności i paliwach alternatywnych wielokrotnie podnoszono kwestię zasadności wprowadzenia SCT. Wskazywano, że uchwała miejska dotycząca SCT nie jest jeszcze obowiązującym prawem i została zaskarżona, dlatego jej wdrażanie jest przedwczesne. Często pojawiały się żądania przeprowadzenia referendum, w którym mieszkańcy Krakowa mogliby się opowiedzieć za lub przeciw SCT. Argumentowano, że tylko w ten sposób można uzyskać społeczną legitymizację dla wprowadzanych zmian.

Po podpisaniu ustawy przez Prezydenta RP na temat referendum nieco stracił na intensywności, ale nadal był wykorzystywany do podtrzymania aktywności i mobilizacji przeciwników SCT. Na spotkaniach często dochodziło do spontanicznych głosowań wśród uczestników, np. „kto jest za SCT?”, oraz skandowania „nie dla strefy”.

W kolejnych debatach otwartych pojawiła się nowa propozycja referendum, które miałoby dotyczyć nie samej zasadności wprowadzenia SCT, lecz formy, jaką strefa powinna przyjąć. Podczas jednego z warsztatów ten pomysł został oprotestowany – argumentowano, że w kwestiach dotyczących zdrowia publicznego referendum nie jest optymalnym rozwiązaniem.

Podnoszono także kwestie formalno-prawne, wskazując, że zgodnie z ustawą podstawą do wprowadzenia SCT jest przekroczenie norm zanieczyszczenia. W związku z tym termin lipiec 2025 roku uznano za nierealny, a pierwszym możliwym terminem wejścia w życie SCT – 1 stycznia 2026 roku.

2. Kwestia zanieczyszczeń

Jednym z najczęściej poruszanych tematów była wiarygodność danych dotyczących poziomu zanieczyszczeń generowanych przez samochody. Uczestnicy domagali się przedstawienia pełnej analizy udziału ruchu samochodowego w zanieczyszczeniach

powietrza, a także porównania go do innych źródeł emisji, takich jak przemysł, lotnictwo (w związku z bliską lokalizacją lotniska Balice), a także wpływu zabudowy miasta i jego położenia w niecce.

Wielokrotnie podkreślano, że chaotyczna zabudowa Krakowa przyczynia się do blokowania korytarzy przewietrzania miasta, co w opinii uczestników ma większy wpływ na jakość powietrza niż emisja samochodowa.

Krytykowano także politykę transportową miasta, twierdząc, że:

- korki powstające w wyniku tworzenia buspasów zwiększają emisję spalin,
- inwestycje przemysłowe i intensywny rozwój deweloperski prowadzą do większej liczby miejsc pracy, co powoduje wzrost liczby osób dojeżdżających samochodami,
- wiele nowych inwestycji jest lokalizowanych z dala od efektywnej komunikacji miejskiej, co zmusza mieszkańców do korzystania z aut.

Wskazywano również na konieczność poprawy jakości informacji przekazywanych mieszkańcom w ramach konsultacji społecznych, szczególnie w zakresie rzetelności i przejrzystości danych – oczekiwano jasnego wskazania źródeł analiz oraz sposobu ich interpretacji.

Domagano się wyjaśnień w kwestii rozmieszczenia czujników monitorujących poziom zanieczyszczeń. Wielu uczestników uznało, że ich lokalizacja jest niewłaściwa i nie pozwala na miarodajną ocenę sytuacji. Szczególnie krytykowano fakt, że pomiary prowadzone na Alei Krasińskiego wpływają na decyzje dotyczące całego miasta.

Postulowano także zapewnienie akredytacji dla firm przeprowadzających badania jakości powietrza.

Pojawiły się także głosy, że obowiązujące normy stężenia dla SCT są zbyt restrykcyjne. Sugerowano opracowanie lokalnych norm emisji dostosowanych do specyfiki Krakowa zamiast ścisłego opierania się na europejskich regulacjach.

3. Kwestia obszaru SCT

Objęcie dużej części Krakowa Strefą Czystego Transportu spotkało się ze zorganizowanym i wyraźnym sprzeciwem.

Najczęściej postulowano ograniczenie SCT do granic II obwodnicy lub wyłącznie do najbardziej zanieczyszczonych rejonów miasta, co zdaniem uczestników było zgodne z wcześniejszymi konsultacjami.

Wielu mieszkańców sugerowało, że SCT powinna zostać wprowadzona najpierw na mniejszym obszarze w formie pilotażowej, a dopiero po analizie jej skutków można rozważyć jej rozszerzenie. Podkreślano również, że decyzja o SCT powinna zostać podjęta dopiero po zakończeniu budowy obwodnicy Krakowa, która może wpłynąć na poziom ruchu samochodowego w centrum.

Niektórzy uczestnicy opowiadali się za wprowadzeniem SCT tylko w ścisłym centrum (np. na obszarze Rynku Głównego, Zwirzyńskiej i Wawelu), podczas gdy inni postulowali objęcie strefą całego Krakowa, a nawet sąsiednich gmin.

Po zaprezentowaniu nowej propozycji uchwały pojawiła się dyskusja na temat wyłączenia z SCT wszystkich dojazdów do szpitali, kluczowych instytucji oraz wszystkich parkingów P&R (a nie tylko w Górcie Narodowej).

Temat SCT był szeroko omawiany również na warsztatach z przedstawicielami dzielnic spoza centrum, w tym Nowej Huty i Swoszowic. Wskazywano, że podejście do SCT powinno być bardziej zróżnicowane i dostosowane do specyfiki poszczególnych dzielnic oraz ich układu komunikacyjnego.

Postulowano również, aby SCT obowiązywała jedynie w określonych godzinach oraz by jej zakres został jasno określony już na początku i nie ulegał późniejszym zmianom co było sprzeczne z postulatem, wcześniej opisanym, dotyczącym wprowadzania ewolucyjnych zmian w obszarze SCT?

4. Kwestia ulg i wyłączeń

Na wszystkich spotkaniach podnoszono problem ulg i wyłączeń z SCT. Dyskusja koncentrowała się głównie na interesach mieszkańców Krakowa, zwłaszcza osób starszych i mniej zamożnych. Często powtarzano argument, że SCT prowadzi do wykluczenia tych grup społecznych, dlatego postulowano wprowadzenie dłuższego okresu przejściowego. Pojawiały się również opinie o konieczności wprowadzenia rekompensat oraz dopłat do komunikacji publicznej dla osób rezygnujących z użytkowania samochodu.

Do grup, które powinny zostać objęte ulgami, zaliczano również producentów żywności dostarczających towary do sklepów i na place targowe, a także osoby dojeżdżające do pracy w Krakowie spoza miasta. W końcowej fazie konsultacji szczególnie nagłaśnianą kwestią stały się samochody historyczne i zabytkowe. Proponowano ich całkowite wyłączenie z SCT lub opracowanie odpowiednich ulg we współpracy ze środowiskiem miłośników motoryzacji.

Podkreślano konieczność wprowadzenia dłuższego okresu przejściowego dla mieszkańców, szczególnie osób starszych i mniej zamożnych, którzy rzadko korzystają z samochodów. Wielokrotnie postulowano możliwość wydłużenia okresu przejściowego do pięciu lat oraz wprowadzenie trwałych zwolnień z SCT dla mieszkańców.

Postulowano wprowadzenie ulg dla użytkowników pojazdów o niskiej emisji, niezależnie od ich wieku czy rejestracji, a także dopłat do biletów komunikacji miejskiej dla osób zmuszonych do rezygnacji z samochodu. Podnoszono również kwestie ulg dla rolników i pracowników spoza Krakowa, w tym zwolnień dla dostawców towarów, pojazdów strategicznych oraz pojazdów budowlanych. Wskazywano na konieczność objęcia ulgami pacjentów dojeżdżających na długotrwałe leczenie do krakowskich placówek medycznych, zwłaszcza szpitali.

Podkreślano, że uchwała nie precyzuje jednoznacznie definicji samochodów historycznych i zabytkowych i postulowano odniesienie się do zapisów funkcjonujących w Warszawie. Sugerowano również konieczność konsultacji z przedstawicielami środowisk zajmujących się ochroną pojazdów historycznych. Krytykowano zapisy ograniczające możliwość prowadzenia pojazdu zabytkowego wyłącznie przez jego właściciela oraz zakaz jego wypożyczania.

Zwracano również uwagę na konieczność zmiany przepisów dotyczących częstości użytkowania samochodów historycznych i zabytkowych. Ograniczenie do 50 dni w roku określano jako niewystarczające i postulowano zastąpienie go limitem kilometrów. Część uczestników opowiadała się za całkowitym zwolnieniem pojazdów historycznych i zabytkowych z SCT.

5. Kwestia egzekwowania przepisów

Podkreślano konieczność wprowadzenia skutecznych mechanizmów egzekwowania przepisów, w tym regularnych kontroli technicznych pojazdów. Pojawiały się postulaty rozwoju systemu monitoringu oraz zwiększenia zaangażowania Straży Miejskiej i Policji w egzekwowanie zasad SCT. Równocześnie wyrażano obawy, że kontrole te mogą być niewystarczające, a mandaty nieskuteczne.

Podnoszono, że wdrożenie SCT wiąże się z wieloma kosztami, które ostatecznie poniosą mieszkańcy. Wskazywano, że należy unikać nadmiernej biurokracji związanej z egzekwowaniem przepisów i monitoringiem, ponieważ może to generować dodatkowe koszty, przewyższające potencjalne korzyści wynikające z wprowadzenia SCT.

6. Kwestia jakości technicznej pojazdów

Spotkania gromadziły głównie właścicieli samochodów, których pojazdy były zagrożone wykluczeniem z ruchu na skutek zapisów proponowanej uchwały. Wskazywano na konieczność uwzględniania rzeczywistej emisji spalin, a nie jedynie roku produkcji pojazdu. Postulowano, aby kontrola pojazdów odbywała się w oparciu o rzetelne badania emisji spalin, ponieważ rocznik produkcji nie zawsze jest adekwatnym wskaźnikiem stopnia zanieczyszczania środowiska.

Wielokrotnie zwracano uwagę na problemy związane z uznawaniem norm emisji w dokumentacji pojazdów po modernizacyjnych modyfikacjach, np. po montażu filtrów cząstek stałych. Podnoszono również konieczność wprowadzenia bardziej elastycznych zasad homologacji i certyfikacji, które pozwalałyby na uzyskanie „zielonej nalepki” na podstawie dokumentacji fotograficznej i certyfikatu niezależnej firmy.

Wskazywano, że pojazdy zmodernizowane, np. z homologacją na niskoemisyjne technologie, powinny być dopuszczone do ruchu w SCT. Apelowano także o unikanie antagonizowania właścicieli samochodów z silnikami Diesla, wskazując, że polityka miasta może promować sprzedaż pojazdów elektrycznych kosztem innych rozwiązań.

Podkreślano konieczność jasnych regulacji dotyczących praktyk producentów, certyfikatów legalności i kontroli pojazdów.

Wskazywano, że należy jednoznacznie określić:

- regulacje i obecne przepisy dotyczące homologacji,
- praktyki i regulacje obowiązujące u konkretnych producentów samochodów,
- zasady przyznawania certyfikatów legalności na stacjach kontroli pojazdów.

Podnoszono również kwestię braku uzasadnienia dla różnicy w traktowaniu pojazdów na gaz ziemny i LPG. Pytano, jakie regulacje obejmą pojazdy zabytkowe, leasingowe oraz sprowadzane z USA. Pojawiła się propozycja, aby nowe regulacje obejmowały wyłącznie pojazdy dopiero wprowadzane do ruchu, z wyłączeniem już zarejestrowanych.

Krytykowano także brak przepisów dotyczących pojazdów, które regularnie wyjeżdżają poza Kraków, argumentując, że nie powinny one być objęte tymi samymi ograniczeniami co samochody stale poruszające się po mieście.

7. Kwestia rekompensat i zaspokojenia potrzeb mieszkańców

Podkreślano konieczność poprawy infrastruktury transportowej jako warunku wprowadzenia SCT. Zwracano uwagę, że wiele osób nie ma realnej alternatywy dla korzystania z samochodu. Postulowano rozwój systemu parkingów P&R i zwiększenie ich

liczby. Pojawiały się również sugestie dotyczące wdrożenia działań rekompensujących, na wzór rozwiązań funkcjonujących w miastach takich jak Londyn, Paryż czy Bruksela.

Podnoszono konieczność wsparcia finansowego i rekompensat dla osób starszych oraz dla tych, którzy rzadko korzystają z samochodu. Wielu uczestników wskazywało, że bardziej ekologicznym rozwiązaniem jest użytkowanie jednego pojazdu przez wiele lat zamiast wymuszania jego wymiany na nowy.

Podsumowanie

Konsultacje wykazały silne podziały wśród mieszkańców Krakowa. Wiele osób oczekuje złagodzenia przepisów SCT, dłuższego okresu przejściowego i wprowadzenia szerokiego systemu ulg. Krytykowano brak przejrzystości w zakresie badań emisji spalin oraz wskazywano na potencjalne koszty wdrożenia SCT. Wnioski z konsultacji zostaną poddane dalszej analizie w celu ewentualnych modyfikacji projektu uchwały.

PRZEBIEG KONSULTACJI – FORMULARZE OPINII

1. FORMULARZ OD 29.11.2024 DO 20.12.2024 R.

Ankieta konsultacyjna w sprawie wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie została opracowana w celu zebrania opinii mieszkańców oraz innych interesariuszy na temat kluczowych założeń uchwały. Była ona jednym z istotnych narzędzi konsultacyjnych, obok spotkań otwartych i warsztatów, umożliwiając szerokie zaangażowanie społeczne w proces decyzyjny.

Ankieta uruchomiono pierwszego dnia konsultacji, aby umożliwić mieszkańcom wyrażenie opinii na temat SCT przez cały okres ich trwania. W ankiecie mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani bez konieczności logowania się, narzędzie zostało zaprojektowane w ten sposób w celu zebrania jak największej liczby głosów mieszkańców, unikając bramek czy innych elementów, które w tym procesie działałyby wykluczająco.

Forma i struktura ankiety

- **Typ badania:** Ankieta internetowa skierowana do mieszkańców Krakowa i okolicznych gmin.
- **Czas realizacji:** 29 listopada 2024 – 20 grudnia 2025.

- **Metoda zbierania danych:** Formularz Google online z pytaniami otwartymi.
- **Anonimowość:** Odpowiedzi zbierane były anonimowo, bez konieczności podawania danych osobowych (z wyjątkiem opcjonalnego wskazania miejsca zamieszkania).
- **Zakres tematyczny:** Pytania dotyczyły zarówno ogólnych opinii na temat SCT, jak i szczegółowych kwestii związanych z regulacjami.

Zakres pytań w ankiecie

Ankieta składała się z sekcji poświęconych kluczowym zagadnieniom związanym z wprowadzeniem SCT. Wśród pytań znalazły się, między innymi, pytania o: zakres geograficzny SCT, łagodniejsze zasady dla starszych pojazdów, normy emisyjne, alternatywy dla pojazdów spalinowych, opłaty za wjazd, wyłączenia dla seniorów, inne uwagi.

Zadane pytania to:

1. **Czy Twoim zdaniem należy utrzymać wielkość obszaru SCT, czy trzeba go zmienić?** (Przypominamy: obecnie obowiązująca uchwała przewiduje objęcie wymaganiami SCT niemal całego miasta. Jeśli uważasz, że należy zmienić obszar, opisz, jak powinien wyglądać).
2. **Czy Twoim zdaniem łagodniejsze zasady dla samochodów kupionych przed wprowadzeniem SCT powinny być utrzymane?** (Przypominamy: obecna uchwała przewiduje, że od 1 lipca 2025 r. do Krakowa mogłyby wjeżdżać pojazdy kupione przed 1 marca 2023 r., nawet jeśli nie spełniają nowych norm).
3. **Czy Twoim zdaniem wymagania dla samochodów (minimalny rok produkcji lub minimalna norma emisji Euro) powinny być zmienione?** (Jeśli tak, prosimy zaproponować inne rozwiązanie. Jakie powinny być graniczne normy?).
4. **Czy jeśli przy okazji wymiany samochodu osobowego na kolejny, będziesz po wprowadzeniu SCT musiał zrezygnować z samochodu z silnikiem Diesla, ale za takie same pieniądze mógłbyś kupić samochód z silnikiem benzynowym lub hybrydowym, czy będziesz czuł się poszkodowany?**
5. **Z jakim najmniejszym wyprzedzeniem właściciel samochodu powinien się dowiedzieć o tym, że auto nie wjedzie do SCT?** (Oprócz wskazania okresu (liczby lat), prosimy również o uzasadnienie).

6. **Czy dopuszczasz umożliwienie samochodom nie spełniającym standardów emisyjnych wjazdu do SCT za opłatą?** (Dla jakich samochodów taki wjazd za opłatą powinien być możliwy? A może zakaz wjazdu dla takich pojazdów powinien być bezwzględny?).
7. **Czy pojazdy należące do osób mających powyżej 70 lat powinny być traktowane przez przepisy dotyczące SCT inaczej?** (Jeśli tak, opisz optymalny wariant takiego rozwiązania).
8. **Przełącz nam inne uwagi związane z SCT, jeśli powyższe tematy ich nie uwzględniają.**
9. **Przy jakiej ulicy w Krakowie mieszkasz?** (Jeśli jednak jesteś spoza Krakowa, wpisz nazwę swojej miejscowości).
10. **W jaki sposób dotarła do Ciebie informacja o tworzeniu Strefy Czystego Transportu w Krakowie?** (Np. media społecznościowe, portale informacyjne, komunikaty miejskie itd.).
11. **Czy Twoim zdaniem gminy otaczające Kraków również powinny wprowadzić u siebie SCT?** (Odpowiedź uzasadnij).

W niniejszym raporcie uwzględniono analizę i interpretację pierwszych 7 kluczowych pytań. Całość ankiety stanowi załącznik nr 3 do niniejszego raportu.

Frekwencja i charakter odpowiedzi

W ankiecie oddano łącznie 3196 głosów. Ankietę można było wypełniać wielokrotnie, więc były osoby, które tak zrobiły. Część odpowiedzi została wklejona bez żadnych zmian jedna po drugiej. I tak na przykład mamy odpowiedzi:

„powinno obejmować maksymalnie jedną lub dwie dzielnice np. Stare miasto” – 78 kopii

„Strefa powinna nie wykraczać poza obszar I obwodnicy!” – 35 kopii

„Ludzie są przeciw SCT. HIPOKRYCI Z ZIKITU PRÓBUJĄ SEGREGOWAĆ LUDZI ZE WZGLĘDU NA GRUBOŚĆ PORTFELA” – 13 kopii

Respondenci często wyrażali swoje stanowiska w sposób rozwinięty. Wiele odpowiedzi zawierało obszernie komentarze krytyczne lub popierające inicjatywę, często odnosząc się do kwestii związanych z infrastrukturą, kosztami oraz skutecznością wdrożenia regulacji.

Wnioski wynikające z analizy odpowiedzi

- Część uczestników kwestionowała zasadność wprowadzania SCT w obecnym kształcie, wskazując na potencjalne trudności organizacyjne i społeczne.
- Respondenci zwracali uwagę na potrzebę dłuższego okresu przejściowego dla właścicieli starszych pojazdów.
- Wielu uczestników postulowało wprowadzenie wyjątków dla określonych grup społecznych, np. osób starszych czy mieszkańców strefy.
- Jednocześnie zarówno przeciwnicy, jak i zwolennicy wprowadzenia SCT, zwracali uwagę, że opłaty i ulgi dla kierowców sprawiają, że regulacje SCT mogą być nieskuteczne.

Znaczenie wyników ankiety w procesie decyzyjnym

Wyniki ankiety umożliwiły lepsze zrozumienie obaw mieszkańców oraz identyfikację obszarów wymagających dalszych analiz i doprecyzowania regulacji.

2. WNIOSKI

Pytanie 1. Obszar Strefy Czystego Transportu

Czy Twoim zdaniem należy utrzymać wielkość obszaru SCT, czy trzeba go zmienić?

(Przypominamy: obecnie obowiązująca uchwała przewiduje objęcie wymaganiami SCT niemal całego miasta. Jeśli uważasz, że należy zmienić obszar, opisz, jak powinien wyglądać).

Na to pytanie udzielono 3129 odpowiedzi. Ponad połowa z nich była negatywną lub relatywnie negatywną opinią na temat proponowanych zmian i regulacji wprowadzających Strefę Czystego Transportu.

Wypowiedzi na temat obszaru, który obejmie Strefa, można podzielić na:

- **Głosy przeciwko** – znaczna część respondentów sprzeciwia się wprowadzeniu SCT w obecnej formie:
- Wielokrotnie pojawiał się postulat likwidacji SCT i niewprowadzania tych przepisów.

- Sugerowano również podjęcie kroków prawnych, jeśli SCT w ogóle zostanie wprowadzona.
- Podkreślano odczuwaną przez mieszkańców presję finansową wprowadzenia SCT, głównie związaną z koniecznością wymiany samochodu i kosztami tej zmiany, jednocześnie wyrażając poczucie, że obecna infrastruktura komunikacji miejskiej nie jest wystarczająca, aby zastąpiła własny samochód. Brak rekompensat, dopłat i indywidualnego podejścia wobec nowych regulacji kieruje ku argumentacji o dyskryminacji.

Przykładowe wypowiedzi:

Żadnej strefy, żadnej sct, żadnych ograniczeń, dyskryminacji, wykluczenia ludzi z życia społecznego, zawodowego! Nie należy ograniczać mieszkańcom dostępu do miasta.

Nie powinno jej być wcale, w Krakowie jak i w innych miastach.

Odrzucić pomysł wprowadzenia SCT, gdyż prowadzi do podziału społeczeństwa na biednych, których nie stać na nowe auta i na bogatych którzy są poza logiką SCT.

SCT powinna obowiązywać tylko w obrębie plant. SCT wyklucza mniej zamożnych mieszkańców.

Strefa nie powinna powstać jest to nabijanie kabzy kosztem najbiedniejszych.

Uważam, że powinno się ją znieść. Tę strefę chcą tylko urzędnicy, a nie mieszkańcy. Jak już udowodniono, nie ma ona nic wspólnego z czystym powietrzem..prowadzi tylko do podziału społeczeństwa i uniemożliwienia ludziom biednym poruszania się własnym, starym autem, który niejednokrotnie pali mniej, niż nowe "eko" diesle.

Nie jesteśmy milionerami. Polski emeryt a niemiecki emeryt to chyba różnica. Niemcy mogą kupować elektryczne i nowe auta nas nie stać po 40 latach pracy z emerytura 4tys zł. Ten projekt nie jest dla biedaków żyjących w tym kraju. Gdy dochody Polaków będą takie jak Niemców to można zmuszać do kupowania energetycznie paliwożernych nowych aut. A na razie przywróćcie skład benzyny i już się poprawi stan powietrza.

Wyłączenie jest dyskryminujące i dzieli społeczeństwo. Mieszkańcy Krakowa będą mogli swoimi samochodami jeździć do gmin ościennych, natomiast odwrotnie już nie. Wszyscy powinni być traktowani jednakowo.

Wśród zwolenników ograniczenia SCT dominują **głosy na rzecz zmniejszenia** jej obszaru do II obwodnicy lub ścisłego centrum miasta. Najczęściej sugerowano ograniczenie obszaru, na którym obowiązywała będzie strefa, do:

- **Starego Miasta, Rynku, Plant i dzielnicy Kazimierz.**
 - W niektórych odpowiedziach zastrzegano, że chodzi o wypełnienie regulacyjnych zobowiązań, które nakładają na Kraków obowiązek wprowadzenia strefy, niezależnie od obszaru, jaki ona będzie obejmować.
- Wielokrotnie postulowano wprowadzenie strefy **na obszarze – jak najmniejszym i jak najmniej użytkowanym przez samochody** indywidualnych mieszkańców, nie przedsiębiorców.
- Sugerowano również ulgi lub rekompensaty.

Przykładowe wypowiedzi:

Strefa obejmująca całe miasto, to jest absurd. Ogólnie zamysł SCT i próba jego wprowadzenia, to jakieś nieporozumienie. Jeśli jednak mamy iść na kompromis, to jedyne akceptowalne wyjście, to SCT w granicach ścisłego rynku. A i to z odpowiednimi wyłączeniami.

Od plant do sukiennic, razem z Wawelem.

W ogóle nie wprowadzać lub w najgorszym razie ograniczyć do obrębu Starego Miasta, wraz z dniami wolnymi od strefy.

Absolutnie strefa czystego transportu powinna zostać ograniczona tylko i wyłącznie do płyty Rynku Głównego oraz placu żydowskiego na Kazimierzu.

Uważam, że powinna być jak najmniejsza, tak aby tylko wypełnić wymóg jej stworzenia.

- **Granice wyznaczanych przez obwodnicę 1 lub obwodnicę 2**
 - Postulowano również, aby Strefa podlegała ewaluacji, sugerowano, że jeśli wyniki byłyby pozytywne – strefę należy zmniejszyć, a jeśli negatywne – strefę powinno się rozszerzyć.
 - Wskazywano również na konieczność wyłączenia niektórych ulic z obszaru ograniczonego 1 lub 2 obwodnicą, np. dojazdu do Dworca Głównego.

Przykładowe wypowiedzi:

Moim zdaniem strefa powinna objąć maksymalnie obszar ścisłego centrum Krakowa. Wewnątrz drugiej obwodnicy.

Uważam, że na początek funkcjonowania strefy powinna ona objąć obszarem tylko teren wewnątrz II Obwodnicy miasta, głównie dlatego, że ludzie potrzebują czasu na przyzwyczajenie się do nowych ograniczeń, co najmniej przez rok, później może być rozszerzona.

Wewnętrzna część II obwodnicy Krakowa z wyłączeniem dojazdu do szpitali oraz dworca głównego PKP.

Płyta rynku albo I obwodnica. Kiedyś tam w przyszłości można rozszerzyć do drugiej obwodnicy maksymalnie.

- **Granice na alejach Trzech Wieszczów i na rzece Wiśle.**

Przykładowe wypowiedzi:

Granica powinny być Aleje Trzech Wieszczów i rzeka Wisła.

Całe stare miasto i Kazimierz! Od alej trzech wieszczów po Wisłę i Grzegórzki do ronda grzegórzeckiego.

Strefa powinna służyć mieszkańcom, zatem uważam że jej obszar powinien być zmodyfikowany do obszaru wyznaczonego przez drugą obwodnicę oraz Wisłę od południa. Zapewni to mieszkańcom licznych biur korporacji dojazd do miejsc pracy.

- **Granicy w miejscach, gdzie jest wysokie stężenie zanieczyszczeń i duże natężenie ruchu.**

Przykładowe wypowiedzi:

Propozycja powinna obejmować obszary z dużym natężeniem ruchu; okolice Rynku Głównego, Kazimierza. Należałoby wyłączyć obszar SCT w godzinach nocnych dla dostawców i zaopatrzeniowców sklepów. (Najczęściej dostawy realizowane są w nocy).

Zapoznałem się i uważam że należy ją zmodyfikować - strefa nie powinna w żadnym wypadku obejmować obszaru niemal całego miasta jak to jest obecnie proponowane, a zostać ograniczona do rejonów gdzie zanieczyszczenia komunikacyjne są największe oraz obszaru szczególnie cennego ze względu na walory kulturowe - moja propozycja to obszar ograniczany do II obwodnicy (al. Trzech Wieszczów, ul. Dietla, Al. Powstania Warszawskiego, ul. Wita Stwosza z wyłączeniem wspomnianych ulic).

Strefą powinna objąć głównie centrum oraz tereny osiedli mieszkalnych gdzie jest wysokie stężenie no2. Obecnie strefa jest za duża.

- **Ograniczenie z wyłączeniem niektórych ulic i dzielnic.**
 - Wyłączenie ulic i dróg dojazdowych np. A4.
 - Wyłączenie dzielnic peryferyjnych.
 - Wyłączenie dojazdów do Park and Ride. Wskazywano, że kluczowe jest umożliwienie dojazdu do komunikacji miejskiej, jak również stworzenie odpowiedniej infrastruktury jak np. parkingi, linie tramwajowe, Park and Ride.

Przykładowe wypowiedzi:

Strefa nie powinna obejmować obszaru całego miasta i dzielnice peryferyjne takie jak np. Prądnik Biały i Prądnik Czerwony, Nowa Huta, Bieżanów, Żłocień, Prokocim itd. nie powinny zostać objęte zakazem.

Granice strefy powinny umożliwiać pozostawienie pojazdu niespełniającego wymogów na parkingu park and ride przy pętli tramwajowej. Np. od strony ul. Balickiej parking Mydlniki Wapiennik powinien być poza strefą SCT.

Wydzielić strefy na podstawie dzielnic. Bezpośrednio w centrum/stare miasto dać restrykcje. Wjazd do nich tylko dla samochodów z oznaczeniem. Obrzeża miasta i dzielnice poza centrum bez strefy lub strefa z łagodną restrykcją. Przykład Berlin S-Bahn ring.

- Głosy pozytywne - niektórzy ankietowani popierają rozszerzenie SCT na całe miasto, a nawet gminy ościenne.
- Pojawiały się głosy wskazujące na potrzebę stworzenia Strefy w Krakowie.
- Wskazywano na problemy związane ze środowiskiem i zdrowiem mieszkańców, całego miasta, nie tylko poszczególnych dzielnic.
- Zwrócono uwagę na efektywność Strefy, jeśli wprowadzi się ją na obszarze całego miasta.
- Wśród głosów pozytywnych dominują wypowiedzi nienacechowane emocjonalnie.
- Wskazywano, że konieczne jest skuteczne egzekwowanie wjazdu do strefy. Często ten argument pojawiał się również w wypowiedziach przeciwników, można więc zauważyć, że wyrażono ogólną potrzebę kontroli i wykonalności przepisów SCT.

Przykładowe wypowiedzi:

Ważne, żeby SCT objęła jak największy obszar, nie utrudniając jednocześnie egzekucji zasad tej strefy, a nie utrudniać przejazdu drogami wojewódzkimi i krajowymi (A4). Zaproponowany obszar spełnia ten wymóg.

Granice administracyjne miasta.

Granice strefy są ok.

Należy objąć jak największy obszar miasta strefą czystego transportu.

Strefa powinna obejmować możliwie jak największy obszar całej aglomeracji krakowskiej. A nie tylko miasto Kraków. Jestem za wprowadzeniem surowych ograniczeń przy wjeździe.

Podoba mi się ta propozycja. Nic bym nie zmieniał.

Jest w porządku.

Trzeba powiększyć.

Ponadto pojawiały się również wypowiedzi nie na temat.

Pytanie 2. Zasady dla samochodów kupionych przed wprowadzeniem SCT.

Czy Twoim zdaniem łagodniejsze zasady dla samochodów kupionych przed wprowadzeniem SCT powinny być utrzymane? (Przypominamy: obecna uchwała przewiduje, że od 1 lipca 2025 r. do Krakowa mogłyby wjeżdżać pojazdy kupione przed 1 marca 2023 r., nawet jeśli nie spełniają nowych norm).

- Na to pytanie udzielono 2922 odpowiedzi. Większość jest na tak, pojazdy kupione przez lipcem 2025 roku, powinny mieć możliwość wjazdu do SCT na zasadach preferencyjnych. Ale pojawiły się również sugestie, że taka ulga powinna wiązać się z dodatkową opłatą.

Przykładowe wypowiedzi:

Samochody zarejestrowane przed 1 marca 2023 roku nie powinna dotyczyć strefa czystego transportu, niestety nie każdego stać na wymianę auta na młodsze, ewentualnie mogłaby być wprowadzona opłata która pozwalałaby na wjazd starszych samochodów do strefy czystego transportu.

Tak uważam że zasady powinny być utrzymane.

Da to więcej czasu mieszkańcom na dostosowanie.

Auta kupione przed przyjęciem uchwały powinny mieć możliwość wjazdu do SCT ponieważ auta są drogie i nie powinno się karać osób które zakupiły pojazdy przed przyjęciem uchwały.

Tak, ale za promocyjną opłatą emisyjną.

- **Pojawiły się również głosy przeciwne.**

Przykładowe wypowiedzi:

Nie należy stosować żadnej taryfy ulgowej.

Ten zapis powinien być zniesiony tak samo jak SCT.

Zaproponowane zasady wcale nie są restrykcyjne jak twierdza niektórzy. dozwolone będą ponad 20 letnie samochody!!! jestem za pozostawieniem takich zasad i ewentualnym zaostreniem w dalekiej przyszłości.

Nie powinno być żadnych wyjątków wszyscy wobec prawa powinni być równi.

Zasady powinny być jednakowe dla wszystkich samochodów niezależnie od daty zakupu.

Lepsze byłyby jednakowe zasady. Im więcej wyjątków, tym trudniej o wprowadzenie zasad realne i istnieje zagrożenie martwymi przepisami.

- Najczęściej postulowane okresy przejściowe to:
 - **20 lat** – dla osób, które zainwestowały w swoje pojazdy i nie planują ich zmieniać w najbliższych latach.
 - **15 lat** – argumentowane tym, że przeciętny okres użytkowania samochodu w Polsce wynosi kilkanaście lat.
 - **10 lat** – uważany za minimalny okres, który pozwoli mieszkańcom na stopniową wymianę floty bez nadmiernego obciążenia finansowego.
 - **5 lat** – postulowany głównie przez zwolenników SCT jako okres wystarczający do dostosowania się do nowych przepisów.

Przykładowe wypowiedzi:

W celu zapobiegania wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców wszystkie pojazdy powinny być traktowane jednakowo bez względu na rodzaj paliwa jakim są napędzane. Dodatkowo powinien być okres przejściowy trwający co najmniej dekadę obejmujący samochody zakupione przed wejściem w życie uchwały.

Strefa powinna eliminować z ruchu bardzo stare samochody. Te samochody w naturalny sposób powinny i tak wyjechać z obiegu. Strefa powinna służyć mieszkańcom a nie zwiększać sprzedaż dealerom samochodowym.

Im dłuższy okres przejściowy, tym mniej dotkliwy będzie i dla mieszkańców i przyjezdnych.

- **Dominuje sprzeciw wobec zaostrożenia przepisów** – większość respondentów uważa, że pojazdy kupione przed 1 marca 2023 r. powinny być objęte stałym wyjątkiem i nie powinny podlegać nowym restrykcjom SCT.

Przykładowe wypowiedzi:

Tak, pojazdy zakupione wcześniej nie powinny zostać objęte żadnym zakazem wjazdu. Użytkuję ponad 20-letni samochód, który jest utrzymywany w doskonałym stanie technicznym i nie bardzo wyobrażam sobie aby ktoś za mnie podejmował decyzje, zmuszał mnie do jego zmiany.

- Pojawia się także **żądanie bezterminowego zwolnienia** – liczna grupa ankietowanych wskazuje, że ograniczenie do 1 lipca 2025 r. jest zbyt krótkie i pojazdy zakupione przed ustalonym terminem powinny mieć możliwość użytkowania do końca ich eksploatacji.

Przykładowe wypowiedzi:

Wjazd aut bez jakichkolwiek ograniczeń.

Zachować łagodniejsze zasady aż do czasu wycofania tych samochodów z eksploatacji.

Samochód dopuszczony do ruchu powinien utrzymać to dopuszczenie do końca eksploatacji. Prawo nie działa wstecz. Przewidziany warunkami technicznymi i ekonomicznymi CZAS eksploatacji POJAZDÓW TO 30LAT (TAK JAK KAŻDY POJAZD W WOJSKU CZY POLICJI).

Uważam, że samochody kupione przed wprowadzeniem SCT powinny być użytkowane przez ich właścicieli do momentu naturalnego zakończenia ich eksploatacji, czyli zezłomowania, niezależnie od obowiązujących w przyszłości wymagań SCT.

- Wyraźnie rysuje się **brak akceptacji dla podziału na „starych” i „nowych” właścicieli** – wielu respondentów uważa, że nierówne traktowanie samochodów w zależności od daty zakupu jest niesprawiedliwe i sztucznie tworzy różnice wśród użytkowników.

Przykładowe wypowiedzi:

Wszystkie pojazdy powinny być traktowane jednakowo.

Zasady powinny być jednakowe dla wszystkich samochodów, ale powinny być obniżone normy, ponieważ wiele starszych samochodów emituje, mniej szkodliwych związków niż nowoczesne suvy z dużymi silnikami.

- Postulat zniesienia ograniczeń emisji dla pojazdów zakupionych przed 1 marca 2023 r. – zdaniem ankietowanych, skoro pojazdy te były dopuszczone do ruchu zgodnie z wcześniejszymi przepisami, nie powinny być objęte nowymi restrykcjami.

Przykładowe wypowiedzi:

Uważam że zasady powinny być takie same niezależnie od daty rejestracji samochodu, ze względu na utrudnienia w egzekwowaniu zapisów uchwały, które wprowadzenie takiego rozróżnienia powoduje (konieczność sprawdzenia daty rejestracji, aby stwierdzić czy dany pojazd narusza zakaz wjazdu do SCT).

Auta kupione wcześniej powinny być traktowane inaczej. Powinna być kontrola procesu spalania. Nie każdego stać na wymianę samochodu. Albo zrobić dopłaty do zakupu samochodu.

Pytanie 3. Wymagania techniczne samochodów

Czy Twoim zdaniem wymagania dla samochodów (minimalny rok produkcji lub minimalna norma emisji Euro) powinny być zmienione? (Jeśli tak, prosimy zaproponować inne rozwiązanie. Jakie powinny być graniczne normy?).

- Udzielono 2743 odpowiedzi. W większości zawierają one opinie, że wprowadzenie normy Euro 5 dla Diesli jest zbyt restrykcyjne i proponuje jej obniżenie do Euro 4, Euro 3, Euro 2 lub Euro 1. Wskazują, że w Polsce średni wiek samochodu to 15 lat, a nowe przepisy wykluczyłyby znaczną część pojazdów z ruchu. Sugestie obejmują również:
 - Dopuszczenie Diesli spełniających Euro 3, jeśli mają sprawny filtr DPF lub przejdą testy emisyjne.
 - Możliwość użytkowania Diesli Euro 4 z homologowanymi systemami redukcji emisji.
 - Część ankietowanych sugeruje wprowadzenie indywidualnych testów emisji zamiast sztywnej klasyfikacji po normach Euro.

Przykładowe wypowiedzi: *Tak, powinny być zmienione. Rok nie ma znaczenia dla emisyjności pojazdu. Powinny zostać złagodzone do poziomu Euro 1 dla diesla i benzyny.*

Tak powinno być przynajmniej rok dłużej EURO 3 i EURO 4 dopiero potem EURO 4 i EURO 5.

Trzeba obniżyć wymagania do aut z silnikiem Diesla do normy Euro IV - mają filtry DPF i są wystarczająco czyste (po warunkiem, że są sprawne).

Tak benzyna euro 2-3, diesel euro 4 . Rok produkcji od 2001 dla aut benzynowych i 2006 dla aut z silnikiem diesla. Wprowadzanie takich ograniczyło by skutki dla mieszkańców, gdyż duża część aut mieszkańców Krakowa są to auta wyprodukowane przed rokiem 2010 , co zgadza się ze średnim wiekiem auta w Polsce.

Według mnie normą powinny być norma emisji Euro. Dla silników Diesla Euro 5 - samochody 10-12 lat i młodsze.

- **Zmiany w wymaganiach dla samochodów benzynowych** – postulowane jest zmniejszenie restrykcji dla aut z silnikami benzynowymi. Propozycje obejmują:
 - Dopuszczenie pojazdów spełniających normy Euro 2 i Euro 3, jeśli przejdą dodatkowy przegląd techniczny.
 - Uwzględnienie samochodów starszych, ale zmodernizowanych w zakresie układu wydechowego i emisji.
 - Możliwość instalacji dodatkowych filtrów emisyjnych zamiast całkowitego zakazu dla starszych aut.
 - Wskazano, że starsze benzyniaki z sekwencyjną instalacją LPG emitują mniej spalin i powinny być traktowane preferencyjnie.

Przykładowe wypowiedzi:

Uzasadniając, jeśli samochód został dopuszczony do ruchu przez stację diagnostyczną/stację kontroli pojazdów, to powinien mieć prawo poruszania się po całym kraju.

Tak, powinny być zniesione. Ograniczenia powinny wynikać nie z rocznika samochodu a z rzeczywistego zanieczyszczania środowiska - niech serwis to sprawdzi i wydaje zgodę.

- **Pojazdy LPG i hybrydowe** – duża część ankietowanych uważa, że:
 - Samochody z instalacją gazową LPG powinny być całkowicie zwolnione z ograniczeń emisyjnych.
 - Hybrydy spalinowe, nawet starsze, powinny być traktowane łagodniej, jeśli ich faktyczna emisja spalin jest niska.
 - Proponuje się okresowe przeglądy emisyjne dla starszych hybryd, zamiast całkowitego ograniczenia ich wjazdu do SCT.

Przykładowe wypowiedzi:

Wiek samochodu nie powinien mieć żadnego wpływu na ustalone "kryteria". Np. 30 letnie samochód z zamontowaną ekologiczną instalacją gazową.

Powinny być wyłączone (albo wprowadzone inne, łagodniejsze wymagania wiekowe) dla aut Hybrydowych i z LPG/CNG.

Zwolnione z SCT powinny być auta zasilane gazem LPG lub CNG. Skoro według UE można ogrzewać domy piecami gazowymi to czemu samochody zasilane gazem nie mogłyby być wyłączone z SCT?

- **Dłuższe okresy przejściowe na dostosowanie się do regulacji** – wielu uczestników konsultacji podkreśla, że regulacje powinny być wprowadzane stopniowo:
 - Euro 4 dla Diesla i Euro 3 dla benzyny powinny obowiązywać do co najmniej 2035 roku.
 - Pełne wejście w życie norm SCT powinno być rozłożone na min. 10–15 lat.
 - Część ankietowanych postuluje dostosowanie okresów przejściowych do sytuacji finansowej gospodarstw domowych.

Przykładowe wypowiedzi:

Strefa czystego transportu powinna być wprowadzana stopniowo, zaczynając od rynku czy starego miasta kończąc na rybitwach czy dębnikach, co rok lub kilka lat poszerzana.

Powinien zostać zwiększony czas na dostosowanie do sct po jego wprowadzeniu. Zaproponowane wymagania powinny być wprowadzane stopniowo przez kilka lat, aby mieszkańcy mieli czas na dostosowanie.

Należy zrezygnować z minimalnego roku produkcji i obostrzenia dotyczące norm ograniczyć do euro 4 dla silników Diesla oraz euro 2 dla benzynowych. W następnej kolejności stopniowo podwyższać normy co kilka lat.

- **Zamiast zakazu – system opłat** – niektórzy ankietowani sugerują wprowadzenie opłat dla samochodów niespełniających norm emisji zamiast ich całkowitego zakazu:
 - Możliwość wykupienia rocznego abonamentu dla aut spełniających niższe normy.
 - Symboliczne opłaty dla właścicieli pojazdów Euro 3 i Euro 4 zamiast całkowitego ograniczenia ruchu.
 - Stworzenie systemu ulg dla osób, które nie mogą sobie pozwolić na wymianę pojazdu.

Przykładowe wypowiedzi:

Uważam, że do strefy powinny być dopuszczone wszystkie pojazdy należące do krakowian, które są sprawne, zaliczają przeglądy techniczne i których właściciele opłaciliby np. dostosowaną do ich możliwości opłatę ekologiczną np. raz na rok.

Wszystkie auta które zostały zarejestrowane przed 1 marca 2023 powinny mieć możliwość wjazdu do strefy czystego transportu, jeśli to nie przyniosłoby skutku można by wnieść opłatę od tych samochodów która powodowałaby możliwość wjechania do strefy.

Można by dodać płatny abonament na limitowaną ilość wjazdów do SCT dla samochodów nie spełniających wymagań. N.p. To by się przydało dla właścicieli samochodów kolekcjonerskich lub weekendowych, które nie są częste używane.

- **Część respondentów wyraziła poparcie zaproponowanych przepisów.**

Przykładowe wypowiedzi:

Nie. Uważam, że te kryteria są ok.

Nie powinny być zmieniane. Silniki Diesla są bardziej szkodliwe dla naszego zdrowia i emitują więcej zanieczyszczeń w porównaniu do silników benzynowych.

Nie powinno być żadnych ulg dla trucielei.

Pojawiły się również odpowiedzi nie na temat.

Pytanie 4. Dotyczące poczucia bycia poszkodowanym po rezygnacji z Diesla.

Czy jeśli przy okazji wymiany samochodu osobowego na kolejny, będziesz po wprowadzeniu SCT musiał zrezygnować z samochodu z silnikiem Diesla, ale za takie same pieniądze mógłbyś kupić samochód z silnikiem benzynowym lub hybrydowym, czy będziesz czuł się poszkodowany?

Udzielono 2946 odpowiedzi. Znaczna część zawiera opinię (także kopiowaną i wstawianą kilkakrotnie, np. „Będę czuć się poszkodowany ponieważ emisja obecnie produkowanych diesli jest ograniczana przez filtry DPF. Jeszcze 15 lat temu w całej unii promowano diesla jako ekologiczne rozwiązanie. Diesle mało palą, co za tym idzie mało emitują”), że osoba odpowiadająca będzie czuła się poszkodowana:

- **Wielu respondentów podkreśla, że zainwestowali w swoje samochody z silnikiem Diesla** (np. wymiana DPF, EGR, katalizatora) i przymusowa zmiana na inne paliwo oznaczałaby dla nich stratę.

Przykładowe wypowiedzi:

Tak, będę poszkodowany. Posiadam auto z Dieslem, rok 2012. Przebieg ok 188 tyś. olej wymieniam co 10 tyś a nie jak chcą koncerny co nawet 30. Silnik jest w idealnym stanie, pali średnio 5,7 litra. Używam go w trasach ogólnopolskich i europejskich. Każdy inny będzie dużym regresem użytkowym.

Tak, samochód z silnikiem diesla, który posiadam, przez fakt zainwestowania w jego naprawy i niwelacje wad fabrycznych (tj.: zaworu egr, filtra DPF oraz katalizatora) jest dla mnie więcej wart niż stanowi jego cena rynkowa.

Tak. Nie będę w stanie kupić samochodu benzynowego. W swoje auto z silnikiem diesla zainwestowałem kilkanaście tysięcy aby utrzymać je w jak najlepszym stanie.

Poszkodowana. Auto w ktore masa kasy została zainwestowana które super służy i wygląda też na nowsze będę musiała opchnąć za grosze. Za 10 tys lub nawet mniej to ja kupię rower a nie auto które będzie tak funkcjonować.

- Niektórzy ankietowani zaznaczają, że **Diesel jest bardziej ekonomiczny**, zwłaszcza w dłuższych trasach, i wymiana na benzynę lub hybrydę oznaczałaby wyższe koszty eksploatacyjne.

Przykładowe wypowiedzi:

Tak, ponieważ użytkując samochód nie tylko w Krakowie, lecz także jeżdżąc w dłuższe trasy silnik diesla spala mniej paliwa, co za tym idzie jego emisja CO2 jest mniejsza.

Będę się czuł poszkodowany ponieważ nie stać mnie na nowsze auto, jak i również znacznie tańsza jest eksploatacja samochodu z silnikiem diesla.

Obudźcie się ludzie, jak mam zmienić auto ciężarowe z którego żyje ja i moja rodzina na benzynowe??? Są tylko diesle.

- **Brak chęci zmiany auta** – część respondentów deklaruje, że posiada starsze, ale w pełni sprawne samochody i nie chce ich wymieniać, gdyż używają ich sporadycznie lub na krótkie dystanse lub wynika to z ich indywidualnych preferencji.

Przykładowe wypowiedzi:

Będę się czuć poszkodowana jeśli sct w jakikolwiek sposób wpłynie na wybór samochodu - każdy powinien mieć wolność wyboru silnika według własnych potrzeb i gustu.

Tak, dlaczego miałabym rezygnować z diesla na rzecz benzyny. Dlaczego miałabym sprzedawać auto, bo prawo tak nakazuje? Zużycie paliwa to największa z różnic. Diesel pali mniej. Dodatkowo miałabym ponosić większe koszty za paliwo...Nie. To nie jest sprawiedliwe i to nie jest rozwiązanie problemu.

- **Ograniczenie wolności wyboru** – niektórzy ankietowani widzą w przymusowej zmianie samochodu, naruszenie ich swobody decyzyjnej, traktując SCT jako zbyt restrykcyjne rozwiązanie.

Przykładowe wypowiedzi:

Tak, wymiana samochodu powinna następować, gdy się zepsuje, a nie przez przepisy.

Tak, będę się czuć poszkodowana, bo kwestia zmiany samochodu to kwestia MOJEGO wyboru a nie rozkazu.

- **Obojętność wobec zmiany Diesla na benzynę**
 - **Ale nie na elektryka** – pojawiają się głosy, że sama zmiana na benzynę nie jest problemem, ale niektórzy zdecydowanie sprzeciwiają się jakimkolwiek naciskom na zakup aut elektrycznych.
 - Wyrażono **sugestie wprowadzenia dopłat lub dofinansowań** dla osób chcących wymienić samochód.

Przykładowe wypowiedzi:

Jeśli dostanę dofinansowanie do zakupu nowszego samochodu to go kupię.

- **Obawa związana z utratą wartości samochodu.** W odpowiedziach pojawiły się komentarze dotyczące zmian na rynku samochodowym i ich konsekwencji dla osób, które zdecydują się na wymianę pojazdu w sensie – utraty wartości sprzedawanego auta, przy generalnym wzroście wartości samochodów spełniających omawiane normy.

Przykładowe wypowiedzi:

Zdecydowanie nie, uważam że stan powietrza w Krakowie jest dużo ważniejszy.

Nie czuł bym się poszkodowany, ale takie auto drastycznie straci na cenie.

Tak, nie będę w stanie kupić adekwatnego (podobna klasa, moc, pojemność, wiek) samochodu benzynowego jedynie z pieniędzy ze sprzedaży aktualnego samochodu

- **Wpływ na rynek wtórny i dostępność pojazdów** – niektórzy ankietowani podkreślają, że ceny samochodów spełniających wymagania SCT mogą wzrosnąć, utrudniając zakup pojazdu w tej samej klasie.

Przykładowe wypowiedzi:

Nie będę w stanie znaleźć odpowiedniego zamiennika Diesla w tej samej cenie – auta spełniające normy SCT już teraz są droższe.

Wolny rynek ustala ceny samochodów. Droższe są te z solidniejszymi silnikami, nie ważne czy benzyna czy diesel. Oczywiście nie mówimy tu o autach nowych. Jeśli model samochodu spełniający moje wymagania będzie dostępny tylko z silnikiem diesla, lub silnik benzynowy będzie silnikiem "podwyższonego ryzyka" to będę czuł się poszkodowany, będąc do niego "zmuszony".

- **Wpływ na działalność zawodową** – część respondentów zwraca uwagę, że SCT negatywnie wpłynie na osoby wykorzystujące pojazdy służbowo, zwłaszcza w sektorach wymagających długich tras.

Przykładowe wypowiedzi:

Diesel to nie tylko wybór osobisty – niektóre zawody wymagają oszczędności na paliwie, a SCT to uniemożliwi. Tak, będę czuł się poszkodowany.

Przejeżdżam rocznie ok. 25000km i robię dość długie trasy. W moim przypadku wybór samochodu benzynowego jest kompletnie nieopłacalny ekonomicznie.

- **Ale pojawiły się też głosy odrębne**, których autorzy wskazywali na priorytety takie jak zdrowie czy ekologia.

Przykładowe wypowiedzi

Nie, posiadam auto benzynowe i w przyszłości zamienię je prawdopodobnie na hybrydę.

Zdecydowanie nie, uważam że stan powietrza w Krakowie jest dużo ważniejszy.

Nie. Dla mnie jest ważniejszym jest prawo do oddychania czystym powietrzem niż prawo do zakupu i użytkowania podstarzałego diesla. Ale jeżeli będzie trzeba podporządkować się regułom STREFY w imię wspólnego dobra nas wszystkich, naszych dzieci i wnuków to się podporządkuję i więcej już starego diesla po prostu nie kupię.

Nie, nie będę się czuć poszkodowana, bo i tak nie interesuję się dieslami, istotne jest dla mnie żeby auto emitowało jak najmniejsze zanieczyszczenia, a w ogóle głównie poruszam się transportem publicznym.

Pytanie 5. Terminy wprowadzenia przepisów w życie

Z jakim najmniejszym wyprzedzeniem właściciel samochodu powinien się dowiedzieć o tym, że auto nie wjedzie do SCT? (Oprócz wskazania okresu (liczby lat), prosimy również o uzasadnienie).

- Udzielono 2913 odpowiedzi. Większość wyraża sprzeciw wobec całej koncepcji SCT, uznając, że jakiegokolwiek wyprzedzenie jest zbędne, ponieważ strefa nie powinna powstać.
 - **Jak najszybciej** – pojawiły się głosy, że informacja powinna być podana natychmiast, aby mieszkańcy mogli jak najszybciej podjąć decyzję o przyszłości swojego pojazdu.

Przykładowe wypowiedzi:

Jak najszybciej

- **100 lat / 50 lat / 40 lat** – niektórzy ankietowani uważają, że im dłuższy okres użytkowania samochodu, tym lepiej dla środowiska, a ograniczenia SCT powinny być odsunięte w czasie. Sugeruje się również, że okres około 50 lat jest wystarczający na oszczędzenie i wymianę samochodu, niezależne od miejsca pracy i sytuacji ekonomicznej.

Przykładowe wypowiedzi:

Ekologia – jak najdłuższe użytkowanie ochroni środowisko.

na 100 lat przed wprowadzeniem zakazu.

Przynajmniej 50 lat wcześniej, ponieważ zmiany nie mogą być rewolucją, a ewolucją.

50 lat to absolutne minimum które pozwoli właścicielowi pracującemu na kasie w dyskoncie na zarobienie na odpowiednio nowy samochód.

Minimum 50 lat. Jakoś życie trzeba sobie zaplanować.

- **30 lat / 25 lat / 20 lat** – propozycje długiego okresu przejściowego motywowane wysokim średnim wiekiem samochodów w Polsce, wskazaniu, że 30 lat to średnia ilość lat użytkowania auta, oraz koniecznością stopniowego oszczędzania na nowy pojazd.

Przykładowe wypowiedzi:

Nie powinno się wprowadzać takich zmian. Jeśli jest już taki przymus 30 lat.

Minimum 30 lat. Jeśli myślimy ekologicznie to tego typu okres eksploatacji samochodu jest optymalny. Zamiast wyrzucać sprawny samochód na złom i zużywać mnóstwo zasobów i energii na produkcję nowego warto promować długotrwałe użytkowanie istniejących już maszyn. Kraków powinien wykazać się postawą proekologiczną i zachęcać do nie zmieniania samochodów. Dlatego samochody starsze powinny być premiowane.

Minimum 30 lat bo zwykle na taki okres zaciągane są kredyty hipoteczne.

25 lat. Tyle użytkuje się przeciętnie u nas samochody. Jeśli ktoś kupił samochód legalnie to może nim jeździć do momentu kiedy się zużyje i koniec. A nie nabijać kieszenie oszustom i oszatomom.

- **15 lat** – wskazywane jako optymalny czas, zgodny ze średnim wiekiem pojazdu w Polsce.

Przykładowe wypowiedzi:

15 lat, bo to akceptowalny czas życia samochodu.

Zakładając, że średni wiek samochodów w Polsce to 15 lat uważam, że właśnie tyle, czyli 15 lat. Tak, żeby przy zmianie samochodu mógł uwzględnić wymagania SCT przy zakupie, a nie na siłę zmieniać auto pod strefę. Zwłaszcza, że samochody są już bardzo drogie w stosunku do zarobków.

Co najmniej 15 lat. Polaków nie stać na zakup nowych samochodów!

- **10 lat** – uznawane przez część ankietowanych za realistyczne minimum na wymianę pojazdu.

Przykładowe wypowiedzi:

Biorąc kredyt na 30 lat w Krakowie. Nie było mowy, że nie będzie można palić w kominku, i za chwilę nie będę mógł jeździć swoim autem. Nie można ludzi zmuszać, chyba że miasto da pieniądze do wymiany. 10-15 lat minimum.

Co najmniej 10 lat. Średni wiek aut i tak jest wyższy, ale to przeciętnemu mieszkańcowi pozwoliłoby zaplanować wymianę samochodu co przy dzisiejszych cenach aut i zarobkach jest bardzo dużym wydatkiem, na który stać coraz mniej osób, dlatego wielu decyduje się utrzymywać w dobrym stanie starsze auta i nadal z nich korzystać, a nie kupować nowe.

Biorąc pod uwagę najniższe wynagrodzenie i ceny samochodów z odpowiednimi normami to 10 lat.

- **8 lat / 5 lat** – część osób wskazuje krótszy okres jako akceptowalny, biorąc pod uwagę: wysokie ceny samochodów, potrzebę stopniowego dostosowania, średni czas leasingowania auta, średni czas posiadania samochodu.

Przykładowe wypowiedzi:

Przynajmniej 6-8 lat. Dużo aut jest w leasingach na okres 60 miesięcy.

8 lat. Większość ludzi, których znam, właśnie co 8 lat wymienia samochód.

Przynajmniej 8 lat aby mógł na spokojnie postarać się sprzedać swój pojazd i odłożyć pieniądze na nowszy o ile to się uda tym najuboższym.

Minimum 5 lat. Samochód to inwestycja, perspektywa napraw, kosztów eksploatacji jest znaczącym wydatkiem w budżecie większości z nas, a niestety wysokie ceny samochodów używanych (nie wspominając o nowych), nie sprzyjają zmianie na nowszy.

5 lat, zgodnie z minimalnym okresem amortyzacji samochodów osobowych.

- **1-2 lata** – najmniejszy postulowany okres przejściowy, akceptowalny tylko dla części respondentów, uważających, że mieszkańcy muszą mieć czas na reakcję.

Przykładowe wypowiedzi:

Już wystarczająco długo się o tym mówi i chyba każdy już się dowiedział, teraz jak najszybciej należy wprowadzić STC w życie (tzn. najpóźniej 1.07.2025).

1 rok, bo Teraz już może czuć się ostrzeżony bo od ponad roku temat jest szeroko omawiany. Należy jak najszybciej zniechęcić ludzi do zakupu i sprowadzania starych diesli.

Rok. Powinniśmy zadbać o czystość powietrza jak najszybciej.

Pytanie 6. Wjazd za opłatą

Czy dopuszczasz umożliwienie samochodom nie spełniającym standardów emisyjnych wjazdu do SCT za opłatą? (Dla jakich samochodów taki wjazd za opłatą powinien być możliwy? A może zakaz wjazdu dla takich pojazdów powinien być bezwzględny?).

Odpowiedzi udzielono 2994 razy. Ogniskowały się one wokół kwestii:

- **Zlikwidować / nie wprowadzać strefy** – część respondentów sprzeciwia się całej koncepcji SCT i uważa, że żadne opłaty nie powinny być pobierane, ponieważ strefa nie powinna w ogóle istnieć.

Przykładowe wypowiedzi:

Wjazd za darmo! Dla wszystkich!

SCT powinno zostać zlikwidowane, a nie przerabiane na kolejne podatki.

- **Wjazdu bez opłat** – część ankietowanych sprzeciwia się możliwości odpłatnego wjazdu, uważając to za sposób generowania dochodów, a nie narzędzie ekologiczne.

Przykładowe wypowiedzi:

Nie, jeżeli będzie trzeba płacić to oznacza tylko i wyłącznie, że chodzi o pieniądze, a nie o ekologię.

Wjazd powinien być bez opłat.

Jeśli wprowadza się SCT, to bez wyjątków, a nie w ramach systemu opłat.

- **Brak opłat dla określonych grup** – część respondentów uważa, że wjazd do SCT powinien być bezpłatny przynajmniej dla określonych grup użytkowników:
 - Każdego samochodu bez względu na wiek.
 - Każdego samochodu z ważnym przeglądem technicznym.
 - Każdego zarejestrowanego samochodu mieszkańca.
 - Osób dojeżdżających z okolic do pracy w Krakowie.
 - Osób handlujących na targowiskach.

Przykładowe wypowiedzi:

Nie można karać ludzi za to, że muszą pracować – mieszkańcy i osoby pracujące w Krakowie nie powinni płacić za wjazd.

Nie. Samochód (marka) dopuszczony do handlu (importu) i posiadający przeglądy techniczne (jeżeli wymagane) ma prawo wjazdu bez opłat.

Nie powinno się uzależniać możliwości wjazdu od fikcyjnych standardów emisji (patrz m.in. Dieseldieselgate VW, ostatnio Mercedesgate), ale od stanu technicznego (ważny przegląd techniczny).

- **Tak dla opłat, ale pod pewnymi warunkami** – część ankietowanych popiera możliwość wjazdu za opłatą, ale w określonych sytuacjach:
 - Pełne poparcie dla opłat jako środka regulacyjnego.
 - Wjazd za symboliczną opłatą, np. 1 zł.
 - Opłata w wysokości 5 zł za wjazd.
 - Opłata tylko dla ludzi spoza Krakowa.
 - Opłata tylko dla urzędników.
 - Opłata tylko dla samochodów przedsiębiorców.

Przykładowe wypowiedzi:

Tak, za symboliczną złotówkę dziennie, ponieważ na (mniej niż) tyle oszacowane są szkody spowodowane wjazdem samochodu do miasta.

Tak za symboliczną opłatą, np. nie więcej jak 5 zł dziennie, przy automatycznym zakupie rocznym rabat 80% (faworyzowanie miejscowych, turyści wykupią sobie na kilka dni).

Tak, opłata abonamentowa dla przedsiębiorców pracujących w Krakowie. żeby w dalszym ciągu mogli prowadzić biznes w Krakowie.

Spoza Krakowa za opłatą, mieszkańcy powinni być zwolnieni.

- **Argumenty przeciwko systemowi opłat** – część osób uważa, że wprowadzenie płatnego wjazdu do SCT prowadzi do:
 - Dyskryminacji osób o niższych dochodach.
 - Nadużywania systemu przez miasto w celu generowania dodatkowych wpływów budżetowych.

Przykładowe wypowiedzi:

To nowy podatek – płacimy już za paliwo, podatki dochodowe i akcyzę.

SCT miała być ekologiczna, a nie dochodowa.

Nie można płacić za czyste powietrze – to absurd.

Nie. Nikt nie powinien być dyskryminowany, ze względu na status majątkowy. Należy pozostawić swobodny wjazd do miasta. Wymiana aut powinna następować samoczynnie wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa, co następuje - starsze auta są zastępowane przez coraz to nowsze.

Pytanie 7. Ulgi dla osób 70+

Czy pojazdy należące do osób mających powyżej 70 lat powinny być traktowane przez przepisy dotyczące SCT inaczej? (Jeśli tak, opisz optymalny wariant takiego rozwiązania).

Udzielono łącznie 2799 odpowiedzi.

- **Zwolnienia z ograniczeń dla seniorów** – część respondentów uważa, że osoby starsze powinny być zwolnione z ograniczeń SCT ze względu na trudności finansowe i ograniczoną mobilność.

Przykładowe wypowiedzi:

Polacy są zbyt biedni na takie rozwiązania!

Wprowadzając SCT, uderzacie bezpośrednio w najbiedniejszych.

- **Preferencyjne zasady dla osób powyżej 70. roku życia** – niektórzy ankietowani sugerują, że seniorzy powinni mieć możliwość korzystania ze swoich samochodów bez dodatkowych restrykcji.

Przykładowe wypowiedzi:

Szanuję природę i dbam o planetę, ale przymus dla ubogich i luksusy dla bogatych – elektryki to nie jest rozwiązanie.

- **Sprzeciw wobec SCT jako całości** – część odpowiedzi odnosi się do ogólnej krytyki strefy, nie tylko w kontekście seniorów, ale całej koncepcji regulacji transportu.

Przykładowe wypowiedzi:

Nie życzę sobie wprowadzania żadnych bredni wymyślonych przez fundamentalistów z sekty klimatycznej w Brukseli.

Jedyną moją uwagę związaną z SCT jest to, że my dyskutujemy nad wprowadzeniem, a pomysłodawcy stref, czyli Niemcy, je likwidują, bo są nieefektywne.

- **Obawy o wpływ SCT na usługi dla seniorów** niektórzy ankietowani wskazują, że ograniczenia mogą utrudnić dostęp do usług transportowych, dostaw czy opieki zdrowotnej.

Przykładowe wypowiedzi:

Firma, która wywozi mi szambo, już zapowiedziała, żebym szukał innej (w domyśle droższej), bo oni do mnie nie będą mogli wjechać. Takich przykładów jest dużo więcej. Kurierzy tak samo.

Na pytanie uzupełniające z ankiety: „Przełącz nam inne uwagi związane z SCT, jeśli powyższe tematy ich nie uwzględniają” udzielono łącznie 2133, głównie są to emocjonalne, często zawierające wulgaryzmy, a nawet groźby, głosy sprzeciwu wobec SCT.

3. FORMULARZ OD 20.12.2024 DO 20.01.2025

Konsultacyjna ankieta dotycząca projektu uchwały w sprawie Strefy Czystego Transportu w Krakowie została udostępniona 20 grudnia, już po publikacji nowej wersji dokumentu. Miała na celu zebranie opinii mieszkańców oraz innych zainteresowanych stron na temat kluczowych zapisów nowej propozycji. Była jednym z najważniejszych narzędzi konsultacyjnych, obok spotkań otwartych i warsztatów, umożliwiając szerokie zaangażowanie społeczne w proces podejmowania decyzji.

Ankieta została opracowana tak, by każdy mógł wziąć w niej udział bez konieczności logowania czy spełniania dodatkowych warunków – priorytetem było zapewnienie jak najszerzego dostępu i reprezentatywności głosów. Dzięki temu zgromadzono około 8000 odpowiedzi, co pozwala na szczegółową analizę opinii społecznych i ocenę nastrojów wobec proponowanych rozwiązań.

Uczestnicy mieli możliwość odniesienia się do kluczowych elementów projektu, takich jak zasięg strefy, wymogi dotyczące pojazdów, okresy przejściowe oraz ewentualne ulgi i wyłączenia. Zebrane stanowiska stanowią istotny wkład w dalsze prace nad regulacjami, pomagając dostosować końcowe finalne rozwiązania do potrzeb mieszkańców i specyfiki funkcjonowania miasta.

Forma i struktura ankiety

- **Typ badania:** Ankieta internetowa skierowana do mieszkańców Krakowa i okolicznych gmin.
- **Czas realizacji:** 20 grudnia 2024 – 20 stycznia 2025.
- **Metoda zbierania danych:** Formularz Google online z pytaniami otwartymi.
- **Anonimowość:** Odpowiedzi zbierane były anonimowo, bez konieczności podawania danych osobowych (z wyjątkiem opcjonalnego wskazania miejsca zamieszkania).
- **Zakres tematyczny:** Pytania dotyczyły zarówno ogólnych opinii na temat SCT, jak i szczegółowych kwestii związanych z regulacjami.

Zakres pytań w ankiecie

Ankieta składała się z sekcji poświęconych kluczowym zagadnieniom związanym z propozycją uchwały o SCT. Wśród pytań znalazły się, między innymi, pytania o: granice strefy, wymagań dotyczących produkcji samochodów, wyjątków w ramach SCT.

Zadane pytania to:

- 1. Jeśli zapoznałeś się z nową propozycją obszaru Strefy Czystego Transportu i uważasz, że należy ją zmodyfikować, opisz tu swoją propozycję granic Strefy.**
- 2. W nowej propozycji granic Strefy zaproponowanych zostało kilka miejsc, do których będzie można dojechać spoza Krakowa każdym autem, niezależnie od jego poziomu emisji zanieczyszczeń.** To m.in. zespoły parkingowe czy wybrane arterie drogowe. Jak oceniasz to rozwiązanie?
- 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.
- 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.
- 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 wjechać do SCT po opłaceniu abonamentu miesięcznego lub rocznego.** Jak oceniasz to rozwiązanie?
- 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 krakowskich firm, osób z niepełnosprawnościami czy seniorów powyżej 70. roku życia. Jak oceniasz listę wyjątków i czy masz inne propozycje w tym zakresie?

Frekwencja i charakter odpowiedzi

W ankiecie oddano łącznie 8481 głosów. Wiele odpowiedzi, w zasadzie wyłącznie negatywnych, podobnie jak w poprzedniej ankiecie było powielanych bez żadnej zmiany. Np.

Tylko i wyłącznie Rynek Główny – 17 kopii

Strefa czystego transportu powinna zostać ograniczona tylko do obszaru Starego Miasta np. Obręb Plant. Odbieranie ludziom prawa do przemieszczania się legalnie zakupionymi środkami transportu jest niemoralne i powinno być nielegalne. Jest niesprawiedliwe społecznie. Samochód powinien być sprawny technicznie i jeśli taki jest i został dopuszczony do ruchu właściciel powinien mieć takie samo prawo przemieszczania się

nim jak inni użytkownicy dróg – została skopiowana w 12 kolejnych ankietach jako odpowiedź na wszystkie pytania.

Inne odpowiedzi zawierały obszerne komentarze krytyczne lub popierające inicjatywę, często odnosząc się do kwestii związanych z infrastrukturą, kosztami oraz skutecznością wdrożenia regulacji.

Wnioski wynikające z analizy odpowiedzi

- Część uczestników kwestionowała zasadność wprowadzania SCT w obecnym kształcie, wskazując na potencjalne trudności organizacyjne i społeczne.
- Respondenci zwracali uwagę na potrzebę dłuższego okresu przejściowego dla właścicieli starszych pojazdów.
- Pojawiły się postulaty o rozszerzenie konsultacji na mieszkańców otaczających Kraków gmin, których codzienna mobilność może zostać ograniczona.
- Wielu uczestników postulowało wprowadzenie wyjątków dla określonych grup społecznych, np. osób starszych czy mieszkańców strefy.

Znaczenie wyników ankiety w procesie decyzyjnym

Wyniki ankiety umożliwiły lepsze zrozumienie mieszkańców oraz identyfikację obszarów wymagających dalszych analiz i doprecyzowania regulacji.

4. WNIOSKI

Pytanie 1. Jeśli zapoznałeś się z nową propozycją obszaru Strefy Czystego Transportu i uważasz, że należy ją zmodyfikować, opisz tu swoją propozycję granic Strefy.

Udzielono 7460 odpowiedzi. Można wyróżnić kilka kluczowych wątków w wyrażonych opiniach:

- **Pełne poparcie dla obecnej wersji SCT**
 - Część respondentów uważa, że granice SCT zostały wyznaczone prawidłowo i nie wymagają zmian.

- W tej grupie dominują osoby, które dostrzegają pozytywne efekty ekologiczne oraz wpływ na zmniejszenie natężenia ruchu w centrum miasta.

Przykładowe wypowiedzi:

Nie mam uwag. Jedyne nie jestem pewien jak uchwata będzie traktować samochody zabytkowe tak, by nie stało się to narzędziem omijania przepisów SCT.

Granice uważam za poprawne.

Granice Strefy Czystego Transportu są w miarę dobrze wyznaczone.

Obszar jest w porządku.

- **Postulat ograniczenia obszaru SCT**

- W ankiecie sugerowano, że SCT powinna obejmować tylko ścisłe centrum Krakowa (np. Stare Miasto i Kazimierz).
- Inna grupa odpowiedzi zawiera sugestie ograniczenia SCT do 1 lub 2 obwodnicy Krakowa, wraz z wariacjami na temat ewaluacji.
- Jak w poprzedniej ankiecie, pojawiły się też sugestie oparcia granic Strefy o granice naturalne np. na rzece Wiśle.
- Część odpowiedzi zawiera sugestie, żeby ograniczyć obszar SCT na wczesnych etapach, i rozszerzać po np. ewaluacji lub w miarę potrzeb.

- **Główne argumenty to:**

- Zbyt duża ingerencja w codzienne życie mieszkańców obrzeżnych dzielnic.
- Utrudnienia dla osób dojeżdżających do pracy i usługodawców.
- Możliwe negatywne skutki ekonomiczne dla lokalnych przedsiębiorców.

Przykładowe wypowiedzi:

Strefa czystego transportu powinna obejmować tylko i wyłącznie ścisłe centrum miasta.

Zbyt duża strefa uderzy w mieszkańców, lepiej ograniczyć ją do Starego Miasta i Kazimierza.

Tylko ścisłe centrum Krakowa. Tam i tak nie ma sensu wjeżdżać autem.

Należy ją zmodyfikować. Objąć tylko ścisłe centrum. To i tak zmotywuje ludzi do wymiany samochodów, a będzie dużo bardziej ludzkie.

Strefa powinna obowiązywać zarówno mieszkańców Krakowa jak i przyjezdnych od początku. Ekologia nie ma miejsca zamieszkania. Powinna jednak obejmować mniejszą powierzchnię, którą z czasem można rozszerzyć.

Uważam, że granice strefy w pierwszym etapie powinna wyznaczać mniej więcej linia drugiej lub trzeciej obwodnicy. W późniejszym czasie można ją rozszerzyć do takiego rozmiaru jak jest proponowany w projekcie uchwały.

- **Postulat rozszerzenia SCT**

- Niektórzy ankietowani wskazują na potrzebę rozszerzenia strefy na kolejne obszary, w tym główne arterie wylotowe, gdzie kumuluje się ruch tranzytowy.
- Niektórzy wskazują również na potrzebę rozszerzenia SCT na gminy ościennie lub granice komunikacji miejskiej.
- W odpowiedziach wyraźnie rysuje się wysoka świadomość i nastawienie na działanie osób postulujących rozszerzenie SCT.

- **Argumentacja tej grupy opiera się na:**

- Skuteczniejszej poprawie jakości powietrza.
- Zmniejszeniu liczby pojazdów spoza Krakowa, które wjeżdżają do miasta.
- Lepszym dostosowaniu SCT do strategii zrównoważonego transportu.
- Nieufności wobec jakości przeprowadzanych kontroli pojazdów na stacjach diagnostycznych.

Przykładowe wypowiedzi:

Jeżeli już to ją rozszerzyć by spełniała swoją funkcję albo pozostawić w aktualnym założeniu.

SCT należy rozszerzyć na cały Kraków. To jedyny sposób eliminacji aut, które za granicą nie przechodzą przeglądów a u nas trują ludzi bo przeglądy rejestracyjne to żart.

Rozszerzyć o gminy ościennie.

Należy rozszerzyć na całe miasto i przedmieścia. Trzeba działać kompleksowo.

Rozszerzyć granice do strefy aglomeracyjnej np. (komunikacji miejskiej).

- **Strefa SCT wyłącznie dla określonych grup pojazdów**

Respondenci proponowali, aby SCT obejmowała tylko wybrane kategorie pojazdów, np.:

- Samochody dostawcze i ciężarowe, a nie pojazdy osobowe.

- Pojazdy spoza Krakowa, natomiast mieszkańcy miasta powinni mieć swobodny wjazd.
- Starsze pojazdy o wysokiej emisji, z możliwością wykupu specjalnego pozwolenia.

Takie rozwiązanie miałoby na celu ograniczenie najbardziej emisyjnych pojazdów, ale przy jednoczesnym zmniejszeniu negatywnego wpływu SCT na mieszkańców.

Przykładowe wypowiedzi:

Proponuję rozwiązanie Austriackie z Wiednia lub Rotterdamu (<https://www.umwelt-pickler.at/pl/strefy-ekologiczne/wieden>) - ograniczenie dotyczące wyłączeni samochodów dostawczych, pozostałe formy powodują podziały na osoby zamożne i mniej sytuowane (DYSKRYMINUJĄ!), których nie stać na nowoczesne SUV-y, hybrydy itp. a koszt kontroli strefy nie przyniesie oczekiwanych efektów a spowoduje, że ekonomiczne samochody (małolitrażowe, aczkolwiek starsze) nie mogą wjechać. Chciałbym zobaczyć radnych miejskich przyjeżdżających rowerami albo komunikacją miejską to wtedy bym wiedział, że ma to jakiś sens. Ograniczenie wjazdu do miasta, sadzenie drzew, krzewów, zwężanie ulic kosztem zieleni to poprawia jakość powietrza.

Strefą powinna dotyczyć samochody ciężarowych i dostawczych, one emitują najwięcej szkodliwych substancji! Pojazdy diesel mają nowoczesne systemy oczyszczania spalin, powinny być dopuszczone do ruchu na podstawie badań technicznych a nie rocznika pojazdu! Czasem nowsze pojazdy są zajeżdżone bardziej niż starsze dobrze utrzymane. Benzyniaki też kopczą. Najgorsze są stare ciężarówki, dostawczaki i duże pojazdy.

• **Całkowite zniesienie SCT**

- Ankietowani wyrażali opinię, że strefa powinna zostać zlikwidowana.
- Argumenty tej grupy koncentrują się wokół:
 - Nierównego traktowania kierowców.
 - Obciążeń ekonomicznych dla mieszkańców i firm.
 - Wątpliwości dotyczących zgodności proponowanych przepisów z konstytucją.
 - Braku efektywnej alternatywy w postaci dobrze rozwiniętej komunikacji miejskiej.
 - Tematu i poczucia dyskryminacji.

Przykładowe wypowiedzi:

Tak, zapoznałem się, nie należy tworzyć żadnej SCT w Krakowie.

Nie chcemy strefy! Przestańcie dyskryminować mniej zamożnych!

Moim zdaniem nie należy wprowadzać żadnych ograniczeń w dostępie do miasta. Wprowadzenie ograniczeń jest sprzeczne z zasadami równego traktowania obywateli względem prawa. Wprowadzenie proponowanych ograniczeń (SCT) skutkowałoby pogłębianiem różnic społecznych wynikających wyłącznie z sytuacji materialnej. Prowadziłoby to do zdyskredytowania ludzi niezamożnych, pogłębiałoby to rozwarstwienie społeczne – jest to niezgodne z Konstytucją RP. Jest to działanie celowe wymierzone przeciwko mieszkańcom miasta Krakowa, ale też całego kraju, którzy nie są w stanie teraz oszacować konsekwencji takiego działania. Jest to niedopuszczalne działanie Radnych wobec mieszkańców – Rada Miasta jako pełnomocnik mieszkańców nie może działać na szkodę swoich mocodawców, żadnego z nich. Prowadzenie działań na rzecz wprowadzenia SCT na drogach Miasta Krakowa uważam za działanie małą szkodę jako mieszkańca.

Nie należy wprowadzać czegoś takiego jak strefa czystego transportu. Miasto nie powinno ograniczać obywatelom swobody przemieszczania się oraz wyznaczać jakim pojazdem mają się poruszać, gdyż jest to sprzeczne z konstytucją. Wracając jednak do SCT. Władze miasta Krakowa mogą w inny sposób zadbać o środowisko. Przede wszystkim nie zabudowywać nowych przestrzeni budynkami oraz "betonować" kolejnych terenów, gdyż nie wpływa to dobrze na środowisko oraz zwierzęta tam żyjące. Co do granic strefy, gdyby taka została "przepchnięta na siłę dla chorego kultu ekologii" powinna zajmować obszar, który w najmniejszym stopniu ograniczy możliwości swobodnego przemieszczania się nie narzuconym środkiem transportu. (strefa może zajmować obszar centrum Krakowa, jednak zwrócić trzeba uwagę, aby zapewnić swobodny dojazd do Dworca Głównego).

Pytanie 2. W nowej propozycji granic Strefy zaproponowanych zostało kilka miejsc, do których będzie można dojechać spoza Krakowa każdym autem, niezależnie od jego poziomu emisji zanieczyszczeń. To m.in. zespoły parkingowe czy wybrane arterie drogowe. Jak oceniasz to rozwiązanie?

Na to pytanie udzielono łącznie 7460 odpowiedzi. Pokazują one, że koncepcja wyłączenia wyznaczonych punktów wjazdowych i parkingów buforowych, do których można dojechać spoza Krakowa, budzi mieszane reakcje. Można wyróżnić kilka dominujących stanowisk:

- **Pełne poparcie dla zaproponowanego rozwiązania**
 - Respondenci popierający to rozwiązanie uznają, że parkingi buforowe i wyznaczone arterie wjazdowe są dobrym kompromisem pomiędzy ograniczeniem emisji a umożliwieniem dostępu do miasta dla osób spoza Krakowa.
 - Argumentacja tej grupy opiera się głównie na tym, że:
 - To ułatwi życie dojeżdżającym do pracy spoza miasta.

- Zapewni płynność ruchu i zmniejszy korki w centrum.
- Wprowadzi jasne zasady dla kierowców, zamiast całkowitego zakazu wjazdu.

Przykładowe wypowiedzi:

Jest to dobra propozycja.

Jest to dobra propozycja. Do reszty miejsc można dojechać komunikacją miejską, która działa najlepiej w Europie.

Obecnie proponowane miejsca wyjątków są rozsądne. Nie zmieniałbym ich już.

- **Krytyka liczby i lokalizacji parkingów buforowych i miejsc wyłączonych z SCT**
 - Znaczna część respondentów uważa, że parkingi buforowe to dobry pomysł, ale ich liczba i lokalizacja są niewystarczające. Najczęściej pojawiające się postulaty to:
 - Konieczność stworzenia większej liczby takich miejsc, szczególnie przy głównych wjazdach do miasta.
 - Problemy z dostępnością – część istniejących parkingów jest zbyt oddalona od centrów komunikacyjnych.
 - Potrzeba zapewnienia lepszych połączeń komunikacyjnych z parkingów do reszty miasta.
 - Postuluje się więcej miejsc wyłączonych, takich jak:
 - Centra handlowo-usługowe, targi i galerie handlowe.
 - Szpitale i inne ośrodki rehabilitacyjne i placówki medyczne.
 - Dworce kolejowe i autobusowe, węzły przesiadkowe.
 - Urzędy, sądy i inne instytucje.
 - Budynki użyteczności publicznej.
 - Szkoły, przedszkola i żłobki.
 - Kampusy studenckie i uczelnie wyższe.

Przykładowe wypowiedzi:

Co z pozostałymi P+R np. Nowy Bieżanów ??? tam też należy umożliwić dojazd w celu przesiadki na komunikację miejską.

Moim zdaniem każdy Park & Ride musi być dostępny do samochodów, żeby móc efektywnie korzystać z transportu publicznego w samym mieście.

Możliwy dojazd do: Salwator (Kopiec Kościuszki) i do początku Błoń (ul. Piastowska) od zachodu.

Wszystkie peryferia powinny zostać wyłączone z SCT np. Olszanica, Bielany, Mydlniki ze względu na to, że charakter tych miejsc nadal jest częściowo wiejski. Ponadto w Mydlnikach i Olszanicy są przystanki SKA oraz parking przesiadkowy z którego chętnie korzystają mieszkańcy gminy Liszki i Zabierzów.

Plac Imbramowski i inne place targowe, duże markety, galerie...

szpital na Śniadeckich, szpital Żeromskiego. Ważnym miejscem jest Nowa Huta, Krowodrza, Podgórze, nie dla obejmowania SCT całym miastem, NIE DLA SCT!

Dojazd do każdego szpitala lub Przychodni powinny być wyłączone ze strefy. Są to placówki medyczne, które służą zdrowiu i życiu mieszkańców. Tam nikt nie jedzie przecież dla rozrywki. Koniecznie to powinno być uwzględnione.

Uważam, że jest to za mało, a co ze szpitalem Narutowicza, ze szpitalem Jana Pawła? Osoba z Węgrzce będzie miała jechać na górkę poczym wsiąść w tramwaj i do szpitala? To jest jakaś KPINA.

Takimi miejscami powinna być KAŻDA szkoła: mam piątkę dzieci, trójkę dowożę do szkoły muzycznej w Nowej Hucie, a jedno do przedszkola naprzeciwko szkoły samochodem 25 letnim - busem ośmioosobowym, dostosowanym dla całej naszej rodziny. NIE STAĆ nas na nowy samochód za 200 tys. złotych.

Dla każdego rodzaju pojazdów powinien być również dostępny dojazd do pętli MPK Pleszów w Nowej Hucie (po otwarciu S7), choć zaparkowanie tam po godzinie 7 rano graniczy z cudem, więc pytanie co mają zrobić takie osoby, które nie znajdą miejsca parkingowego i nie będą mogły jechać dalej samochodem w stronę centrum miasta. Jest tam wiele działek, dookoła które mogłoby Miasto wykupić od ludzi i zrobić parkingi - co znacznie ograniczy emisję spalin, bo od wielu osób słyszę że jeżdżą do pracy samochodem bo o 8 nie da się już tam zostawić samochodu. Wjeżdżają do miasta, stoją w korkach i zanieczyszczają powietrze. Dostosujcie najpierw parkingi na obrzeżach zanim wprowadzicie ograniczenia.

Proszę o wytyczenie dróg tranzytowych przez miasto, przez które każdy mógłby przejechać. do obszarów wyłączonych należeć powinny również duże parkingi, aby można było dalej pojechać MPK, dojazd i plac Rybitwy.

- **Niepraktyczność rozwiązania i obawy o jego skuteczność**

- Krytycy tego rozwiązania argumentują, że kierowcy i tak będą próbować omijać ograniczenia i szukać miejsc do parkowania bliżej centrum.
- Pojawiają się opinie, że:
 - Parkingów buforowych nie będą używać osoby, które nie są przyzwyczajone do przesiadania się do komunikacji miejskiej.
 - Konieczne jest zapewnienie bardzo dobrego transportu publicznego z tych miejsc, bo inaczej kierowcy będą szukać alternatywnych dróg dojazdu.
 - Brak wystarczającej liczby miejsc na Park and Ride.
 - Kierowcy będą starali się omijać przepisy.
 - SCT to kosztowna inicjatywa o wątpliwej skuteczności.
 - Nie ma pewności co do skutecznej egzekucji przepisów.

Przykładowe wypowiedzi:

To jest najgłupszy pomysł, wszyscy przyjezdni będą przyjeżdżać na te osiedla, parking park&ride nie ma tyle miejsc na Prokocimiu.

Kraków jest nierozwinięty pod kątem infrastruktury. Nie mamy dostatecznie dużo parkingów na obrzeżach miasta. W nowej hucie nie ma park and ride a wy chcecie mi wprowadzać wymienianą wyżej strefę. To nas zabije finansowo.

I kto to będzie skutecznie egzekwował. Kolejne miliony utopimy w błoto. Lepiej tworzyć parki i sadzić drzewa. Za kilka lat problem sam się rozwiąże jak kiedyś było z silnikami dwusuwowymi.

Pomysł jest niedorzeczny z racji braku możliwości weryfikacji takiego rozwiązania. Kierowcy dalej będą próbować wyłgać się tłumacząc, że jada do szpitala etc.

- **Alternatywne rozwiązania zamiast parkingów**

- Niektórzy ankietowani uważają, że zamiast parkingów buforowych miasto powinno skupić się na:
- Zwiększeniu częstotliwości transportu publicznego na trasach dojazdowych do Krakowa.
- Poprawie infrastruktury rowerowej, aby więcej osób mogło dojeżdżać do centrum bez auta.
- Stworzeniu dodatkowych buspasów i priorytetów dla autobusów, aby zachęcić do rezygnacji z samochodu.
- Obniżeniu lub całkowitemu zniesieniu kosztów transportu komunikacją miejską.

Przykładowe wypowiedzi:

Tzw P+D jest zbyt mało. Najpierw należałoby wybudować taką infrastrukturę wokół całego Krakowa wraz z dostępem do przystanków autobusowych i tramwajowych oraz tańszymi biletami na mpk, a dopiero za kilka lat PRÓBOWAĆ robić ograniczenia.

Wystarczy darmowe przejazdy mpk znacznie to zmniejszy ruch na drogach.

Dla mieszkańców istotne jest bezproblemowe poruszanie się po obszarze całego miasta. Niestety ceny nie zachęcają do korzystania z MPK, a mniej zamożni mieszkańcy nie mogą sobie pozwolić na wymianę pojazdów.

Pomimo rozwoju MPK i zabierania pasów ruchu na poczet bus pasów komunikacja miejska w żaden sposób nie jest w stanie sprostać potrzebom mieszkańców a standardy euro 6 wymagane w autach z silnikiem diesla to kpina, na którą wielu mieszkańców nie stać.

Wszystkie pętle tramwajowe i autobusowe oraz parkingi P+R, pod warunkiem, że zostaną zapewnione odpowiedniej pojemności parkingi oraz bilety okresowe w przystępnym cenach.

- **Sprzeciw wobec jakichkolwiek ograniczeń**

- Najbardziej radykalni krytycy uznają to rozwiązanie za niepotrzebne i domagają się pełnej swobody wjazdu dla wszystkich.

Argumentują, że:

- Takie ograniczenia są sztuczne i nie rozwiążą problemu korków ani smogu.
 - Władze miasta powinny najpierw poprawić transport publiczny, zanim wprowadzą restrykcje dla aut spoza Krakowa.
 - SCT to ukryty sposób na zmuszanie ludzi do wymiany na nowe samochody.
 - SCT to manipulacja i narzucanie mieszkańcom dużych kosztów.
- SCT to dyskryminacja.

Przykładowe wypowiedzi:

Uważam że wprowadzanie tej strefy jest porażką logicznego myślenia. Stary samochód który spala 5 litrów on nie może wjechać. Przepis dla bogatych jak odkorkować ulice 🚗

Dojazd powinien być wszędzie.

Bzdurny pomysł. W Krakowie jest wiele szpitali i klinik, a dojechać będzie można jedynie do wybranych. Odnosnie park & ride np. w Bieżanowie ma 110 miejsc, a reszta samochodów przyjezdnych - zapewne kilkanaście razy więcej - parkuje na przyległych ulicach. Co powiecie mieszkańcom tych ulic... że utworzono SCT ich kosztem?

Cały Kraków powinien mieć możliwość dojazdu samochodem. MPK nie działa.

Pytanie 3. Odnies 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.

Udzielono 6074 odpowiedzi na to pytanie. Pokazują one, że wymogi dotyczące norm emisji Euro i roku produkcji pojazdu wzbudzają spore kontrowersje. Można wyróżnić pięć głównych typów opinii:

- **Pełna akceptacja obecnych wymogów SCT**
 - Respondenci zgadzają się z zaproponowanymi normami emisji i uważają, że to konieczny krok w celu poprawy jakości powietrza.

- Wskazują, że miasto powinno egzekwować te przepisy bez wyjątków, aby SCT miała realny wpływ na redukcję zanieczyszczeń.
- Część mieszkańców uważa, że obecne przepisy są zbyt łagodne i powinny być bardziej rygorystyczne.
- Lub postulat zaostrzenia.

Przykładowe wypowiedzi:

Wymagania są jak najbardziej w porządku na początek.

Norma Euro 4 dla silników benzynowych jest dobrze dobrana. Euro 6 dla diesli też. Problemem będą dopuszczalne wyjątki.

- **Postulat złagodzenia norm**

- Znaczna część osób uważa, że obecne przepisy są zbyt surowe i powinny być bardziej elastyczne.
- Najczęściej pojawiające się argumenty to:
 - Zbyt szybkie tempo zmian, które nie daje mieszkańcom czasu na wymianę samochodu.
 - Brak realnych alternatyw, zwłaszcza dla osób, które nie mają dostępu do dobrej komunikacji publicznej.
 - Propozycja obniżenia wymagań do Euro 4 dla diesli i Euro 5 dla benzyny.

Przykładowe wypowiedzi:

Norma euro 6 dla pojazdów z silnikiem diesla jest już bardzo wysoką normą patrząc na przekrój samochodów poruszających się po Krakowie. Wprowadzenie normy euro 6dt powinno być opóźnione względem propozycji do roku 2034.

Euro 3 z poprzedniego projektu wydaje się być rozsądnym rozwiązaniem. Euro 4 wykluczy osoby uboższe. Rok 2010 dla diesli też brzmi rozsądniej niż 2018.

Uchwała zakłada zbyt dużą dyskryminację jednego typu silnika – diesli. Strefa powinna zakładać jedną normę emisji stanowiącą graniczną wartość dla wjazdu. Rozgraniczanie od 2030 roku normy euro 6dt dla diesli i euro 4 dla silników benzynowych jest zbyt dużym ograniczeniem dla diesli – myśl technologiczna aut produkowanych w roku 2005 jest istotnie inna niż aut produkowanych po 2018. Dodatkowo istotny wpływ na realną emisję ma sposób serwisowania auta i dbałość o to. Rozsądnym byłoby przyjęcie jednej normy euro jako wiążącej. Powyższe rozgraniczanie na kilka poziomów norm może spotkać się z dużym zawirowaniem na rynku aut używanych w województwie małopolskim. Dodatkowo jedna norma mocno ułatwi korzystanie z usług Krakowa przyjezdnym okazjonalnym lub turystom, bez konieczności

każdorazowej, ponownej weryfikacji normy emisji auta. Dane o emisyjności nie są takie oczywiste do odnalezienia dla niektórych użytkowników aut.

- **Propozycja elastycznych kryteriów dostępu do SCT**

- Część respondentów proponuje rozwiązania pośrednie, np.:
 - Dopuszczenie aut z instalacją LPG jako bardziej ekologicznej alternatywy.
 - Możliwość wykupienia pozwolenia na wjazd dla pojazdów niespełniających norm, ale używanych przez mieszkańców.

- Przesunięcie daty wejścia w życie restrykcji o kilka lat, aby dać ludziom więcej czasu na dostosowanie się.

Przykładowe wypowiedzi:

Popieram kontrolę starych diesli które dymią na kilometr aczkolwiek samochody z nowoczesnymi silnikami (nawet diesla) jeśli są w odpowiedni sposób serwisowane i eksploatowane nie są powodem degradacji środowiska. W naszym mieście nie to jest problemem.

Żadne Euro normy jako wyznacznik tylko powinna być brana pod uwagę emisyjność danego samochodu jak już ma być sprawiedliwie. W myśl SCT Seicento 1,1l do strefy nie wjedzie, bo normy euro nie spełnia ale nowy Range Rower z silnikiem 5l już wjedzie ale UWAGA to ten pierwszy emituje mniej zanieczyszczeń.

- **Całkowity sprzeciw wobec regulacji emisji**

- Najbardziej radykalni przeciwnicy SCT twierdzą, że normy emisji nie powinny w ogóle być regulowane.

Argumentują, że:

- To sztuczne ograniczenie, które uderza głównie w mniej zamożnych mieszkańców.
- Problem zanieczyszczenia powietrza leży gdzie indziej (np. w piecach węglowych, a nie w samochodach).
- SCT to ukryty sposób na zmuszenie ludzi do kupowania nowych aut.

Przykładowe wypowiedzi:

Wszelkie przejawy dyskryminowania kogokolwiek (a strefa czystego transportu dyskryminuje posiadaczy aut nienapełniających wymogów) nie powinny wejść w życie.

Nie powinno być żadnych wymagań, a strefa nie powinna być wprowadzona w życie. Często samochody starsze, a mające mniejsze silniki produkują mniej zanieczyszczeń niż samochody nowe. Strefa nie poprawi jakości powietrza, a jedynie utrudni życie najbardziej potrzebujących.

Nie powinno być żadnych ograniczeń, żyjemy w wolnym kraju.

Park samochodowy odmładza się samoczynnie, nie ma potrzeby warunkowania.

Wycofać się z tego pomysłu, ponieważ nie służy poprawie jakości powietrza, a tylko spowoduje wykluczenie komunikacyjne, spadek liczby turystów, itp.

Pytanie 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.

Udzielono 6875 odpowiedzi.

Zawiera się w nich akceptacja 5-letniego okresu przejściowego -

- Część respondentów zgadza się, że 5 lat to wystarczający czas na dostosowanie się do nowych regulacji.
- Akceptują ten okres jako rozsądny kompromis między potrzebą redukcji emisji a możliwościami mieszkańców.
- Niektórzy wskazują, że warto przemyśleć stopniowe wprowadzanie zmian, aby SCT miała realne szanse na powodzenie bez nadmiernych obciążeń dla mieszkańców. Szczególnie zwracano uwagę na osoby z niepełnosprawnościami, osoby o niskich dochodach i seniorów.
- Jest też grupa odpowiedzi, w których zaproponowany okres przejściowy spotyka się z akceptacją, natomiast wyraźnie podkreśla się, żeby wyłączyć z jakichkolwiek ulg i wyłączeń, urzędników administracji miasta.
- Respondenci zauważyli również, że pomysł SCT spotkał się z głośnym sprzeciwem grup zainteresowanych odrzuceniem projektu, głównie właścicieli aut objętych nowymi regulacjami, oraz sprzeciwem osób dojeżdżających do Krakowa, których nowe przepisy będą obowiązywały jak najszybciej, a których to pojazdy uważa się za duże źródło zanieczyszczeń. Generalnie da się zauważyć wyraźny sceptycyzm osób popierających zapisy SCT w obecnej formie, w stosunku do ulg i wyłączeń, które miałyby obowiązywać nie tylko mieszkańców Krakowa.

Przykładowe wypowiedzi:

5 lat długi horyzont czasowy - myślę, że pozwala na zaplanowanie zakupu pojazdu spełniającego wymagania strefy.

Uważam, że 5-letni okres przejściowy jest rozsądny, ale powinien być powiązany z aktywnym wsparciem dla mieszkańców w przejściu na bardziej ekologiczne środki transportu. Można rozważyć dłuższy okres (np. 7-8 lat) dla osób starszych, które mogą mieć większe trudności z wymianą pojazdu.

Popieram ten pomysł. Zwłaszcza, że strefa ma służyć mieszkańcom, a nie osobom dojeżdżającym, które najbardziej protestują przeciwko strefie, a są głównym czynnikiem korkującym i zanieczyszczającym miasto.

5 lat to wystarczający okres.

To jest bardzo dobre.

Konieczne dodanie warunku, że mieszkaniec Krakowa musiał być właścicielem pojazdu w 2024 roku. Aktualny projekt daje możliwość zakupu starego diesla jeszcze do czerwca 2025.

Zapis moim zdaniem powinien być zmieniony na : 5 lat dla osób odprowadzających podatki w Krakowie - mogłoby to zmobilizować mieszkańców ościennych miejscowości do wynajęcia mieszkania i tym samym opłacania podatków.

Wyłączenie nie powinno dotyczyć urzędników i osób zatrudnionych przez jednostki administracyjne Miasta Krakowa.

Jeśli już ma strefa wejść, to jedyna zmiana jak w tym zakresie jest potrzebna, to żeby urzędnicy miejscy nie byli preferowani i wyłączani spod strefy - jak są mieszkańcami Krakowa to i tak będą mieć te 5 lat.

- **Postulat skrócenia lub stopniowania okresu przejściowego**

- Niektórzy respondenci twierdzą, że 5 lat to zbyt długi okres i powinno się szybciej wprowadzać ograniczenia.
- Wskazują, że im dłużej obowiązuje okres przejściowy, tym później miasto odczuje pozytywne skutki SCT, a mieszkańcy mogą celowo opóźniać wymianę pojazdów, wiedząc, że mają na to jeszcze kilka lat.
- Sugeruje się skrócenie tego czasu do: roku, dwóch lub trzech, aby jak najszybciej wprowadzić zmiany i zacząć odczuwać pozytywne skutki Strefy.
- Pojawiły się też wypowiedzi sugerujące, aby zasady wprowadzić jak najszybciej, bez okresów przejściowych, i egzekwować je wysoką opłatą emisyjną.
- Pojawiły się propozycje ustalenia opłat za wjazd do SCT wyższych od tych obecnie zaproponowanych, np. cena dziennego biletu wjazdu miałyby przewyższać koszt biletu dziennego na MPK.

- Zauważa się, że wymiana samochodu nie następuje po 10 latach, a po znacznie krótszym okresie – około dwóch, trzech, np. w przypadku leasingu.
- W wielu wypowiedziach wyraźne jest nastawienie prozdrowotne. Zwlekanie z nowymi przepisami widziane jako utrata szansy na realną zmianę.
- W tej grupie odpowiedzi, pojawiły się również opinie, aby dla niektórych grup społecznych zostawić możliwość dłuższego dostosowania się do proponowanych zmian, np. stopniowo dla seniorów, stopniowo dla różnych norm emisji spalin.

Przykładowe wypowiedzi:

Uważam, że jest to za długi okres przejściowy. Dwa lata to maksimum.

Okres przejściowy dla mieszkańców jest zdecydowanie za długi, powinien wynosić maksymalnie 24 miesiące, a po takim okresie powinna być wprowadzona dzienna opłata umożliwiająca przemieszczanie się pojazdem nie spełniającym normy. Opłata powinna zdecydowanie przewyższać koszt dziennego biletu na komunikację miejską.

5 lat to długi okres i warto pomyśleć o jego skróceniu lub utrzymaniu a nie wydłużeniu, aby móc sprawnie działać na korzyść samego miasta w tym zakresie.

Uważam, że wyłączenie 5 letnie jest zbyt długie. Wnioskuje o jego skrócenie, np. do 3 lat.

Jak najbardziej restrykcyjne. Chodzi o zdrowie ludzi!!

Zbyt minimalistyczne. SCT powinna być na poziomie wymagań Niemieckich.

Uważam, że czas powinien być skrócony do 3 lat. Obecnie niektórzy wymieniają auto po 2 latach eksploatacji lub leasingowania. Czas więc powinien być skrócony. Poza tym da to szansę na realną zmianę a nie na przesuwanie rezultatów na kolejną kadencję.

OK. Ewentualnie, można stopniować okres wyłączenia w zależności od normy emisji spalin (np. 5 lat dla wszystkich aut, 8 lat dla EURO 5, 10 lat dla EURO 6).

Powinno obowiązywać wraz z wprowadzeniem strefy. Ewentualnie max 2 lata na dostosowanie się lub wysoka opłata emisyjna.

Okres powinien być krótszy. To samochody mieszkańców Krakowa poruszają się po mieście najczęściej i są źródłem zanieczyszczeń. Okres wyłączenia powinien trwać maksimum rok.

- **Postulat wydłużenia lub stopniowania okresu przejściowego**

- Część osób uważa, że 5 lat to za krótko i okres przejściowy powinien być dłuższy – najczęściej pojawiają się postulaty wydłużenia do 7 lub nawet 10 lat i 20.
- Głównymi argumentami są:
 - Wysokie koszty wymiany samochodów.
 - Trudności w znalezieniu aut spełniających wymagane normy.
 - W niektórych rejonach miasta transport publiczny nadal nie jest wystarczająco rozwinięty.
 - Umożliwienie wymiany samochodu.
 - Wskazywano na brak alternatyw dla mieszkańców.
 - Odwoływano się do standardu zarobków, wysokości rent i emerytur jako czynników ograniczających możliwości kupna nowego samochodu w czasie 5 lat.

Przykładowe wypowiedzi:

Proponuję okres 50 lat, może za tyle Polaków będzie już stać na samochód z normami euro.

20 lat.

Przesuńcie dla wszystkich ludzi, transport publiczny z np. Krzeszowic skąd dojeżdżam nie jest na to gotowy.

Myślę, że lepiej 7 lat dla Diesel bo myślę że samochody starsze się same wykruszą.

Okres powinien być wydłużony, brakuje alternatyw dla mieszkańców. Program elektryfikacji jest całkowitym niewypałem, proszę sprawdzić dane ze sprzedaży pojazdów, cały czas większość to silniki spalinowe! Do momentu restrukturyzacji energetyki w Polsce jest to całkiem bez sensu. Auta elektryczne i te EKO rozwiązania nawet nie zmazują swojego śladu węglowego!

Dla mieszkańców 15 lat a potem auta, które spełniają wymogi ale nie ze każdy musi mieć nowego elektryka bo nikt w mieście nie będzie mieszkał.

Powinna być możliwość przedłużenia takiego wyłączenia po udowodnieniu, że kogoś nie stać na wymianę pojazdu, a taki pojazd jest koniecznie potrzebny.

Tak, ewentualnie po 5 latach konsultacje w sprawie stopniowego zaostrzenia.

Okres 5 lat powinien dotyczyć również mieszkańców gmin ościennych, wielu ludzi pracujących w Krakowie mieszka w okolicznych gminach i będzie miała problem dojechać w miejsce pracy.

Pięcioletni okres wyłączenia dla mieszkańców Krakowa jest krokiem w dobrym kierunku, jednak powinien zostać przedłużony do 30 lat. Dostosowanie się do nowych wymogów wymaga czasu, szczególnie dla osób, które dopiero niedawno zainwestowały w samochód.

Patrząc na statystyki dotyczące mediany zarobków, a także wysokość rent i emerytur oraz koszty życia w Krakowie jest to okres wyłączenia, który w pełni nie jest akceptowalny. Minimalny czas jaki powinien być uwzględniony to 10 lat.

- **Postulat stałego zwolnienia mieszkańców z wymogów SCT**

- Część respondentów uważa, że mieszkańcy Krakowa powinni być na stałe zwolnieni z regulacji SCT.
- Podkreślają, że miasto to ich miejsce zamieszkania, a przepisy SCT powinny dotyczyć przede wszystkim osób spoza Krakowa, a nie tych, którzy tu mieszkają i płacą podatki.

Przykładowe wypowiedzi:

Proponuję okres 50 lat, może za tyle Polaków będzie już stać na samochód z normami euro.

Dla mieszkańców Krakowa - bezterminowo.

Jestem całkowicie przeciwna wprowadzaniu strefy czystego transportu, bo jest to przejaw dyskryminacji mniej zamożnej grupy społecznej.

Mieszkańcy powinni być wyłączeni dożywotnio i dopóki ich auto jest sprawne i posiada badanie techniczne. SCT tylko Stare Miasto

Samochody mieszkańców Krakowa powinny być całkowicie wyłączone spod wymogów SCT

mieszkańcy Krakowa powinni być bezterminowo wyłączeni spod wymogów SCT, szczególnie jeżeli ma ona obejmować obszar całego Krakowa

Mieszkańców nie powinno to dotyczyć. Auta stare, wymagające kosztownych remontów same się wyeliminują.

Mieszkańcy powinni być całkowicie wyłączeni, że stosowania się do strefy.

- **Sprzeciw wobec całego systemu SCT i jakichkolwiek okresów przejściowych**
- Najbardziej radykalni przeciwnicy SCT twierdzą, że okres przejściowy nie ma sensu, ponieważ sama SCT powinna zostać zlikwidowana.
 - Wskazują, że problemem jakości powietrza są inne źródła zanieczyszczeń, np. piece węglowe i przemysł, a nie samochody, dlatego jakiegokolwiek ograniczenia ruchu są według nich bezzasadne.

Przykładowe wypowiedzi:

Brak okresu 5 lat. Możliwość wjazdu bezterminowo.

Nigdy nie powinna wejść w życie. A 5 lat to bardzo krótko.

Dzień dobry, Odpowiedzią na wszystkie pytania związane z wprowadzaniem stref czystego transportu (SCT) jest po prostu ich niewprowadzanie. Takie rozwiązanie jest niesprawiedliwe społecznie i prowadzi do dyskryminacji osób mniej zamożnych, które często korzystają ze starszych samochodów, bo nie stać ich na zakup nowego pojazdu spełniającego rygorystyczne normy. To absurd, że niewielkie auto z silnikiem 1.0, które w rzeczywistości może generować mniejszy ślad węglowy, nie zostaje wpuszczone do SCT, podczas gdy luksusowy samochód z silnikiem V8, spełniający normy, jest w pełni akceptowany. To przykład ewidentnej hipokryzji systemu, który premiuje bogatszych kierowców, a nie realną ekologię. Podatki i ograniczenia w stylu SCT nie uratują planety. SCT nigdy nie będzie sprawiedliwe i zawsze będzie pogłębiać różnice społeczne, zamiast rozwiązywać problemy środowiskowe w sposób odpowiedzialny i sprawiedliwy.

Tak. Wszyscy obywatele powinni być zwolnieni z wymogów SCT gdyż jest to pomysł ograniczający wolność własności i swobodę przemieszczania się. Ponadto prowadzi do podziałów i segregacji społecznej.

W Krakowie z sukcesem został wprowadzony program wymiany piecy węglowych. To wystarczy by powietrze się zmieniło. Nie trzeba wprowadzać SCT.

Cała SCT jest niesprawiedliwa i uderza w biednych ludzi, których nie stać na nowe samochody. To dyskryminacja. Należy całą inicjatywę SCT odrzucić.

Jest to dzielenie ludzi na gorszych i lepszych, kolejny skandal. Nikt nie wspomina o ludziach wynajmujących mieszkanie bez meldunku w Krakowie.

Pytanie 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 wjechać do SCT po opłaceniu abonamentu miesięcznego lub rocznego. Jak oceniasz to rozwiązanie?

Udzielono 7379 odpowiedzi. Wnioski z analizy odpowiedzi respondentów:

- **Pełne poparcie dla abonamentu jako rozsądnego rozwiązania**
 - Część respondentów uznaje abonament za dobre rozwiązanie, które pozwala na kontrolowanie liczby pojazdów wjeżdżających do SCT, a jednocześnie daje elastyczność osobom, które nie spełniają norm emisji.

- Argumentują, że opcja odpłatnego wjazdu jest sprawiedliwa, ponieważ ograniczenia powinny dotyczyć wszystkich, ale możliwość wykupienia dostępu daje kierowcom alternatywę.

opłata godzinowa jak przy parkowaniu jest ok.

Zgadzam się. Nie będzie to wielkim obciążeniem dla właścicieli pojazdów niespełniających wymogów emisji a wjeżdżających do strefy sporadycznie. Ze względu na sporadyczność, ogólny wpływ takich pojazdów na czystość powietrza w strefie prawdopodobnie będzie znikomy. Jednocześnie sposób wniesienia opłaty powinien być jak najmniej uciążliwy.

Pomysł dobry bo pozwala na wjazd w sytuacji wyjątkowej.

- **Akceptacja abonamentu**

- **ale z sugestią skrócenia czasu trwania tego przepisu**

Przykładowe wypowiedzi:

O ile zostanie zniesione za 2, 3 lata to ok. W tym czasie przez liczne wyłączenia strefa i tak nic nie da. Więc liczę na poprawę jakości powietrza dopiero potem.

Należy ograniczyć możliwość wjazdu za opłatą do 2 lat.

- **ale z sugestią wydłużenia czasu trwania tego przepisu**

Przykładowe wypowiedzi:

Opłata jest OK ale też powinna obowiązywać bezterminowo a nie tylko na 3 lata.

Dobrze, jednak takie rozwiązanie powinno być długoterminowe a nie na "chwilę".

- **ale z sugestią wyższych opłat**

Przykładowe wypowiedzi:

Oceniam dobrze. Ewentualnie zwiększyłbym kwoty tych opłat.

Opłata godzinowa zaproponowana w projekcie jest śmieszna, powinna wynosić minimum dwukrotność zaproponowanej kwoty.

Opłata 40zł dziennie i solidna egzekucja.

Zaproponowane kwoty są zbyt niskie i skończy się na tym, że nadal do Krakowa będą wjeżdżały stare samochody, które emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych, tylko po prostu będą za to płacić. Chyba nie chodzi nam o wzbogacanie się tylko o ochronę środowiska w Krakowie? Uważam, że w ogóle nie powinno być możliwości wjazdu starych samochodów do miasta, ewentualne wyłączenia powinny objąć tylko samochody zabytkowe i specjalne.

Opłata jest zbyt niska i powinna być stworzona bardziej elastycznie tj. Opłata godzinowa wynosi tyle co opłata w najdroższej strefie parkowania. Na ten moment 2,5 za godzinę jest znikoma opłata. Moim zdaniem tak niska opłata nie zniechęci kierowców.

Opłaty są za niskie, brak rewaloryzacji proponowanych opłat.

- **z wyłączeniem mieszkańców**

Przykładowe wypowiedzi:

Opłaty ok, ale dla osób spoza województwa.

Opłaty za wjazd tylko dla przyjezdnych.

- **pod warunkiem innych zwolnień**

Przykładowe wypowiedzi:

Za darmo poza godzinami szczytu i w weekendy dla mieszkańców Krakowa i aglomeracji.

Oczywiście, trzeba osobom spoza Krakowa lub starszymi samochodami zezwolić na wjazd, czy za opłatą, czy np w konkretnych godzinach to ciężko mi ocenić.

Być może jest to jakieś kompromisowe wyjście z sytuacji, ale przyjmując zupełnie inny obszar SCT.

Jest o to kompromis, który jest do zaakceptowania. Opłata mogłaby być powiązana z opłatą parkingową (kupując abonament na SPP jednocześnie możliwość wjazdu i odwrotnie).

- **pod warunkiem niższych opłat**

- mieszkańcy częściowo popierają koncepcję abonamentu, ponieważ uważają, że stawki powinny być dostosowane do realnych możliwości finansowych.
- Mieszkańcy jednocześnie uważają obecne propozycje opłat są zbyt wysokie i mogą sprawić, że wiele osób, zwłaszcza z mniejszych firm lub mniej zamożnych rodzin, nie będzie w stanie pozwolić sobie na dalsze użytkowanie samochodu.

Przykładowe wypowiedzi:

Dobre, jednak zdecydowanie za drogie. 250 zł miesięcznie to maksimum.

Opłata nie jest złym pomysłem. Ale stawki które zostały ustalone są zbyt wysokie.

Państwa myślenie jest niezrozumiałe... Opłaty są absurdalnie wysokie. Społeczeństwa nie będzie stać, żeby móc wjechać do Krakowa. Tym samym mniej turystów przyjedzie do Krakowa, przedsiębiorcy nie będą chcieli się osiedlać i rozwijać.

Opłaty są stanowczo za wysokie, powinny być symboliczne.

To dobre rozwiązanie, może jedynie proponowane kwoty zbyt wysokie. Dobre ponadto dlatego że da możliwość wjazdu pojazdem zabytkowym na "białych" tablicach

Okej, choć te ceny które proponujecie są za wysokie jak dla mnie. Lepiej byłoby:

0.50zł godzina

10 zł za tydzień

250 zł miesiąc

- **Całkowity sprzeciw wobec abonamentu**

- Z ankiet można dowiedzieć się, że możliwość wykupienia wjazdu do SCT jest niesprawiedliwa i faworyzuje osoby bardziej zamożne.
- Wskazano, że abonament zamienia SCT w rozwiązanie dla bogatych – ci, którzy mają pieniądze, będą mogli wjeżdżać do centrum, a mniej zamożni będą musieli zmieniać swoje nawyki lub rezygnować z auta.

- **Są wypowiedzi, że wprowadzenie SCT ma na celu ograniczenie emisji, a abonament osłabi ten efekt.**

Przykładowe wypowiedzi:

Nie powinno być takiego udogodnienia. To zamknie usta tym co mowa że robi się to dla pieniędzy a nie dla zdrowia.

Źle, pobór takich opłat będzie droższy niż zysk z ich pozyskania.

Nie, to nie ma być maszynka do zarabiania pieniędzy tylko mechanizm chroniący mieszkańców.

Jest to zła pozycja, może to doprowadzić do chaosu i podniesienia kosztu prowadzenia kontroli.

Będzie nadużywane

Żadnych opłat. Zakaz to zakaz. Ktoś złamie zakaz to kara.

Nie zgadzam się, nie chce wdychać trującego powietrza.

Czyli - zapłacisz i możesz smrodzić...

Pobieranie opłat za wjazd samochodem nie spełniającym wymagań jest całkowitym zaprzeczeniem idei wprowadzania SCT, czyli czystego powietrza. Albo pomysłodawcom zależy na czystym powietrzu albo jest to tylko przykrywa, żeby wykluczyć najbiedniejszych z możliwości wjazdu.

Albo czyste powietrze albo zarabianie, te dwie rzeczy nie idą w parze. Trzeba się zdecydować w którą stronę iść! To ma być kolejny podatek?

Po opłaceniu wjazdu samochodu już nie są szkodliwe?

Wprowadza słuszne podejrzenia, że strefa zamiast przynosić ograniczone emisji spalin będzie przynosić zyski. Co niestety wpływa na ograniczenie zaufania obywatela do władzy i dalej dyskryminacje ze względu na status społeczny.

Jak zapłacę to już nie szkodzę miastu tak? Jak nie zapłacę to szkodę, po opłacie już jednak nie szkodzę. Bzurdy przepis.

Bez sensu! Zakaz wjazdu powinien dotyczyć wszystkich pojazdów, inaczej mija się z celem.

Nie powinno być żadnych ulg i włączeń. Wszyscy muszą spełniać jednakowe normy i nie wolno płacić za złamanie norm.

- **Alternatywne rozwiązania zamiast abonamentu**

- Pojawiły się także opinie że, zamiast abonamentu powinny zostać wprowadzone inne sposoby umożliwienia dostępu do SCT, np. system przepustek dla osób pracujących w strefie lub inwestycje w komunikację miejską, które sprawiają, że samochód przestanie być koniecznością.

Przykładowe wypowiedzi:

W miejsce takiego rozwiązania lepsze będą parkingi połączone z komunikacją. Opłata za wjazd powinna być alternatywna i ostatecznym rozwiązaniem.

- **Postulat progresywnego abonamentu zależnego od rodzaju pojazdu lub częstotliwości wjazdów**

- Ankietowani w odpowiedziach zauważali, że abonament mógłby być sprawiedliwszy, gdyby uwzględniał więcej czynników, takich jak poziom emisji pojazdu, status mieszkańca, rodzaj użytkowania pojazdu czy częstotliwość wjazdów.
- Badani sugerują konieczność zróżnicowania stawek w zależności od emisji spalin, dochodów kierowcy lub tego, czy pojazd jest użytkowany do celów zawodowych czy prywatnych.

Przykładowe wypowiedzi:

Żle. A jeśli musi być opłata to maksymalnie 200 złotych na rok.

- **Całkowity sprzeciw wobec całego systemu SCT i abonamentu**

- Respondenci podkreślają, że przepisy SCT nie rozwiązują realnych problemów miasta, a jedynie nakładają kolejne ograniczenia na kierowców.

- Pojawily się argumenty, że walka ze smogiem powinna koncentrować się na innych źródłach zanieczyszczeń, a nie na prywatnych samochodach.

Jest to zwykły green washing i szukanie pieniędzy u obywateli. Odpowiedź w punkcie 3. wszystko wyjaśnia.

Nie wyrażam zgody na strefę czystego transportu oraz opłaty za wjazd.

Ten pomysł pokazuję jak absurdalna jest strefa czystego transportu.

Pytanie 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 krakowskich firm, osób z niepełnosprawnościami czy seniorów powyżej 70. roku życia. Jak oceniasz listę wyjątków i czy masz inne propozycje w tym zakresie?

Udzielono 6143 odpowiedzi. Oto wnioski z analizy odpowiedzi respondentów.

- **Pełna akceptacja listy wyjątków**

- Część respondentów uważa, że lista wyjątków jest dobrze zaplanowana i obejmuje grupy, które tego wymagają.

Przykładowe wypowiedzi:

Zaproponowane wyjątki są ok. Okres dostosowawczy dla mieszkańców powinien być skrócony do 3 lat.

Dobrze że wyjątek dla samochodów zabytkowych jest ograniczony ilością dni - dzięki temu uniknie się fikcyjnych rejestracji samochodów jako zabytkowe celem ominięcia SCT.

NIE wprowadzać żadnych dodatkowych wyjątków ponad te zaproponowane a już na pewno wyjątków obejmujących określone grupy społeczne - takich wyjątków NIE da się w łatwy sposób kontrolować, poza tym są one niesprawiedliwe względem reszty mieszkańców

Lista jest w porządku. Nie należy wprowadzać zbyt wielu wyjątków, bo strefa straci sens.

- **Postulat rozszerzenia listy wyjątków**

- Anketowani uważają, że lista wyjątków powinna zostać rozszerzona o dodatkowe grupy, które mogą mieć trudności z dostosowaniem się do SCT. Ich propozycje to:
- Wszyscy mieszkańcy Krakowa
- Seniorzy, osoby po 65 roku życia
- Rodziny z dziećmi – zwłaszcza rodzice dowożący dzieci do szkół i przedszkoli, rodzice dzieci z niepełnosprawnością.
- Osoby dojeżdżające do pracy – mieszkańcy okolicznych miejscowości, które mają słabą komunikację publiczną.
- Małe firmy i rzemieślnicy – przedsiębiorcy, którzy muszą poruszać się po mieście samochodem w celach zawodowych.
- Pojawiły się również propozycje aby rozszerzyć niektóre wyjątki. Wyraźnie postuluje się zniesienie limitu wjazdu do SCT dla pojazdów zabytkowych i historycznych.

Przykładowe wypowiedzi:

krakowianie seniorzy 65+ wyłączeni bezterminowo z SCT, bez względu na rodzaj pojazdu

Uważam, że powinny być wyłączone samochody firmowe. Jest sporo drobnych przedsiębiorców, którzy nie będą w stanie wymienić aut na nowsze.

Jeśli samochód jest zarejestrowany i używany w firmie, to sądzę, że powinien być traktowany łagodniej.

Pojazdy zabytkowe, historyczne itp. nie powinny mieć jakichkolwiek ograniczeń

Historyczne na zawsze powinny być zwolnione.

Uważam, że pojazdy historyczne/zabytkowe powinny mieć bezterminową możliwość wjeżdżania do SCT bez żadnych ograniczeń - nie tylko przez 50 dni w ciągu roku (jak przewiduje uchwała). Pojazdy takie są bardzo ważnym elementem zachowywania historii motoryzacji, są jeżdżącymi świadectwami minionych epok. Te pojazdy powinno się pokazywać i o nie dbać, a nie zatrzymywać poza miastem, czy wręcz karać kierowców z miasta za ich posiadanie.

Limit 50 dni dla pojazdów historycznych nie ma sensu. Stanowią one nikłą część pojazdów. Należy zaś zadbać o to aby były czytelne zasady rejestracji pojazdów jako pojazd zabytkowy/historyczny. Limit 50 dni będzie kłopotliwy zarówno dla administracji jak i obywatela.

Osoby, mające pod opieką dzieci autystyczne i z ADHD, osoby starsze, osoby najuboższe, posiadacze aut o zmierzonych niskich emisjach, niskobudżetowe firmy budowlane po udowodnieniu 5 remontów rocznie dla najuboższych/emerytowanych mieszkańców, posiadacze JDG poniżej progu dochodów równego

najniższej krajowej (bo inaczej STC może doprowadzić do zmniejszenia stanowisk pracy pozostawiających podatki w Polsce). Oczywiście po zablokowaniu możliwości pracy takie osoby zawsze mogą pójść do pracy korporacji, która skutecznie optymalizuje podatkowo i zostawia absolutne minimum CITu w kraju, a jak koszt pracy wzrośnie to zamyka zakład jak na przykład ostatnio koncern samochodowy Stelantis.

Uważam, że takie rozwiązanie jest w zasadzie jedynym możliwym kompromisem, pod warunkiem, że ze względu na argumenty przedstawione w pt. 4 mieszkańcy zostaną wyłączeni z obostrzeń bezterminowo. Bezterminowo powinny zostać wyłączone również pojazdy zabytkowe i historyczne, ze względu na ich sporadyczny charakter eksploatacji oraz znaczenie historyczno-kulturowe. Wprowadzanie ograniczeń co do liczby dni zupełnie nie zda egzaminu, podobnie jak nie wyobrażam sobie samej weryfikacji ilości dni "przejeżdżonych". Ponadto z własnego doświadczenia wiem, że wielu kolekcjonerów ma więcej niż 1 taki pojazd, więc jeżeli będą chcieli "złośliwie" truć Krakowian po prostu wezmą z garażu czy placu, kolejny samochód, gdzie limit się jeszcze nie wyczerpał (sam mam 7 takich samochodów, a w praktyce niektóre robią po uwaga... 200-300km rocznie). Efekt żaden, a niezadowolenie tak kolekcjonera jak i szczególnie wyczulonych na punkcie ekologii mieszkańców rośnie.

Zastanowiłbym się też nad kwestią pojazdów należących do małych przedsiębiorców (działalność jednoosobowa, lub 2-3 pracowników, małe sklepy osiedlowe, pracownie itp.), dla których zakup samochodu jest często jednym z największych kosztów jakie ponoszą zakładając działalność (konieczność wymiany samochodu na już może spowodować likwidację wielu małych biznesów), a jednocześnie pełnią oni bardzo ważną rolę w funkcjonowaniu organizmu miasta. W odniesieniu do dużych firm - zajmujących się np spedycją, transportem przesyłek, a także przewozem osób nie miałbym skrupułów, bo np. większość z pasażerskich busów wjeżdżających do Krakowa z gmin ościennych jest w stanie dalekim od ideału.

• **Postulat ograniczenia listy wyjątków**

- Część respondentów uważa, że obecna lista wyjątków jest zbyt szeroka i osłabia skuteczność SCT.
- Argumentują, że jeśli zbyt wiele osób zostanie zwolnionych z ograniczeń, SCT nie przyniesie oczekiwanych efektów w postaci redukcji emisji spalin i zmniejszenia ruchu w mieście.
- Pojawiły się całkiem liczne głosy sprzeciwu wobec uprzywilejowania pojazdów kościelnych i innych grup wyznaniowych, także pojazdów urzędów i NGO.

Przykładowe wypowiedzi:

Jak najmniej wyjątków, bo zgodnie z zasadą będą to wyjątki od reguły którą nie będzie działać. Co więcej będą tysiąc sporów z służbami miasta.

auta kościelne nie powinny korzystać z przywilejów, auta instytucji publicznych nie powinny korzystać z przywilejów - skoro mieszkańcy mogą zamienić auta to władza też powinna, zabytki powinny być wyłączone bezterminowo.

Lista zasad powinna być maksymalnie prosta i z minimalną liczbą wyjątków. Kraków jest miejscem które odwiedzają turyści, im mniej wyjątków tym łatwiej.

Likwidacja jakichkolwiek przywilejów dla stowarzyszeń i związków wyznaniowych. Kampery i samochody historyczne tylko za opłatą, lub 14 dni w roku. Motocykle na identycznych zasadach jak samochody osobowe.

Nie powinno być żadnych przywilejów poza pojazdami zabytkowymi. Ich może dotyczyć zniesienie ograniczeń.

Pojazdy specjalne OK. Ale zabytkowe tylko na podstawie każdorazowego, płatnego zezwolenia, np. na wystawę zabytkowych samochodów czy święto trabanta.

Z listy wyjątków powinny zostać usunięte pojazdy zarejestrowane na kościelne osoby prawne. Nie widzę potrzeby by kościół miał większe przywileje niż ma do tej pory.

"(...)Organizacji non-profit oraz pojazdów zarejestrowanych na kościelne osoby prawne (parafia, kuria itp.) – wyłączenie do 30 czerwca 2028 r."

Ten zapis powinien być usunięty. Miasto będzie faworyzować KK nad wszystkimi innymi bez żadnego powodu. Dodatkowo organizacje non-profit, których zadaniem jest pomoc ludziom, będą dla własnych celów szkodzić mieszkańcom.

- **Postulat wprowadzenia wyjątków warunkowych**

- Ankietowani wskazali, że zamiast całkowitych zwolnień lepszym rozwiązaniem byłyby wyjątki warunkowe, np.:
- Ograniczone godziny wjazdu
- Limitowana liczba wjazdów
- Obniżenie norm dla niektórych pojazdów
- Wyłączenie zależne od progu dochodowego

Przykładowe wypowiedzi:

Mieszkańcy poniżej pewnego progu dochodowego, powinni być wyłączeni, także studenci i osoby zatrudnione w Krakowie.

Autokary i samochodu typu wywrotki. Są to drogie auta a przynajmniej z euro 5

Możliwość poruszania się po mieście powinny mieć wszystkie pojazdy po zbadaniu emisji spalin.

Auta zabytkowe historyczne powinny nie być objęte spełnieniem rygoru norm emisji tak jak jest to w wielu miastach europejskich.

- **Całkowity sprzeciw wobec wyjątków – równe zasady dla wszystkich**

- Część respondentów uważa, że wyjątki podważają sens SCT i sprawiają, że regulacje stają się nieskuteczne i niesprawiedliwe.
- Argumentują, że skoro SCT ma poprawić jakość powietrza, to powinna obowiązywać wszystkich bez wyjątku.

Przykładowe wypowiedzi:

Jeśli każdy ma być zmuszony do zmiany samochodu to pojazdy np policji czy straży miejskiej nie powinny być tu wyjątkiem.

Wszystkie grupy społecznej, poza urzędnikami Królewskiego Miasta Krakowa, powinny być wyłączone z zakazu wjazdu.

Trzeba się zdecydować: walczymy z zanieczyszczeniem powietrza, czy handlujemy nim? Jeśli to drugie, to proponuję wprowadzić odpłatną możliwość spalania paliw stałych. Np. 10 zł za dobę palenia w kominku.

Absolutnie, nie powinno być żadnych wyjątków, a zwłaszcza dla Kościoła i pojazdów historycznych. To dodatkowe przywileje dla osób bogatych.

Nie popieram wyjątków dla żadnych grup.

Wyjątków powinno być jak najmniej, przecież każdy z nas czytając tą listę wyjątków od razu myśli jak się na niej znaleźć!! Za chwilę mieszkańcy Krakowa 70+ będą właścicielami floty samochodów. Stare diesle powinny być po prostu wycięte z KRK obojętnie do kogo należały

Nie ma podstaw do różnicowania grup społecznych ze względu na rodzaj posiadanego środka transportu. To dyskryminacja.

- **Całkowity sprzeciw wobec SCT i wyjątków (pytanie ostatnie) – przepisy są zbędne**

- Niektórzy respondenci sprzeciwiają się zarówno SCT, jak i wyjątkom, twierdząc, że regulacje są niepotrzebne i nie poprawią jakości powietrza. Uważają, że miasto powinno inwestować w inne sposoby walki ze smogiem.

Cieężko ocenić takie wyjątki, moim zdaniem dobrze dla każdego kto nie musi się stosować do takich przepisów, im więcej tym lepiej.

Lista jest zbędna, bo nie powinno być sct

PRZEBIEG KONSULTACJI – DYŻUR TELEFONICZNY

W ramach procesu konsultacyjnego dotyczącego Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie, oprócz spotkań i debat, zapewniono również możliwość uzyskania informacji oraz zgłaszania uwag poprzez dyżury telefoniczne. Były one organizowane w określonych terminach, aby mieszkańcy mieli szansę na bezpośredni kontakt i rozwianie wszelkich wątpliwości związanych z planowanymi zmianami.

Dyżury odbywały się w następujących terminach:

- 3 grudnia w godzinach 9:00–11:00
- 11 grudnia w godzinach 14:00–16:00
- 18 grudnia w godzinach 15:00–17:00

Osoby zainteresowane mogły uzyskać informacje oraz zgłosić swoje pytania i uwagi pod numerem telefonu **+48 12 616 86 35**.

Dyżury te miały na celu umożliwienie mieszkańcom Krakowa aktywnego udziału w procesie konsultacyjnym. Opinie z dyżurów telefonicznych ujęte są w Załączniku nr 1 do niniejszego raportu. Należy jednak podkreślić, że większość telefonów od mieszkańców była odbierana poza wyznaczonymi godzinami, ich uwagi – było ich kilkaset – były na bieżąco przekazywane autorom raportu i przez nich agregowane.

ANEKS – PROTOKOŁY ZE SPOTKAŃ

1. SPOTKANIA ONLINE

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: online, platforma MS Teams

Data i godzina: 06/12/2024, 19:00–21:00

Charakter spotkania: Spotkanie z udziałem Macieja Piotrkowskiego **Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie**). Dyskusja w formie otwartego panelu z możliwością przesyłania pytań i sugestii rozwiązań przez czat.

Równocześnie prowadzono transmisję na YouTube.

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

1. Kwestia identyfikacji problemu

- **Sugestie:**
 - Wskazywano na niewystarczającą promocję konsultacji społecznych oraz brak informacji dostępnych dla szerokiego grona mieszkańców.
 - Podkreślano konieczność przeprowadzenia referendum w sprawie SCT, aby uzyskać legitymizację społeczną dla wprowadzanych zmian.
 - Podkreślano konieczność poprawy jakości informacji przedstawianych podczas konsultacji, w szczególności w zakresie przejrzystości i rzetelności danych.
 - Wskazywano na potrzebę zapewnienia akredytacji dla firm przeprowadzających badania zanieczyszczeń powietrza.
 - Postulowano zmianę lokalizacji czujników mierzących jakość powietrza, argumentując, że obecne umiejscowienie nie odzwierciedla faktycznego stanu środowiska w różnych rejonach miasta.

- **Pytania:**

- Gdzie dokładnie znajdują się punkty pomiaru stężenia zanieczyszczeń?
- Dlaczego w Krakowie stosowane są normy, które zdaniem uczestników nie odzwierciedlają rzeczywistego poziomu zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy?

2. Kwestia zanieczyszczeń

- **Sugestie:**

- Wskazano na potrzebę uwzględnienia zanieczyszczeń pochodzących z innych źródeł niż transport, takich jak przemysł czy ogrzewanie w sąsiednich gminach.
- Postulowano stworzenie lokalnych norm emisji dostosowanych do specyficznych potrzeb Krakowa, zamiast opierania się wyłącznie na standardach europejskich.
- Zwracano uwagę na problem chaotycznej zabudowy miasta, która zdaniem uczestników ogranicza naturalne korytarze powietrzne, przyczyniając się do pogorszenia jakości powietrza.

- **Pytania:**

- Jak ma się do czystego powietrza kwestia wymiany starych pieców w gminach wokół Krakowa?
- Czy istnieje strategia uwzględniająca źródła zanieczyszczeń inne niż transport samochodowy?

3. Kwestia obszaru SCT

- **Sugestie:**

- Uczestnicy sugerowali ograniczenie obszaru SCT do granic II obwodnicy lub wyłącznie najbardziej zanieczyszczonych rejonów miasta.
- Postulowano przetestowanie działania SCT na mniejszym obszarze przed jej rozszerzeniem na całe miasto.
- Podkreślano potrzebę przeanalizowania wpływu SCT po zakończeniu budowy obwodnicy Krakowa.

- **Pytania:**

- Dlaczego planuje się objąć SCT całe miasto, zamiast ograniczyć jej zasięg do II obwodnicy?
- Czy strefa może być wprowadzona etapami, aby ocenić jej efekty?

4. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Sugestie:**

- Wskazywano na potrzebę długiego okresu przejściowego dla mieszkańców, szczególnie osób starszych i mniej zamożnych.
- Postulowano wprowadzenie ulg dla użytkowników samochodów o niskim poziomie emisji, niezależnie od ich wieku czy rejestracji pojazdu.
- Sugerowano możliwość dopłaty do biletów komunikacji miejskiej dla osób zmuszonych do rezygnacji z korzystania z samochodu.

- **Pytania:**

- Jakie ulgi będą dostępne dla seniorów oraz osób, których nie stać na wymianę pojazdu?
- Czy planowane są dopłaty do biletów komunikacji miejskiej w związku z SCT?

5. Kwestia egzekucji przepisów

- **Sugestie:**

- Podkreślano konieczność wprowadzenia skutecznych mechanizmów egzekwowania przepisów, w tym regularnych kontroli technicznych pojazdów.
- Sugerowano rozwój systemu monitoringu i zwiększenie zaangażowania Straży Miejskiej oraz Policji w kontrolę przestrzegania zasad SCT.

- **Pytania:**

- Jakie mechanizmy będą wykorzystywane do egzekwowania przepisów?
- Czy okresowa kontrola samochodów mogłaby być przeprowadzana w sposób bardziej rzetelny?

Lista wszystkich pytań:

Czym pomysłem jest to, aby strefa obejmowała obszar do II obwodnicy?

Jeśli są samochody, które ustawowo spełniają dopuszczalne normy, dzięki czemu mogą poruszać się po całej Polsce, dlaczego w Krakowie nie będą mogły?

W jaki sposób będą traktowane samochody na rejestracjach zagranicznych?

Ile jest osób chorych na astmę i choroby płucne spowodowane tlenkami azotu? W jaki sposób te dane zmieniały się od 2019 roku w związku z emisją?

Dlaczego w uchwałach wskazane normy są nieadekwatne do rzeczywistego zanieczyszczenia, które powodują poszczególne samochody?

Dlaczego samochodu z obcą rejestracją nie obowiązują normy europejskie?

Kiedy powstanie projekt uchwały? Czy zostanie ona zmieniona pod wpływem głosu mieszkańców?

Czy strefa musi być w Krakowie? Jaki ma być jej zakres?

Gdzie umieszczone są punkty pomiaru stężenia zanieczyszczenia powietrza?

Dlaczego w Krakowie nie ma referendum w sprawie SCT?

Jaki jest realny problem chemiczny związany z zanieczyszczeniem powietrza? Jak daleko od źródła zanieczyszczenia dokonywane są pomiary?

W jaki sposób ankietę utworzoną przez ZTP będzie brana pod uwagę? Czemu owa ankietę nie jest blokowana CAPTCHA?

Czy są jakieś pomysły na rozwinięcie komunikacji publicznej?

Dlaczego mieszkaniowiec Krakowa ma bardziej dbać o środowisko niż osoba mieszkająca poza Krakowem?

Dlaczego osoba, która kupiła samochód zgodny z ówczesnie obowiązującymi normami, nie będzie mogła korzystać w pełni z praw obywatelskich, ponieważ nowe normy odbierają jej to prawo?

Czym się różni mieszkaniowiec Krakowa w wieku 69 lat od mieszkańca mającego 70 lat?

Czy jest legitymacja społeczna na wprowadzenie planowanych zmian?

Czy w związku z SCT będzie dofinansowanie dla przedsiębiorców?

Dlaczego strefa obejmuje całe miasto, a nie jak poprzednio II obwodnicę?

Jak wygląda kwestia monitoringu? Na jakim etapie rozwoju technicznego się znajduje?

Czy okresowa kontrola samochodów mogłaby być przeprowadzana rzetelniej?

Dlaczego konsultacje społeczne nie były szerzej promowane?

Dlaczego w Krakowie nie może odbyć się referendum w sprawie SCT?

Jak ma w praktyce wyglądać strefa i co ona ma przynieść?

Jakie wymagania wjazdu do stref mają inne miasta w Europie?

Czy uwagi zgłoszone na konsultacjach będą uwzględnione w uchwale?

Jaka liczba samochodów zarejestrowanych w Krakowie nie spełnia wskazanych norm?

Kiedy będzie nowy projekt uchwały o SCT?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **online, platforma MS Teams**

Data i godzina: **11/12/2024, 17:00–19:00**

Charakter spotkania: Spotkanie z udziałem **Macieja Piotrkowskiego (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)**. Dyskusja w formie otwartego panelu z możliwością przesyłania pytań i sugestii rozwiązań przez czat. Równocześnie prowadzono transmisję na YouTube.

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

1. Kwestia obszaru SCT

- **Sugestie:**

- Uczestnicy postulowali ograniczenie obszaru SCT do granic II obwodnicy lub wyłącznie najbardziej zanieczyszczonych rejonów miasta.
- Wskazywano na potrzebę etapowego wdrażania SCT, aby ocenić jej skutki przed objęciem całego miasta.
- Podkreślano konieczność przeprowadzenia dokładnej analizy wpływu SCT po zakończeniu budowy obwodnicy Krakowa.

- **Pytania:**
 - Dlaczego strefa obejmuje całe miasto, a nie jak poprzednio II obwodnicę?
 - Czy SCT może być wprowadzana etapami, aby ocenić jej efektywność?

2. Kwestia alternatywnego transportu

- **Sugestie:**
 - Podkreślano konieczność poprawy jakości i dostępności komunikacji miejskiej, aby SCT była bardziej akceptowalna społecznie.
 - Proponowano zwiększenie częstotliwości kursowania transportu publicznego oraz obniżenie jego kosztów dla mieszkańców.
 - Sugerowano możliwość dofinansowania przejazdów dla osób rezygnujących z własnych pojazdów.
- **Pytania:**
 - Czy planowane są dopłaty do biletów komunikacji miejskiej w związku z SCT?
 - Jakie są plany rozwoju transportu publicznego w kontekście SCT?

3. Kwestia legislacji i społecznej akceptacji SCT

- **Sugestie:**
 - Wskazywano na konieczność przeprowadzenia referendum w sprawie SCT, aby uzyskać legitymizację społeczną dla wprowadzanych zmian.
 - Postulowano większą przejrzystość i konsultacje społeczne dotyczące szczegółów uchwały.
 - Uczestnicy zwracali uwagę na potrzebę precyzyjniejszego określenia zasad działania strefy i unikania późniejszych zmian w jej zakresie.
- **Pytania:**
 - Czy w Krakowie może odbyć się referendum w sprawie SCT?

- Kiedy będzie dostępny nowy projekt uchwały i czy uwzględni zgłoszone uwagi?

4. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Sugestie:**

- Wskazywano na potrzebę wprowadzenia ulg dla seniorów, bez względu na ich wiek.
- Postulowano doprecyzowanie zasad dotyczących pojazdów spełniających normy emisji spalin, aby były traktowane sprawiedliwie, niezależnie od wieku rejestracji.
- Sugerowano indywidualne rozpatrywanie przypadków mieszkańców oraz firm dotkniętych ograniczeniami SCT.

- **Pytania:**

- Jakie ulgi będą dostępne dla seniorów oraz osób, których nie stać na wymianę pojazdu?
- Czy planowane są dopłaty dla przedsiębiorców w związku z SCT?

5. Kwestia egzekucji przepisów

- **Sugestie:**

- Podkreślano konieczność skutecznej kontroli przestrzegania przepisów SCT poprzez monitoring i egzekwowanie norm emisji.
- Wskazywano na potrzebę precyzyjnej i obiektywnej oceny stanu technicznego pojazdów, aby uniknąć niesprawiedliwych ograniczeń.
- Proponowano bardziej rzetelne przeprowadzanie okresowych badań technicznych pojazdów.

- **Pytania:**

- Jakie mechanizmy będą wykorzystywane do egzekwowania przepisów SCT?

- Czy okresowa kontrola samochodów mogłaby być przeprowadzana w sposób bardziej rzetelny?

Lista wszystkich pytań:

Dlaczego mieszkaniec Krakowa ma bardziej dbać o środowisko niż osoba mieszkająca poza Krakowem?

Dlaczego osoba, która kupiła samochód zgodny z ówczesnie obowiązującymi normami, nie będzie mogła korzystać w pełni z praw obywatelskich, ponieważ nowe normy odbierają jej to prawo?

Czym się różni mieszkaniec Krakowa w wieku 69 lat od mieszkańca mającego 70 lat?

Czy jest legitymacja społeczna na wprowadzenie planowanych zmian?

Czy w związku z SCT będzie dofinansowanie dla przedsiębiorców?

Dlaczego strefa obejmuje całe miasto, a nie jak poprzednio II obwodnicę?

Jak wygląda kwestia monitoringu i na jakim etapie rozwoju technicznego się znajduje?

Czy okresowa kontrola samochodów mogłaby być przeprowadzana rzetelniej?

Dlaczego konsultacje społeczne nie były szerzej promowane?

Jakie wymagania wjazdu do stref mają inne miasta w Europie?

Czy uwagi zgłoszone na konsultacjach będą uwzględnione w uchwale?

Jaka liczba samochodów zarejestrowanych w Krakowie nie spełnia wskazanych norm?

Kiedy będzie nowy projekt uchwały o SCT?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **online, platforma MS Teams**

Data i godzina: **18/12/2024, 10:00–12:00**

Charakter spotkania:

Spotkanie z udziałem ekspertów:

- **dr hab. inż. Katarzyny Styszko (AGH)** – prezentacja wyników badań dotyczących zanieczyszczenia powietrza w Krakowie,
- **Bartosza Piłata** – prezentacja projektu nowej uchwały w sprawie SCT,
- **Grzegorza Dzioka (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)**.

Dyskusja miała formę otwartego panelu, w ramach którego uczestnicy mogli zadawać pytania oraz przysyłać sugestie poprzez czat. Równocześnie prowadzono transmisję na YouTube

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

- **Sugestie**
 - Konsultacje są bezsensowne, a uwagi nie są uwzględniane – odbywają się jedynie dla spełnienia formalnych wymogów.
 - Panuje zamieszanie wokół procesu konsultacji – trudności w zrozumieniu etapów (prekonsultacje, kolejne konsultacje). Wybór momentu ich przeprowadzenia oraz skomplikowanie procedur wydaje się nieprzypadkowe.
 - Ustawa nakłada obowiązek tworzenia strefy, ale jedynie wskazuje procedurę jej wprowadzania.
 - Proces wymiany samochodów następuje naturalnie – samochody są drogie, a wprowadzenie SCT może wykluczyć wiele osób dojeżdżających do miasta.

- Sama prezentacja naukowa była kontrowersyjna. Brakuje analizy kosztów, jakie poniosą np. rodziny z dziećmi dowożącymi je do szkół i przedszkoli. Konieczne jest uwzględnienie interesariuszy, w tym rodzin spoza Krakowa, które codziennie dowożą dzieci do placówek edukacyjnych.

- **Pytania**

- Z kim konsultowano treść uchwały? Opinie z poprzednich konsultacji zostały zdeformowane.
- Dlaczego nie przeprowadzono referendum w tak ważnej i wrażliwej społecznie sprawie?
- Kiedy będą znane wyniki konsultacji?

1. Kwestia zanieczyszczeń

- **Sugestie**

- Zanieczyszczenie powietrza w Krakowie nie jest równomiernie rozłożone. Tylko na Alei Krasińskiego normy są nieznacznie przekroczone i sytuacja poprawia się naturalnie.
- Dlaczego nie zaproszono ekspertów o odmiennych poglądach?
- Gminy ościennie mają większy wpływ na zanieczyszczenie powietrza w Krakowie niż same samochody w mieście.

2. Kwestia obszaru SCT

- **Sugestie**

- Należy wyznaczyć strefę jak najmniejszą.
- Ograniczyć SCT tylko do miejsc, gdzie zanieczyszczenie przekracza normy.
- Przy tak surowych wymaganiach strefa powinna być zmniejszona.
- Warto rozważyć model londyński – im bliżej centrum, tym wyższe wymagania, z wyłączeniem przedsiębiorców i służb miejskich.

- Granice strefy powinny być precyzyjnie określone, zwłaszcza w kontekście wcześniejszych wyroków sądowych.
- SCT powinna być wprowadzana etapami.

- **Pytania**

- Dlaczego już teraz mówi się o wprowadzeniu strefy, skoro formalnie nie jest to jeszcze możliwe?
- Jak dzisiejsze spotkanie wpłynie na projekt nowej uchwały?
- Dlaczego miasto nie chce wprowadzić referendum w tak istotnej społecznie sprawie?
- Dlaczego P&R planowane jest tylko na Górcie Narodowej, a nie np. na Pachońskiego, Krowodrzy Górcie, Małym Płaszowie czy Czerwonych Makach?

3. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Sugestie**

- Czy pojazd historyczny zarejestrowany na mieszkańca Krakowa będzie zwolniony z opłat na stałe, a nie tylko przez 50 dni?
- Powinien obowiązywać limit przebiegu rocznego dla pojazdów zabytkowych, a nie limit dni.
- Wyłączenia dla samochodów zabytkowych są podatne na korupcję.
- Nowe, nieprecyzyjne wytyczne konserwatorskie sprawiają, że kwestie pojazdów historycznych są niejasne.
- Zamiast całkowitych wyłączeń warto wprowadzić limit kilometrów dla pojazdów zabytkowych.

- **Pytania**

- Jak będą naliczane 50 dni dla samochodów zabytkowych?
- Dlaczego właściciele pojazdów historycznych zostali tak źle potraktowani?

- Jak planowane jest rozwiązanie kwestii samochodów zabytkowych w praktyce?
- Jak system będzie naliczał dni dla samochodów historycznych?
- Co w przypadku klęski żywiołowej – jak do miasta dostaną się żołnierze, strażacy i ratownicy mieszkający poza Krakowem?

4. Kwestia egzekucji przepisów

- **Sugestie**

- Egzekwowanie SCT będzie wiązało się z wysokimi kosztami oraz negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo.

5. Kwestia wymogów technicznych samochodów

- **Sugestie**

- Wymóg **Euro 6** jest zbyt rygorystyczny – dlaczego tak zaostrzono normy? Należy dać mieszkańcom więcej czasu na wymianę pojazdów.
- Poprzednie normy (**Euro 3 dla benzyny i Euro 5 dla diesla**) były akceptowalne – warto do nich wrócić.
- Podnoszenie norm przy jednoczesnym skracaniu czasu na ich realizację jest nieuzasadnione. Warto poczekać na efekty normy Euro 6, zamiast wprowadzać nowe ograniczenia.
- W Niemczech zniesiono SCT – może warto przeanalizować ich przypadek?

- **Pytania**

- Czy rozważane jest obniżenie wymagań dla samochodów benzynowych do Euro 3, jak w poprzednim projekcie?
- Czy zaostrzone normy wynikają z późniejszego terminu wprowadzenia SCT?
- Opłata 500 zł za sam wjazd do miasta jest zbyt wysoka – dlaczego ją wprowadzono?

- Dlaczego wymogi w nowej uchwale są ostrzejsze niż w pierwotnym projekcie?
- Jak będą traktowane ciągniki rolnicze?
- Dlaczego zmieniono normę Euro 6 na Euro 6d-P – czy nie lepiej pozostać przy Euro 6?

Uwagi końcowe

Podczas spotkania wyraźnie zaznaczono, że SCT budzi ogromne emocje i wątpliwości. Wskazano na brak przejrzystości procesu konsultacji, konieczność uwzględnienia społecznych i ekonomicznych konsekwencji oraz potrzebę dokładnego przeanalizowania zasadności wprowadzenia SCT w obecnym kształcie.

2. SPOTKANIA WARSZTATOWE

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **Sala Portretowa, UMK, Plac Wszystkich Świętych 3-4**

Data i godzina: **10/12/2024, 17:00–19:00**

Charakter spotkania: **Połączone grupy warsztatowe***, spotkanie bez eksperta z udziałem **Macieja Piotrkowskiego (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)**

* osoby zapisane na późniejszą godzinę dołączyły do grupy z 17:00.

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

1. Kwestia identyfikacji problemu

- **Sugestie:**
 - Wyraźne informowanie o skomplikowanym stanie prawnym.
 - Powoływanie się na jak najbardziej aktualne fakty środowiskowe.
- **Problem z wiarygodnością badań:**
 - Wątpliwości dotyczące lokalizacji stacji pomiarowych jakości powietrza, np. w okolicy al. Krasińskiego.
 - Powoływanie się na raport Teledetekcji i zarzuty niedostępniania i nieinwestowania w badania realnej skali problemu i kosztów projektu.
 - Wskazano na wątpliwości dotyczące faktycznej ilości tego typu samochodów w mieście.
 - Brak pewności co do rzeczywistej liczby samochodów o wysokim poziomie emisji w Krakowie.
- **Problem ze zrozumieniem sytuacji legislacyjnej/formalno-prawnej:**
 - Skutki złożonej sytuacji prawnej związanej z uchwałą o SCT, w tym wyroki sądów administracyjnych, odwołania i konflikty interesów.

- Negatywne skojarzenia słowa „strefa”.
- **Pytania:**
 - Jaki jest obecny stan prac nad uchwałą?
 - Czemu miasto się zadłuża, ale odpowiedzialność za czyste powietrze w mieście zrzuca na mieszkańców?
 - Dlaczego Kraków chce się „zamykać” strefą?
 - Jaki jest sens i cel konsultacji?
 - Co to są prekonsultacje?
 - Dlaczego zmiany w administracji miasta wpływają na mieszkańców, np. rozpad ZIKiT?
 - Czy strefę stworzą fachowcy?
 - Ile osób i samochodów dotkną zmiany związane z SCT?
 - Czy mieszkańcy chcą SCT?

2. Kwestia zanieczyszczeń

- **Opinie i sugestie:**
 - SCT powinna obejmować tylko obszary o podwyższonym poziomie zanieczyszczeń.
 - „NIE DLA SCT” / „To niczego nie zmieni”.
 - Powoływanie się na raport Teledetekcji.
- **Pytania:**
 - Czy realne jest osiągnięcie normy ilości zanieczyszczeń proponowanej przez WHO?
 - Czy możliwe jest osiągnięcie celu SCT, jeśli wyeliminujemy niewielką liczbę samochodów, a pozostaną główni emitenci zanieczyszczeń?
 - Jak ma się do czystego powietrza kwestia wymiany starych pieców w gminach wokół Krakowa?

3. Kwestia obszaru SCT

- **Opinie i sugestie:**

- SCT nie powinna obejmować całego miasta.
- SCT maksymalnie do granic autostrady.
- Warto przeanalizować efekty wprowadzenia SCT po zakończeniu inwestycji w obwodnicę.

4. Kwestia ulg i wyłączeń

5. Kwestia jakości technicznej pojazdów

- **Pytania:**

- Jakie ulgi będą dostępne dla osób starszych, których nie stać na nowy pojazd?
- Jak dokładnie będą normy dla diesli i dlaczego takie?

- **Opinie i sugestie:**

- Nie mówmy źle o dieslach – zarzuty antagonizowania i nastawienia na sprzedaż elektryków.

- **Homologacja**

- Wyjaśnienia dotyczące regulacji, praktyki producentów, certyfikatów legalności i kontroli pojazdów.

6. Kwestia egzekucji przepisów

- **Pytania:**

- Jakie mechanizmy egzekwowania przepisów będą stosowane?

- **Sugestie:**

- Monitoring i kontrola przez Straż Miejską i Policję mogą być niewystarczające.
- Obecne plany SCT wiążą się z wieloma kosztami, które będą musieli ponieść mieszkańcy.

- Mandaty.

7. Kwestia opłat

- **Pytania:**

- Czy opłaty będą egzekwowane w formie mandatów?
- Kto zapłaci za naklejki i inne wydatki związane z SCT?
- Jakie będą całkowite koszty?

- **Sugestie:**

- Wyjątkowe warunki wjazdu dla mieszkańców przez jak najdłuższy czas.

8. Kwestia rekompensat i potrzeb mieszkańców

- **Opinie i sugestie:**

- **Infrastruktura:** konieczność rozwoju komunikacji miejskiej.
- **Rekompensaty:** wsparcie finansowe / rekompensaty dla osób starszych albo tych osób, które rzadko korzystają z samochodu.
- **Recykling:** wskazano, że posiadanie jednego auta przez wiele lat jest bardziej ekologiczne niż wymiana na nowsze.

Lista wszystkich pytań

Jaki jest obecny stan prac nad uchwałą?

Czemu miasto się zadłuża, ale odpowiedzialność za czyste powietrze zrzuca na mieszkańców?

Dlaczego Kraków chce się „zamykać” strefą?

Jaki jest sens i cel konsultacji?

Co to są prekonsultacje?

Dlaczego zmiany w administracji miasta wpływają na mieszkańców, np. rozpad ZIKiT?

Czy strefę stworzą fachowcy?

Ile osób i samochodów dotkną zmiany związane z SCT?

Czy mieszkańcy chcą SCT?

Czy realne jest osiągnięcie normy ilości zanieczyszczeń proponowanej przez WHO?

Czy możliwe jest osiągnięcie celu SCT, jeśli wyeliminujemy niewielką liczbę samochodów, a pozostaną główni emitenci zanieczyszczeń?

Jak ma się do czystego powietrza kwestia wymiany starych pieców w gminach wokół Krakowa?

Jakie będą średnie koszty wprowadzenia SCT na mieszkańca?

Czy możliwa byłaby dopłata do biletu w związku z SCT?

Jakie ulgi będą dostępne dla osób starszych, których nie stać na nowy pojazd?

Jakie dokładnie będą normy dla diesli i dlaczego takie?

Jakie mechanizmy egzekwowania przepisów będą stosowane?

Jak SCT uwzględni sytuacje incydentalne, np. wyjazd do szpitala?

Czy opłaty będą egzekwowane w formie mandatów?

Kto zapłaci za naklejki i inne wydatki związane z SCT?

Jakie będą całkowite koszty?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **Osiedle Górali, ArtZona**

Data i godzina: **12/12/2024, 17:00–19:00**

Charakter spotkania: **Połączone grupy warsztatowe***, spotkanie bez eksperta z udziałem **Grzegorza Dzioka (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)**

*dwie osoby zgłosiły chęć przedłużenia dyskusji.

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

1. Kwestia identyfikacji problemu

- **Sugestie:**

- Korki wynikające z buspasów – wskazano, że tworzą się zatory drogowe, które przyczyniają się do pogorszenia płynności ruchu.
- Inwestowanie i kierowanie atrakcyjnej oferty dla inwestorów przemysłowych i deweloperów jest „błędem i jednym z czynników powodujących problem z czystym powietrzem”.
- Emitowanie szkodliwych zanieczyszczeń przez inwestycje przemysłowe.
- Więcej miejsc pracy – więcej osób przyjeżdża do nich samochodem.
- Blokowanie korytarzy przewietrzania nowymi inwestycjami, które niejednokrotnie są: a. w znacznym oddaleniu od komunikacji publicznej, b. nie mają zapewnionej odpowiedniej ilości miejsc parkingowych, c. ulokowane w miejscach, gdzie warto byłoby zachować te przestrzenie, albo ograniczyć wysokość tej zabudowy (ulica Mogilska, osiedle Avia).

- **Problem z wiarygodnością badań:**

- Wskazano na wątpliwości dotyczące badań stężeń tlenków azotu, ich wyników i metodologii.

- Wskazano na niewielką liczbę miejsc, z których pobierane są dane o stężeniach zanieczyszczeń – „czy cztery stacje pomiarowe to nie za mało?”.
- **Problem ze zrozumieniem sytuacji legislacyjnej/formalno-prawnej:**
 - Skomplikowana sytuacja prawna uchwały o SCT, w tym wyroki sądów administracyjnych, odwołania różnych grup i potencjalne konflikty interesów, budzi wątpliwości i niezrozumienie.
- **Pytania:**
 - Czy SCT jest wymagana ze względu na wysokie stężenia zanieczyszczeń?
 - Czy obecne działania mają sens wobec przyszłych, nieznanych wyroków sądów dotyczących głównych zapisów uchwały, takich jak obszar obowiązywania strefy?

2. Kwestia zanieczyszczeń

- **Pytania:**
 - Czy SCT musi obejmować wyłącznie obszary o wysokim poziomie zanieczyszczeń, czy również inne miejsca w mieście?
 - Jak wobec SCT mają się działania związane z likwidacją tzw. kopciuchów?
 - Kopciuchy i temat ograniczania stężeń pyłów PM_{2,5} i PM₁₀.
- **Opinie i sugestie:**
 - SCT powinna obejmować tylko obszary o podwyższonym poziomie zanieczyszczeń.
 - AD. Być może jest to specyfika lokalizacji – podczas spotkania zauważalna była silna potrzeba wyodrębnienia Nowej Huty jako obszaru o specyficznej strukturze zabudowy, infrastruktury, wyzwaniach oraz problemach, a także specyficznej infrastrukturze drogowej.
 - Planowanie przestrzenne miasta przyczynia się do problemu poprzez zabudowę stref wietrzenia.

3. Kwestia obszaru SCT

- **Opinie i sugestie:**

- SCT nie powinna obejmować całego miasta.
- Granice strefy należy ograniczyć do II obwodnicy lub mniejszych obszarów (np. Rynek).
- Warto przeanalizować efekty wprowadzenia SCT po zakończeniu inwestycji w obwodnicę.
- Status dróg wewnętrznych powinien być doprecyzowany wobec regulacji SCT.

4. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Pytania:**

- Jakie warunki preferencyjne przewidziane są dla mieszkańców?
- Co z osobami spoza miasta (rolnikami, pracownikami, pacjentami dojeżdżającymi do szpitali)?

- **Opinie i sugestie:**

- Dla mieszkańców: możliwość zwolnienia z wymagań SCT oraz wydłużenie okresu przejściowego do 5 lat.
- Dla rolników i pracowników spoza miasta: ulgi od pracodawców lub benefity dla rolników dojeżdżających na targi.
- Sytuacje wyjątkowe: uwzględnienie pacjentów dojeżdżających na długotrwałe leczenie.

5. Kwestia pojazdów

- **Pytania:**

- Jakie regulacje obejmą pojazdy zabytkowe, leasingowe, sprowadzane z USA?

- Czy różnica w traktowaniu pojazdów na gaz ziemny i LPG jest uzasadniona?
- Czy pojazdy zmodernizowane (np. z homologacją na niskoemisyjne technologie) będą akceptowane w SCT?
- **Opinie i sugestie:**
 - Propozycja objęcia regulacjami wyłącznie nowych samochodów, z wyłączeniem już zarejestrowanych.
 - Ułatwienia dla właścicieli pojazdów zabytkowych i historycznych.
 - Wskazywano na różnorodne problemy i kruczki prawne dotyczące rejestracji samochodu jako zabytkowego, historycznego itd.
- **Homologacja i retro**
 - Ważne jest ważne wyjaśnienie tych kwestii pod względem a. regulacji i obecnej legislacji oraz b. praktyki i przepisów konkretnych producentów samochodów i c. przyznawania certyfikatów legalności i stacji kontroli pojazdów.

6. Kwestia egzekucji przepisów

- **Pytania:**
 - Jakie mechanizmy egzekwowania przepisów będą stosowane?
 - Bardzo ważna kwestia. Problemатyczny monitoring, kontrola głównie porządku drogowego- Straż Miejska, Policja.
 - Jak SCT uwzględni przypadki incydentalne, np. wyjazd do szpitala?

7. Kwestia opłat

- **Pytania:**
 - Czy mieszkańcy będą zobowiązani do wnoszenia opłat związanych z SCT?
- **Sugestie:**
 - Mieszkańcy i podatnicy Krakowa powinni mieć preferencyjne warunki SCT.
 - Powinna istnieć opcja dojazdu za opłatą.

- Pozytywne reakcje na propozycje 20 zł doba, 500 zł abonament.

8. Kwestia rekompensat i potrzeb mieszkańców

- **Opinie i sugestie:**

- Infrastruktura: konieczność stworzenia wystarczającej liczby miejsc parkingowych na granicy strefy oraz rozwój systemów Park&Ride i infrastruktury dla pojazdów elektrycznych.
- Rekompensaty: wsparcie finansowe dla osób dotkniętych ograniczeniami SCT, co z sytuacją tych, którzy niedawno zainwestowali w naprawę lub zakup samochodu, który będzie objęty ograniczeniami?
- Recykling: wskazano potrzebę planu na zagospodarowanie aktualnych samochodów, ich silników i części.

Lista wszystkich pytań

Czy SCT jest wymagana ze względu na wysokie stężenia zanieczyszczeń?

Czy obecne działania mają sens wobec przyszłych, nieznanych wyroków sądów dotyczących głównych zapisów uchwały, takich jak obszar obowiązywania strefy?

Czy SCT powinna obejmować wyłącznie obszary o wysokim poziomie zanieczyszczeń, czy również inne miejsca w mieście?

Jak wobec SCT mają się działania związane z likwidacją tzw. kopciuchów?

Jakie warunki preferencyjne przewidziane są dla mieszkańców?

Co z osobami spoza miasta (rolnikami, pracownikami, pacjentami dojeżdżającymi do szpitali)?

Jakie regulacje obejmą pojazdy zabytkowe, leasingowe, sprowadzane z USA?

Czy różnica w traktowaniu pojazdów na gaz ziemny i LPG jest uzasadniona?

Czy pojazdy zmodernizowane (np. z homologacją na niskoemisyjne technologie) będą akceptowane w SCT?

Jakie mechanizmy egzekwowania przepisów będą stosowane?

Jak SCT uwzględni przypadki incydentalne, np. wyjazd do szpitala?

Czy mieszkańcy będą zobowiązani do wnoszenia opłat związanych z SCT?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **siedziba ZTP, ul. Wielopole 1**

Data i godzina: **13/12/2024, 17:00–18:00**

Charakter spotkania: Spotkanie z ekspertem **prof. Piotrem Kleczkowskim** (AGH) z udziałem **Macieja Piotrkowskiego** (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)

1. Kwestia identyfikacji problemu

- **Sugestie:**

- Należy zastosować indywidualne podejście do różnych dzielnic w ramach działań SCT.
- Podniesienie problemów dotyczących dzielnicy Swoszowice, która zmagają się z dużymi utrudnieniami komunikacyjnymi i zanieczyszczeniami.

- **Problemy:**

- **Wiarygodność badań:** Istnieją wątpliwości dotyczące reprezentatywności badań i odzwierciedlenia rzeczywistej sytuacji w dzielnicach, takich jak Swoszowice.
- **Zrozumienie sytuacji legislacyjnej/formalno-prawnej:** Istnieje obawa o wprowadzanie przepisów, które nie są poprzedzone stosownymi regulacjami parlamentarnymi, np. w kwestii aktualizacji dowodów rejestracyjnych.

- **Pytania:**

- Jakie działania powinny zostać podjęte, by zapewnić wiarygodność badań stężeń zanieczyszczeń w Krakowie?

- Czy SCT jest rzeczywiście konieczne, biorąc pod uwagę dotychczasowe dane o jakości powietrza?

2. Kwestia zanieczyszczeń

- **Opinie i sugestie:**

- Istnieją obawy dotyczące jakości powietrza w niektórych dzielnicach, zwłaszcza w rejonach wyłączonych ze SCT, np. w Swoszowicach.
- SCT może nie przynieść poprawy jakości powietrza w rejonach, które nie zostaną objęte strefą.

- **Pytania:**

- Czy SCT wpłynie na poprawę jakości powietrza w dzielnicach takich jak Swoszowice?
- Jak duży wpływ na stężenie zanieczyszczeń mają drogi szybkiego ruchu i autostrady w Krakowie?
- Jaka jest różnica między PM10 i PM2,5 i jakie mają one konsekwencje zdrowotne?
- Jaki wpływ na poziom zanieczyszczeń w Krakowie mają sąsiednie gminy?

3. Kwestia obszaru SCT

- **Opinie i sugestie:**

- Proponuje się wyłączenie z SCT niektórych dróg dojazdowych do miasta.
- Dalsze rozważenie zakresu wprowadzenia SCT, np. ograniczenie jej do obszaru wokół II obwodnicy.

- **Pytania:**

- Czy rozszerzenie SCT na całe miasto ma sens, czy lepiej skoncentrować ją tylko na wybranych obszarach?
- Jakie korzyści niesie za sobą rozszerzenie SCT na wszystkie dzielnice, a jakie ryzyka związane są z takim rozwiązaniem?

4. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Pytania:**

- Jakie preferencje zostaną zapewnione mieszkańcom Krakowa w kontekście SCT?
- Co z osobami spoza miasta, jak rolnicy czy osoby dojeżdżające do szpitali?

- **Opinie i sugestie:**

- Mieszkańcy powinni mieć możliwość skorzystania z długiego okresu przejściowego oraz ulg w opłatach związanych z SCT.
- Propozycja zapewnienia ulg dla rolników i osób dojeżdżających na leczenie.

5. Kwestia pojazdów

- **Pytania:**

- Jakie pojazdy, w tym zabytkowe, leasingowe i sprowadzane z USA, będą objęte restrykcjami SCT?
- Czy w przypadku pojazdów na gaz ziemny i LPG będą stosowane różnice w traktowaniu?

- **Opinie i sugestie:**

- Propozycja wprowadzenia restrykcji tylko dla nowych pojazdów, z wyłączeniem tych już zarejestrowanych.
- Ułatwienia dla właścicieli pojazdów zabytkowych, które mogą napotkać trudności z rejestracją.

- **Homologacja:**

- Wskazano na potrzebę wyjaśnienia kwestii homologacji i certyfikatów legalności pojazdów w kontekście SCT.

6. Kwestia egzekwowania przepisów

- **Pytania:**
 - Jakie mechanizmy egzekwowania przepisów będą stosowane w ramach SCT?
 - Jak będą wyglądały procesy ściągania kar w przypadku naruszeń przepisów SCT?
- **Sugestie:**
 - Możliwość przeciążenia Straży Miejskiej i Policji, przy jednoczesnym niedoborze personelu.
 - Wątpliwości co do skuteczności egzekwowania kar.

7. Kwestia opłat

- **Pytania:**
 - Czy opłaty związane z SCT mogą prowadzić do nadmiernego rozrostu administracji i zwiększenia wydatków na urzędników?
- **Sugestie:**
 - Propozycja, by SCT nie obejmowała mieszkańców Krakowa, a jedynie osoby przyjezdne.
 - Możliwość wprowadzenia opłat za wjazd do strefy, w tym abonamentów i ulg dla pracodawców.

8. Kwestia rekompensat i potrzeb mieszkańców

- **Opinie i sugestie:**
 - Wskazano na konieczność rozwinięcia infrastruktury komunikacyjnej w Krakowie, w tym parkingów P'n'R i systemu komunikacji miejskiej.
 - Propozycja wsparcia finansowego dla osób, które niedawno zainwestowały w samochody objęte ograniczeniami SCT.

- Konieczność opracowania planu recyklingu dla starszych pojazdów.

Lista wszystkich pytań:

Jakie działania powinny zostać podjęte, by zapewnić wiarygodność badań stężeń zanieczyszczeń w Krakowie?

Czy SCT jest rzeczywiście konieczne, biorąc pod uwagę dotychczasowe dane o jakości powietrza?

Czy SCT wpłynie na poprawę jakości powietrza w dzielnicach takich jak Swoszowice?

Jak duży wpływ na stężenie zanieczyszczeń mają drogi szybkiego ruchu i autostrady w Krakowie?

Jaka jest różnica między PM10 i PM2,5 i jakie mają one konsekwencje zdrowotne?

Jaki wpływ na poziom zanieczyszczeń w Krakowie mają sąsiednie gminy?

Czy rozszerzenie SCT na całe miasto ma sens, czy lepiej skoncentrować ją tylko na wybranych obszarach?

Jakie korzyści niesie za sobą rozszerzenie SCT na wszystkie dzielnice, a jakie ryzyka związane są z takim rozwiązaniem?

Jakie preferencje zostaną zapewnione mieszkańcom Krakowa w kontekście SCT?

Co z osobami spoza miasta, jak rolnicy czy osoby dojeżdżające do szpitali?

Jakie pojazdy, w tym zabytkowe, leasingowe i sprowadzane z USA, będą objęte restrykcjami SCT?

Czy w przypadku pojazdów na gaz ziemny i LPG będą stosowane różnice w traktowaniu?

Jakie mechanizmy egzekwowania przepisów będą stosowane w ramach SCT?

Jak będą wyglądały procesy ściągania kar w przypadku naruszeń przepisów SCT?

Czy opłaty związane z SCT mogą prowadzić do nadmiernego rozrostu administracji i zwiększenia wydatków na urzędników?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **siedziba ZTP, ul. Wielopole 1**

Data i godzina: **13/12/2024, 18:00–19:00**

Charakter spotkania: Spotkanie z ekspertem **prof. Piotrem Kleczkowskim (AGH)** z udziałem **Macieja Piotrkowskiego (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)**

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

1. Kwestia identyfikacji problemu

- **Sugestie:**
 - Średni wiek samochodów na krakowskich drogach powinien mieć znaczenie w tworzeniu regulacji.
 - Najpierw powinno się wymienić flotę w MPK i samochodach miasta.
- **Problem z wiarygodnością badań:**
 - Niektórzy nie kwestionują zanieczyszczeń, ale chcieliby mieć dostęp do wiarygodnych i potwierdzonych źródłami badań. Pozytywem spotkania była obecność eksperta, poprzednie spotkania nie były odpowiednio merytorycznie poprowadzone przez urzędników.
- **Problem ze zrozumieniem sytuacji legislacyjnej/formalno-prawnej:**
 - Nie wprowadzać przepisów, które powinny być poprzedzone regulacjami parlamentarnymi, jeśli te nie obowiązują, np. możliwość wprowadzania nowych informacji na temat pojazdu do dowodu rejestracyjnego.

2. Kwestia zanieczyszczeń

- **Opinie i sugestie:**
 - Sugestia zmiany lokalizacji stacji pomiarowych.

- Większość stacji pomiarowych jest na II obwodnicy
- Ograniczenie ekspozycji ludzi na spaliny na alejach trzech wieszczów.
- **Pytania:**
 - Jak wygląda propozycja SCT wobec norm WHO i innych?
 - Czy ma sens wprowadzanie takiego prawa, które nie zapewni ograniczenia zanieczyszczeń?
 - Czy da się wprowadzić SCT, która spełni normy emisji WHO?
 - Co to jest emisja lokalna?
 - Jaki wpływ na czyste powietrze mają korytarze powietrzne?
 - Jakie emisje się liczą do zanieczyszczeń powietrza, oprócz tlenków i PM?
 - Jakie są największe zagrożenia dla dzieci?

3. Kwestia obszaru SCT

- **Opinie i sugestie:**
 - Granica na II obwodnicy.
 - II obwodnica, aleje, jeśli chcemy lokalnie ograniczyć emisje.
 - Wyłącznie II obwodnica, konieczna ewaluacja SCT po jakimś czasie.
 - Konieczne ewaluacje i ewentualne zmniejszenie SCT.
 - Za duży obszar.
- **Pytania:**
 - Czy SCT musi być w całym mieście?
 - Czemu nie możemy wprowadzić SCT tylko na alejach?
 - Czy nie można podejść do SCT indywidualnie tylko systemowo?

4. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Pytania:**
 - Jakie będą ulgi dla mieszkańców?

- **Opinie i sugestie:**

- Zwolnienia dla dostawy towarów i celów strategicznych.
- Zwolnienia wszystkich pojazdów budowy.

5. Kwestia pojazdów

- **Pytania:**

- Jak długo pojazdy jeżdżą po Krakowie?
- Ile lat średnio mają pojazdy krakowian?
- Czy ubyłoby nam aut nie spełniających norm w ostatnim czasie?
- W jakim tempie następuje wymiana samochodów?
- Jakie auto zanieczyszcza?
- Jak ma znaczenie ilość zanieczyszczeń z samochodów osób, które niewiele jeżdżą?
- Czy stare auta nie generują pyłu i jest to problem tylko nowszych aut?
- Jaki jest stopień zużycia starych aut?

- **Opinie i sugestie:**

- Problem z ilością zanieczyszczeń w centrum Krakowa.
- Brak parkingów na alejach, parking MNK jest drogi.
- Wyłączyć z SCT dostawy, pojazdy strategiczne, floty koparek, ciągniki siodłowe, transportery.

- **Homologacja i retro...**

- Wyjaśnienia dotyczące regulacji, praktyki producentów, certyfikatów legalności i kontroli pojazdów.

6. Kwestia egzekucji przepisów

- **Pytania:**

- Jakie mechanizmy egzekwowania przepisów będą stosowane?

- **Sugestie:**
 - Inwestycja pieniędzy z SCT na alternatywne formy oczyszczania powietrza w mieście.

7. Kwestia opłat

- **Pytania:**
 - Czy opłaty i kontrola pojazdów nie sprawią nadmiernego rozrostu administracji i wydatków na urzędników?
- **Sugestie:**
 - SCT za opłatą, wyłączenie dróg dojazdowych.
 - Jeśli drogi dojazdowe zostaną wyłączone, spaliny nadal będą wysokie na obrzeżach Krakowa i ulicach położonych przy arteriach komunikacyjnych.

8. Kwestia rekompensat i potrzeb mieszkańców

- **Opinie i sugestie:**
 - **Infrastruktura:** konieczność rozwoju komunikacji miejskiej.
 - Za dużo komunikacji odbywa się samochodowo, ale mieszkańcy nie bardzo mają alternatywę.
 - P+R koniecznie trzeba wprowadzić i zwiększyć ich liczbę.
 - Sugestie wprowadzenia działań rekompensujących jak Londyn, Paryż, Bruksela.
 - **Rekompensaty:** zawsze ktoś nie będzie zadowolony.
 - **Ewaluacja:** jakie są mechanizmy ewaluacji tej strefy?

Lista wszystkich pytań:

Jakie są podstawy do tworzenia regulacji dotyczących średniego wieku samochodów w Krakowie?

Jak zapewnić wiarygodność badań dotyczących jakości powietrza?

Jak propozycja SCT odnosi się do norm WHO oraz innych międzynarodowych regulacji?

Czy wprowadzenie SCT bez odpowiednich działań w zakresie ograniczenia zanieczyszczeń ma sens?

Czy SCT może spełnić normy emisji WHO?

Co oznacza emisja lokalna?

Jaki wpływ na jakość powietrza mają korytarze powietrzne?

Jakie emisje, oprócz tlenków azotu i pyłów PM, należy brać pod uwagę?

Jakie są największe zagrożenia dla dzieci w kontekście zanieczyszczenia powietrza?

Czy SCT musi obejmować całe miasto, czy można wprowadzić ją tylko w wybranych rejonach?

Dlaczego SCT nie może być ograniczona do Alej Trzech Wieszczów?

Czy nie lepiej podejść do SCT indywidualnie, a nie systemowo?

Jakie ulgi będą dostępne dla mieszkańców Krakowa?

Jak długo pojazdy poruszają się po Krakowie?

Jaki jest średni wiek pojazdów zarejestrowanych w Krakowie?

Czy liczba samochodów niespełniających norm emisji zmniejszyła się w ostatnich latach?

Jak szybko odbywa się wymiana samochodów w Krakowie?

Jakie pojazdy najbardziej zanieczyszczają powietrze?

Jakie znaczenie ma ilość zanieczyszczeń pochodzących od samochodów osób, które rzadko jeżdżą?

Czy stare pojazdy również generują pył, czy jest to problem głównie nowych aut?

Jaki jest stopień zużycia starszych pojazdów?

Jakie mechanizmy egzekwowania przepisów SCT będą stosowane?

Czy opłaty i kontrola pojazdów nie doprowadzą do nadmiernego rozrostu administracji i wydatków na urzędników?

Jakie mechanizmy ewaluacji SCT zostaną wprowadzone?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **Klaster Innowacji Społeczno-Gospodarczych, ul. Zabłocie 22**

Data i godzina: **17/12/2024, 18:00–19:00**

Charakter spotkania: Spotkanie z ekspertem **dr Tadeuszem Koptą** (PK) z udziałem **Macieja Piotrkowskiego** (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

1. Kwestia identyfikacji problemu

- **Sugestie:**
 - Liczba samochodów niespełniających norm powinna być zmniejszona o te, które mają filtry DPF.
- **Problem z wiarygodnością badań:**
 - Zaproponowane normy są nieadekwatne, niepoparte rzetelnymi badaniami.
 - Normy, które decydują o SCT powinny być rzeczywiste, a nie deklarowane.
- **Problem ze zrozumieniem sytuacji legislacyjnej/formalno-prawnej:**
 - Przepisy powinny być jednakowe zarówno dla samochodów z normą Euro 4, jak i normą Euro 5.
- **Pytania:**
 - Dlaczego samochody z normą euro 4 i 5 nie są traktowane jednakowo?
 - Dlaczego wskazano normy deklarowane, a nie rzeczywiste?

2. Kwestia zanieczyszczeń

- **Opinie i sugestie:**

- Normy decydujące o wprowadzeniu SCT powinny obejmować również inne substancje chemiczne.

- **Pytania:**

- Czy kryteria norm nie powinny być rozszerzone również o inne substancje?
- Czy normy dotyczące zanieczyszczeń w UE mają się zmienić?

3. Kwestia obszaru SCT

- **Opinie i sugestie:**

- SCT powinna być wprowadzona na małym obszarze Krakowa dla większej ilości samochodów
- Jeśli SCT obejmie mniejszy obszar, np. centrum, mieszkańcy chętniej skorzystają z komunikacji miejskiej.

- **Pytania:**

- Czy proponowane normy można wprowadzić biorąc pod uwagę kwestie ekonomiczne Krakowa?
- Dlaczego SCT nie może objąć mniejszego obszaru, co nie zmusi mieszkańców do wymiany samochodów?

4. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Pytania:**

- Czy wyłączenie będzie dotyczyło samochody zakupione przed SCT, czy również darowane?
- Kto wymyślił limity dla samochodów zabytkowych?
- Czy możliwe jest ujednolicenie przepisów dotyczących samochodów zabytkowych i co jest rozumiane pod tym terminem?

- **Opinie i sugestie:**

- Prawo powinno regulować kwestie nabycia samochodów.
- Zwolnienia dla samochodów zabytkowych powinny obejmować ich przebieg, nie ilość dni.

5. Kwestia opłat

- **Pytania:**

- W jaki sposób pobierane będą opłaty za wjazd do SCT?
- Na co przeznaczone będą środki pozyskane z opłat?

- **Sugestie:**

- Pomimo opłat powinny być jeszcze inne limity, tak aby opłata nie była wymówką do wjazdów w nieskończoność.

Lista wszystkich pytań

Dlaczego samochody z normą euro 4 i 5 nie są traktowane jednakowo?

Dlaczego wskazano normy deklarowane, a nie rzeczywiste?

Czy kryteria norm nie powinny być rozszerzone również o inne substancje?

Czy normy dotyczące zanieczyszczeń w UE mają się zmienić?

Czy proponowane normy można wprowadzić biorąc pod uwagę kwestie ekonomiczne Krakowa?

Dlaczego SCT nie może objąć mniejszego obszaru, co nie zmusi mieszkańców do wymiany samochodów?

Czy proponowane normy można wprowadzić biorąc pod uwagę kwestie ekonomiczne Krakowa?

Dlaczego SCT nie może objąć mniejszego obszaru, co nie zmusi mieszkańców do wymiany samochodów?

Czy wyłączenie będzie dotyczyło samochody zakupione przed SCT, czy również darowane?

Kto wymyślił limity dla samochodów zabytkowych?

Czy możliwe jest ujednolicenie przepisów dotyczących samochodów zabytkowych i co jest rozumiane pod tym terminem?

W jaki sposób pobierane będą opłaty za wjazd do SCT?

Na co przeznaczone będą środki pozyskane z opłat?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **siedziba ZTP, ul. Wielopole 1**

Data i godzina: **20/12/2024, 17:00–18:00**

Charakter spotkania: Spotkanie z ekspertem **dr Tadeuszem Koptą** (PK) z udziałem **Macieja Piotrkowskiego** (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)

Liczba uczestników: 5

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

1. Kwestia identyfikacji problemu

- **Sugestie:**
 - Kraków powinien skorzystać z doświadczeń innych miast z SCT i rozwiniętą komunikacją publiczną.
- **Pytania:**
 - Czy są miasta podobne do Krakowa, które nie mają metra?
 - Czy nie warto odczekać np. 5 lat, kiedy samochody niespełniające norm przestaną poruszać się po mieście?

2. Kwestia zanieczyszczeń

- **Opinie i sugestie:**
 - Strefa powinna objąć jak najmniejszy obszar miasta.
- **Pytania:**
 - Kiedy zostały wprowadzone zaostrzone normy jakości powietrza?

3. Kwestia obszaru SCT

- **Opinie i sugestie:**
 - Konieczna jest modernizacja ciągów komunikacyjno-piesznych i oddzielenie ich na różne poziomy.
 - Należy rozwinąć infrastrukturę rowerową i inne alternatywy dla transportu samochodowego.
 - SCT powinna obejmować jak najmniejszy okres, który pozwoli na rozwinięcie komunikacji miejskiej.
- **Pytania:**
 - Dlaczego SCT obejmuje całe miasto?

4. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Pytania:**
 - Dlaczego samochody elektryczne zostały zwolnione z SCT?
 - Dlaczego wyłączenia obejmują samochody należące do fundacji i grup wyznaniowych?
- **Opinie i sugestie:**
 - Samochody zabytkowe i historycznej powinny być w całości zwolnione z SCT.

Lista wszystkich pytań

Dlaczego samochody elektryczne zostały zwolnione z SCT?

Dlaczego wyłączenia obejmują samochody należące do fundacji i grup wyznaniowych?

Dlaczego SCT obejmuje całe miasto?

Kiedy zostały wprowadzone zaostrzone normy jakości powietrza?

Czy są miasta podobne do Krakowa, które nie mają metra?

Czy nie warto odczekać np. 5 lat, kiedy samochody niespełniające norm przestaną poruszać się po mieście?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **siedziba ZTP, ul. Wielopole 1**

Data i godzina: **20/12/2024, 18:00–19:00**

Charakter spotkania: Spotkanie z ekspertem **dr Tadeuszem Koptą** (PK) z udziałem **Macieja Piotrkowskiego** (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)

Liczba uczestników: 7

Zidentyfikowane problemy i zagadnienia

1. Kwestia identyfikacji problemu

- **Sugestie:**

- Kraków powinien skorzystać z doświadczeń innych miast z SCT i rozwinąć komunikację publiczną.

- **Pytania:**

- Czy istnieją wiarygodne dane dotyczące ilości samochodów przejeżdżających przez aktualną strefę (Rynek Główny)?
- Ile w Krakowie jest starych samochodów?

2. Kwestia zanieczyszczeń

- **Opinie i sugestie:**
 - Wprowadzenie SCT jest konieczne ze względów zdrowotnych.
- **Pytania:**
 - Na ile SCT poprawi jakość powietrza w Krakowie?
 - Jaki wpływ na jakość powietrza w Krakowie ma tzw. obwarzanek (gminy ościenne)?

3. Kwestia ulg i wyłączeń

- **Pytania:**
 - Jaki wpływ będzie miała SCT na funkcjonowanie służb mundurowych?
-

Lista wszystkich pytań

Czy istnieją wiarygodne dane dotyczące ilości samochodów przejeżdżających przez aktualną strefę (Rynek Główny)?

Ile w Krakowie jest starych samochodów?

Na ile SCT poprawi jakość powietrza w Krakowie?

Jaki wpływ na jakość powietrza w Krakowie ma tzw. obwarzanek (gminy ościenne)?

Jaki wpływ będzie miała SCT na funkcjonowanie służb mundurowych?

3. SPOTKANIA OTWARTE

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **ul. Ułanów 3, ZS nr1**

Data i godzina: **05/12/2024, 17:00–19:30**

Charakter spotkania: Otwarte spotkanie konsultacyjne, spotkanie bez eksperta z udziałem Macieja Piotrkowskiego i Grzegorza Dzioka (**Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie**)

Frekwencja: około 40 osób wpisało się na listę uczestników spotkania

Przebieg spotkania:

Spotkanie rozpoczęło się od obszernej prezentacji, która poruszała kluczowe zagadnienia związane z wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie. W ramach prezentacji przedstawiono:

- **Uwarunkowania prawne** dotyczące realizacji SCT,
- **Powody wdrożenia SCT** w Krakowie,
- **Analizę jakości powietrza** w mieście oraz rolę transportu drogowego w jego zanieczyszczaniu,
- **Wyniki badań dotyczących emisji spalin** i ich wpływu na zdrowie mieszkańców,
- **Przykłady miast europejskich**, gdzie SCT funkcjonuje z powodzeniem.

Druga część prezentacji skupiła się na wyjaśnieniu najczęstszych nieporozumień i przekłamań związanych z SCT.

Mimo wcześniejszego omówienia zasad prowadzenia debaty i zabierania głosu, prezentacja była wielokrotnie przerywana przez krytyczne uwagi i pytania a nawet krzyki

ze strony uczestników. Dominował charakter wiecowy spotkania, w tym skandowanie haseł i przekrzykiwanie się.

W trakcie spotkania podjęto próbę wymuszonego głosowania nad przyjęciem lub odrzuceniem SCT, a liderzy kilku zorganizowanych grup obecnych na sali zażądali, aby wynik głosowania został uwzględniony w raporcie z konsultacji.

Pomimo trudnej atmosfery, prowadzący spotkanie zdołali:

- Zanotować poruszane kwestie,
- Umożliwić zadawanie pytań,
- Zapewnić odpowiedzi na zgłaszane wątpliwości dzięki obecności przedstawicieli Zarządu Transportu Publicznego (ZTP).

Raport ze spotkania będzie istotnym elementem dokumentacji konsultacji społecznych dotyczących SCT.

Problemy i zagadnienia poruszane przez uczestników spotkania:

1. Kwestia legalności uchwały RM Krakowa w sprawie SCT

- Zmiana dotycząca SCT nastąpiła w 2021 roku, jednak w obecnym kształcie SCT wydano jedno nieprawomocne orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, które stwierdziło nieważność uchwały miejskiej.
- Ustawa o elektromobilności nie jest prawomocna.
- Powinien być omawiany nowy projekt regulacji SCT, jednak nie został jeszcze przedstawiony.
- Odwoływanie się do wymogów prawnych i konstytucyjnych wskazuje, że SCT narusza prawo własności, ponieważ ogranicza możliwość korzystania z samochodów.
- Wątpliwości budzi konieczność przestrzegania lokalnego prawa przez osoby posiadające legalne, zarejestrowane pojazdy z przeglądem technicznym.

2. Wiarygodność i poprawność badań uzasadniających SCT

- Negowanie wiarygodności badań jako całości.

- Podnoszenie braku przejrzystości metodologii badań – konieczne są niezależne i obiektywne źródła informacji.
- Kwestionowanie aktualności badań – brak wyników za 2023 rok.
- Wątpliwości dotyczące sposobów pomiaru zanieczyszczeń:
- Rodzaj użytego sprzętu (np. analizator spalin, dymomierz, laser).
- Źródła emisji – jak ustalono, że zanieczyszczenia pochodzą z rur wydechowych?
- Nieodpowiednie dane dotyczące PM 10, które nie są podstawą wyznaczania SCT.
- Należy dokonywać rzeczywistych pomiarów spalin.
- Podnoszenie wpływu samolotów na jakość powietrza.
- Krytyka lokalizacji punktów pomiarowych – wybór miejsc o wysokim natężeniu ruchu lub specyficznych warunkach (np. korki, ścieżki rowerowe).

3. Przydatność i efektywność SCT w Krakowie

- **Rzeczywista waga problemu:**
 - Wpływ SCT na poprawę życia części mieszkańców (np. astmatyków) w porównaniu do utrudnień dla innych grup.
- **Korzyści:**
 - SCT postrzegana jako projekt ideologiczny a nie poprawiający jakość powietrza w Krakowie
- **Koszty:**
 - Wysokie koszty wdrożenia i utrzymania SCT.
 - Problemy wykluczenia transportowego dla osób bez dostępu do komunikacji publicznej.
 - Negatywne skutki społeczne, szczególnie dla osób starszych i schorowanych.

4. Wpływ SCT na problemy transportowe Krakowa

- Główne problemy miasta to jego zakorkowanie, przez zwężenia ulic, wprowadzanie ruchu rowerowego oraz brak miejsc parkingowych
- Konieczność poprawy płynności ruchu, np. poprzez budowę kładek zamiast przejść dla pieszych.

5. Obszar obowiązywania SCT

- Propozycja ograniczenia SCT do obszaru Rynku Głównego.
- Krytyka rozszerzenia SCT na całe miasto.
- Przykład Kazimierza, gdzie SCT została wycofana z powodu nieskuteczności.
- Niemieckie strefy SCT mają łagodniejsze wymogi w porównaniu z propozycją dla Krakowa.

6. Rola opinii mieszkańców Krakowa o SCT

- Dyrektor ZTP w wywiadzie dla Radio Kraków stwierdził, że SCT zostanie wprowadzona niezależnie od opinii mieszkańców.
- Brak opcji referendum w tej sprawie.
- Konieczność pogodzenia interesów mieszkańców z wymaganiami Unii Europejskiej.
- Na spotkaniu przeprowadzono głosowanie uczestników dotyczące wprowadzenia SCT oraz ograniczenia jej do obszaru Rynku Głównego, jeśli stanie się obowiązkowa - nikt nie ujawnił się że jest przeciw.

7. Inwestycje miejskie a SCT

- Konieczność uwzględniania opinii transportowej przy planowaniu nowych inwestycji mieszkaniowych.
- Blokowanie stref przewiewu miasta w wyniku nadmiernej zabudowy.

8. Wymagania wobec samochodów w SCT

- Pytanie, dlaczego obecnie dopuszczane są do ruchu samochody niespełniające wymogów emisji.
- Postulaty, by samochody elektryczne nie miały wyłącznych przywilejów (np. jazda buspasami).

9. Problemy z homologacją starszych samochodów

- Potrzeba uznawania rzeczywistej emisji spalin, a nie wieku pojazdu.
- Problemy z uznawaniem norm emisji w dokumentacji pojazdów po modyfikacjach (np. montaż filtrów cząstek stałych).
- Postulat wprowadzenia bardziej elastycznych zasad homologacji i certyfikacji, które umożliwiłyby uzyskanie zielonej nalepki na podstawie dokumentacji zdjęciowej i certyfikatu niezależnej firmy

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **spotkanie sala im. Maryewskiego, UMK, Rynek Podgórski 1**

Data i godzina: **19/12/2024, 17:00–19:00**

Charakter spotkania: Spotkanie z ekspertem **dr hab. inż. Katarzyna Styszko** (AGH) oraz z udziałem **Macieja Piotrkowskiego i Grzegorza Dzioka (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)**

Liczba uczestników: ok. 80-100.

Spotkanie rozpoczęło się od prezentacji, która poruszała kluczowe zagadnienia związane z wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie. W ramach prezentacji przedstawiono najważniejsze elementy propozycji nowej uchwały w sprawie SCT w Krakowie:

- Proponowany obszar strefy.
- Przewidywane wymogi dla samochodów benzynowych i Diesli.

- Proponowanej ulgi i wyłączenia dla mieszkańców Krakowa oraz grup osób i instytucji.
- Opłaty dla samochodów niespełniających wymogów.
- Inne.

Następnie prezentację dotyczącą badań nad emisją spalin przedstawiła dr hab. inż. Katarzyna Styszko z Wydziału Energetyki i Paliw AGH. Prezentacja przedstawiała wyniki badań nad emisją spalin i ich wpływem na jakość powietrza.

Mimo wcześniejszego omówienia zasad prowadzenia debaty i zabierania głosu, prezentacja była wielokrotnie przerywana przez krytyczne uwagi, pytania, a nawet krzyki ze strony uczestników. Spotkanie miało charakter wiecowy – dochodziło do skandowania haseł i wzajemnego przekrzykiwania się.

Sugestie:

- Liczba samochodów niespełniających norm powinna być zmniejszona o te, które mają filtry DPF.

Problem z wiarygodnością badań:

- Badania dotyczące SCT nie uwzględniają skutków ekonomicznych i społecznych.
- Normy, które decydują o SCT, powinny być rzeczywiste, a nie deklarowane.

Problem ze zrozumieniem sytuacji legislacyjnej/formalno-prawnej:

- Dlaczego miasto nie dopuszcza samochodów, które przeszły modernizację i mają założone odpowiednie filtry?

Pytania:

- Czy były prowadzone badania dotyczące efektów wprowadzonych SCT?
- Czy są badania, które mówią o skutkach ekonomicznych i społecznych w przypadku wprowadzenia SCT?

- Dlaczego, tak naprawdę, koszty wprowadzenia SCT przeniesione są na mieszkańców?
- Czy zespół opracowujący SCT sięgnął po badania/opinie z miejsc, gdzie taka strefa już obowiązuje?
- Dlaczego normy w nowym projekcie zostały zaostrzone?
- Ile samochodów niespełniających norm jeździ po Krakowie i czy rzeczywiście mają one tak ogromny wpływ na zanieczyszczenia?

2. Kwestia zanieczyszczeń

Opinie i sugestie:

- Strefa powinna objąć jak najmniejszy obszar miasta.

Pytania:

- Jakie są skutki dla atmosfery bez wprowadzenia SCT?
- Czy są badania, które potwierdzają negatywny wpływ zanieczyszczeń powietrza?
- W jaki sposób miasto będzie zabezpieczone przed spalinami samochodów elektrycznych?
- Czy wskazywane pyły zawieszone można zmniejszyć np. poprzez częstsze mycie ulic?
- Dlaczego przepisy SCT nie uwzględniają samochodów, w których zrobiona została modyfikacja pod aktualne normy?
- Który wskaźnik wpływa na konieczność wprowadzenia SCT?
- Dlaczego SCT nie zakłada pomiaru parametru zanieczyszczeń na stacjach kontroli pojazdów?

3. Kwestia obszaru SCT

Opinie i sugestie:

- SCT powinna być przetestowana przez konkretny okres, a w przypadku oczekiwanego zmniejszenia zanieczyszczeń – zlikwidowana.

- Konieczna jest modyfikacja i dofinansowanie komunikacji miejskiej.

Pytania:

- Czy miasto przewiduje zmniejszenie strefy np. po upływie 3 lat?
- Dlaczego strefa planowana jest na całe miasto?
- Dlaczego strefa nie może objąć dwóch obwodnic?
- Jak będzie funkcjonować strefa na Kazimierzu po wprowadzeniu SCT na całe miasto?
- Jak usprawnić komunikację miejską i czy jest to w planach?

4. Kwestia ulg i wyłączeń

Pytania:

- Dlaczego nowy projekt ograniczył wyłączenia dla samochodów zabytkowych?
- Nowe zasady dla samochodów zabytkowych zostały zmienione – dlaczego?

Opinie i sugestie:

- Zasady dotyczące samochodów zabytkowych powinny wrócić do wersji z poprzedniej uchwały.

5. Kwestia opłat

Pytania:

- Jaki jest sens abonamentu miesięcznego, skoro spowoduje on, że każdy będzie mógł wjechać do miasta?

Sugestie:

- SCT nie należy wprowadzać, jeśli będą opłaty za wjazd.

Lista wszystkich pytań

Jaki jest sens abonamentu miesięcznego, skoro spowoduje on, że każdy będzie mógł wjechać do miasta?

Dlaczego nowy projekt ograniczył wyłączenia dla samochodów zabytkowych?

Nowe zasady dla samochodów zabytkowych zostały zmienione – dlaczego?

Czy miasto przewiduje zmniejszenie strefy np. po upływie 3 lat?

Dlaczego strefa planowana jest na całe miasto?

Dlaczego strefa nie może objąć dwóch obwodnic?

Jak będzie funkcjonować strefa na Kazimierzu po wprowadzeniu SCT na całe miasto?

Jak usprawnić komunikację miejską i czy jest to w planach?

Jakie są skutki dla atmosfery bez wprowadzenia SCT?

Czy są badania, które potwierdzają negatywny wpływ zanieczyszczeń powietrza?

W jaki sposób miasto będzie zabezpieczone przed spalinami samochodów elektrycznych?

Czy wskaziwane pyły zawieszone można zmniejszyć np. poprzez częstsze mycie ulic?

Dlaczego przepisy SCT nie uwzględniają samochodów, w których zrobiona została modyfikacja pod aktualne normy?

Który wskaźnik wpływa na konieczność wprowadzenia SCT?

Dlaczego SCT nie zakłada pomiaru parametru zanieczyszczeń na stacjach kontroli pojazdów?

Czy były prowadzone badania dotyczące efektów wprowadzonych SCT?

Czy są badania, które mówią o skutkach ekonomicznych i społecznych w przypadku wprowadzenia SCT?

Dlaczego, tak naprawdę, koszty wprowadzenia SCT przeniesione są na mieszkańców?

Czy zespół opracowujący SCT sięgnął po badania/opinie z miejsc, gdzie taka strefa już obowiązuje?

Dlaczego normy w nowym projekcie zostały zaostrzone?

Ile samochodów niespełniających norm jeździ po Krakowie i czy rzeczywiście mają one tak ogromny wpływ na zanieczyszczenia?

Dlaczego miasto nie dopuszcza samochodów, które przeszły modernizację i mają założone odpowiednie filtry?

Sprawozdanie ze spotkania konsultacyjnego w sprawie Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie

Miejsce: **spotkanie w połączonych salach Lea i Kupieckiej, UMK, Plac Wszystkich Świętych 3-4**

Data i godzina: **09/01/2025, 17:00–19:30**

Charakter spotkania: Spotkanie z ekspertem **prof dr hab. Inż. Piotrem Kleczkowskim z AGH** oraz z udziałem **Macieja Piotrковского i Grzegorza Dzioka (Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie)**.

Liczba uczestników: ok. dwustu osób.

Spotkanie rozpoczęło się od prezentacji, która poruszała kluczowe zagadnienia związane z wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu (SCT) w Krakowie. W ramach prezentacji przedstawiono:

Najważniejsze elementy propozycji nowej uchwały w sprawie SCT w Krakowie:

- Proponowany obszar strefy.
- Przewidywane wymogi dla samochodów benzynowych i Diesla.
- Proponowane ulgi i wyłączenia dla mieszkańców Krakowa oraz grup osób i instytucji.
- Opłaty dla samochodów niespełniających wymogów.
- Inne kwestie.

Następnie prezentację dotyczącą badań nad emisją spalin rozpoczął w formule rozmowy z moderatorem **prof. dr hab. Piotr Paweł Kleczkowski z AGH**. Prezentacja przedstawiała wyniki badań nad emisją spalin i ich wpływem na jakość powietrza.

Mimo wcześniejszego omówienia zasad prowadzenia debaty i zabierania głosu, prezentacja była wielokrotnie przerywana przez krytyczne uwagi, pytania, a nawet krzyki ze strony uczestników. Spotkanie miało charakter wiecowy – dochodziło do skandowania haseł i wzajemnego przekrzykiwania się. Wielokrotnie obrażano eksperta oraz przedstawicieli ZTP, przerywano moderatorowi, odmawiano oddania mikrofonu, a przy próbach zabierania głosu przez zwolenników SCT dochodziło do przepychanek.

Kilkakrotnie poza kolejnością udzielano głosu miejskim radnym (z różnych ugrupowań) oraz radnym dzielnicowym, którzy zobowiązywali się wiernie przekazać nastroje i opinie zgromadzonych. Wszystkim chcącym zabrać głos umożliwiono to, przez co spotkanie znacznie się przedłużyło.

Na sali dominowały zorganizowane grupy uczestników, które były również obecne na poprzednich otwartych spotkaniach. Wśród nich znaleźli się:

- zwolennicy jednego z kandydatów na prezydenta, wyposażeni w plakaty, kartony i banery wyrażające sprzeciw wobec SCT,
- przedstawiciele lobby samochodowego (Ruch Nie Oddamy Miasta),
- aktywna grupa użytkowników samochodów historycznych i zabytkowych,
- osoby deklarujące, że mówią we własnym imieniu jako posiadacze aut, które obecnie lub w niedalekiej perspektywie nie będą spełniać wymagań wynikających z projektu SCT.

Kluczowe kwestie poruszane na spotkaniu

1. Kwestia zasadności tworzenia SCT (identyfikacja problemu podstawowego)

Sugestie:

- Należy prowadzić rzeczywisty dialog z mieszkańcami na temat SCT.
- Złagodzić wymagania dla SCT: wymogi dla samochodów, czas ulg dla mieszkańców, wielkość obszaru objętego SCT.
- Przeprowadzić referendum w sprawie SCT w Krakowie.

- Nie ma przeszkód, aby odbyło się referendum – kluczowe jest pytanie, jaka powinna być SCT. Może obejmować najmniejszy możliwy obszar.

Pytania:

- Dlaczego miasto nie przedstawia, jaki jest faktyczny cel wprowadzenia SCT?
- Dlaczego przyjęto maksymalne stawki, maksymalny obszar, a czas obowiązywania SCT nie jest określony?
- W uchwale zapisano, że strefa powstanie w dialogu z mieszkańcami, a w rzeczywistości jest narzucana.
- Dlaczego obecny projekt SCT jest bardziej restrykcyjny niż poprzedni?
- Czy SCT jest zgodna z konstytucją?
- Czy można przeprowadzić referendum dotyczące SCT?
- Jak legalnie powstrzymać wprowadzenie SCT?

2. Kwestia zanieczyszczeń

Sugestie:

- Kryteria dotyczące dopuszczania samochodów powinny opierać się na rzeczywistej emisji spalin, a nie na roku produkcji pojazdu.
- Przedstawić wiarygodne dane na temat zanieczyszczeń powietrza spowodowanych przez ruch samochodowy oraz ich proporcje w stosunku do innych źródeł zanieczyszczeń (sąsiednie gminy, samoloty, położenie Krakowa w niecce, zabudowa blokująca kanały przewietrzania miasta itp.).
- Uzasadnić lokalizację stanowisk monitorujących zanieczyszczenia spowodowane ruchem samochodowym. (Obecna lokalizacja czujników i sposób interpretacji danych są niezrozumiałe – dlaczego pomiar na Alei Krasińskiego wpływa na ograniczenia ruchu w odległych częściach miasta?)
- Normy SCT powinny uwzględniać standard Euro 5, a nie rok produkcji pojazdu – samochody z lat 2017 i 2018 mają często identyczne parametry.

- Obecne normy stężenia zanieczyszczeń dla SCT są zbyt wysokie.

Pytania:

- Dlaczego bierze się pod uwagę rok produkcji samochodu, a nie faktyczną emisję spalin?
- Ile tlenu azotu emitują rzeczywiście samochody?
- Co dotychczas zrobiono w celu ograniczenia zanieczyszczeń powietrza?
- Dlaczego nie mówi się o innych źródłach zanieczyszczeń?
- Czy badania dotyczące zanieczyszczeń są rzetelne?
- Ile faktycznie dwutlenku azotu znajduje się w powietrzu?
- Czy przeprowadzono analizy dotyczące liczby pojazdów, które zostaną wyłączone z ruchu?
- Czy przebudowa Alei z 2003 roku mogła przyczynić się do zwiększonego stężenia zanieczyszczeń?
- Czym różni się zeroemisyjny samochód od auta na LPG?

3. Kwestia ograniczeń dla samochodów zabytkowych i historycznych

Sugestie:

- W uchwale brakuje precyzyjnej definicji samochodów zabytkowych i historycznych – należy odwołać się do zapisów warszawskich.
- Niezbędne są konsultacje z przedstawicielami środowiska kolekcjonerów pojazdów.
- Zakaz wypożyczania klasyków oraz wymóg prowadzenia auta zabytkowego wyłącznie przez właściciela są nie do utrzymania.
- Przepisy dotyczące samochodów zabytkowych wymagają całkowitej zmiany – 50 dni wjazdu rocznie to za mało.
- Pojazdy historyczne i zabytkowe powinny być całkowicie zwolnione z SCT.

Pytania:

- Co zrobić ze starymi samochodami? Skasować, zezłomować?
- Czy w przypadku modyfikacji auta przestaje obowiązywać kryterium rocznika?
- Jak promować Nową Hutę poprzez samochody historyczne, jeśli limit wjazdów wynosi 50 dni rocznie?

4. Kwestia kosztów generowanych przez wprowadzenie SCT**Sugestie:**

- Brakuje analizy finansowej SCT.
- Koszty wprowadzenia SCT powinny być oszacowane i przedstawione mieszkańcom.

Pytania:

- Czy miasto uwzględniło, że SCT może wpłynąć na wzrost kosztów transportu towarów do Krakowa?
- Czy przedsiębiorcy pracujący w Krakowie, ale mieszkający poza miastem, zostaną objęci ulgami?
- Czy SCT prowadzi do wykluczenia mieszkańców?
- Czy osoby, które nie będą mogły sprzedać swojego samochodu, otrzymają rekompensatę?
- Czy rynek części zamiennych upadnie z powodu SCT?
- Co mają zrobić osoby, których nie stać na wymianę samochodu (koszt od 120 000 do 240 000 zł)?
- Czy w obecnym projekcie uwzględniono koszty wdrożenia SCT?

5. Kwestia obszaru SCT w Krakowie

Sugestie:

- Rynek Główny jako strefa czystego transportu.
- SCT powinna obejmować jedynie obszar od Alei Krasińskiego do Wawelu.
- SCT powinna obejmować jak najmniejszy obszar.

Pytania:

- Jak osoby chore będą mogły dojechać do lekarza w ramach SCT?
- Co stanie się, jeśli SCT okaże się nieskuteczna?
- Czy przewidziano usprawnienia w komunikacji podmiejskiej?
- Dlaczego w Krakowie wciąż nie ma metra?
- Czy miasto planuje lepszą synchronizację sygnalizacji świetlnej (Zielona Fala)?

6. Kwestia problemów zdrowotnych związanych z ruchem samochodowym

Sugestie:

- SCT może mieć wpływ na dietność mieszkańców Krakowa.
- Spaliny są rakotwórcze – SCT jest konieczne.

7. Kwestia włączeń i ulg

Sugestie:

- Seniorzy powyżej 70. roku życia powinni być zwolnieni z ograniczeń SCT.
- Uchwała wymaga zmian w zakresie wysokości opłat i okresu ich obowiązywania.
- Mieszkańcy Krakowa powinni mieć bezterminowe zwolnienia z SCT.
- Samochody dopuszczone do ruchu po badaniach technicznych powinny mieć prawo jeździć do momentu technologicznego wyeksploatowania.
- SCT powinna uwzględniać normę Euro 4 jako minimalny standard.

Pytania:

- Co mogą zrobić emeryci poniżej 70. roku życia, których nie stać na nowy samochód?
- Czy gminy ościennie (w promieniu 50-100 km) były konsultowane w sprawie SCT?
- Jak SCT wpłynie na przedsiębiorców spoza Krakowa, którzy pracują w mieście?
- Co z samochodami przeznaczonymi do wyjazdów poza miasto?