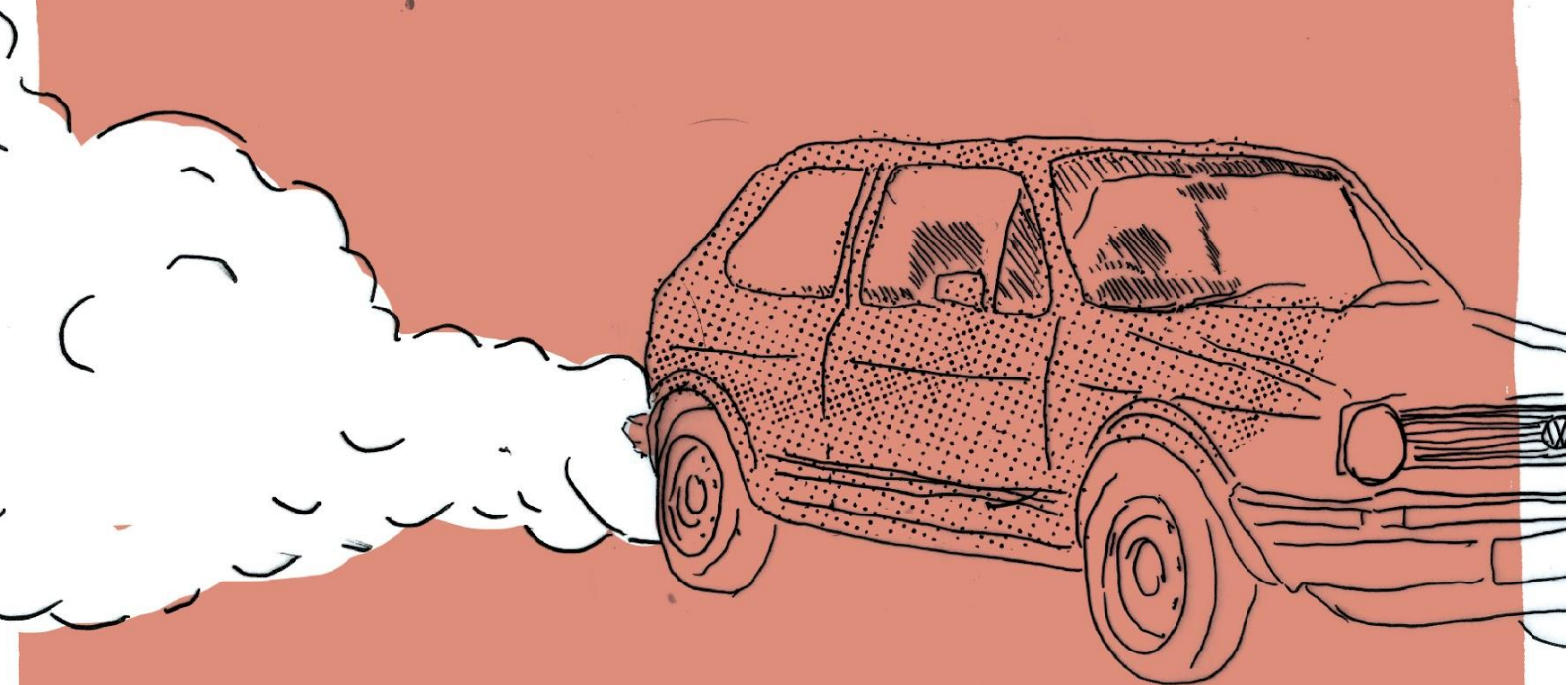


# KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAKIEJ STREFY CZYSTEGO  
TRANSPORTU POTRZEBUJEMY?

## RAPORT



# SPIS TREŚCI

<b>WPROWADZENIE</b>	<b>3</b>
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	4
<b>PRZEBIEG KONSULTACJI</b>	<b>6</b>
Podsumowanie e-spotkania	6
Debata pt. Techniczne i zdrowotne skutki wprowadzenia SCT	7
Debata pt. Społeczne i ekonomiczne skutki wprowadzenia SCT	8
Konsultacje z dziećmi i młodzieżą	9
Pisma i maile	11
Podsumowanie e-formularza	12
<b>ZESTAWIENIE OPINII I ODPOWIEDZI BIURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI UM</b>	<b>13</b>
Obszar	13
Harmonogram i wyłączenia	20
Wpływ na środowisko i zdrowie mieszkańców	25
Zmiany społeczne, ekonomiczne i mobilnościowe	31
Sposób wprowadzania SCT i dyskusja nad jej kształtem	37
<b>PODSUMOWANIE</b>	<b>41</b>
Zmiany w rekomendacjach oraz w otoczeniu prawnym SCT po pierwszym etapie konsultacji	41
Konkluzje	43
Dodatkowe informacje	45
<b>INFORMACJA O REALIZATORACH</b>	<b>46</b>



# WPROWADZENIE

---

## Jaki był kontekst konsultacji?

Jakość powietrza we Wrocławiu jest niesatysfakcjonująca, w związku z tym szukamy różnych sposobów na jej poprawę. Istotny udział w generowaniu zanieczyszczeń ma we Wrocławiu transport – według danych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w Województwie Dolnośląskim za rok 2022, s. 51, rys. 7.10) w ostatnich 10 latach (2013–2022) tylko raz nie został w aglomeracji wrocławskiej przekroczony dopuszczalny poziom wskaźnika stężenia tlenków azotu (NO<sub>x</sub>). Dotyczyło to 2020 r., w którym ruch samochodowy był bardzo ograniczony ze względu na pandemię COVID-19. Dane GIOŚ za rok 2022 pokazują, że to właśnie ta grupa zanieczyszczeń w stolicy Dolnego Śląska stanowi obecnie najistotniejszy problem w zakresie jakości powietrza, gdyż tylko dla niej wskazano przekroczenie obowiązujących norm średniorocznych (Roczna ocena jakości powietrza w Województwie Dolnośląskim za rok 2022, s. 110). Tlenki azotu w miastach generowane są głównie przez silniki samochodów spalinowych, a ich oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi jest bardzo niekorzystne.

W 2018 r. przyjęto ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych, pozwalającą samorządom tworzyć strefy czystego transportu, właśnie w celu ograniczenia negatywnego wpływu użytkowania samochodów na jakość powietrza i zdrowie mieszkańców i mieszkank. Pierwsze rozmowy o wprowadzeniu w mieście strefy, gdzie miałyby obowiązywać szczególne zasady

---



poruszania się (np. ograniczenie wjazdu pojazdów o określonym typie silników do centrum miasta) miały miejsce już podczas wrocławskiego panelu obywatelskiego w 2020 r. Temat ten poruszany był również przez organizacje pozarządowe i ruchy społeczne zajmujące się zdrowiem i jakością życia. Przejawem tej dyskusji jest stanowisko Rady Osiedla Przedmieście Oławskie, która wiosną 2022 r. przyjęła uchwałę z postulatem utworzenia strefy tego typu, obejmującej to osiedle. W lipcu 2022 r. pracownia Research Collective przeprowadziła badania opinii publicznej w polskich miastach dotyczące poparcia dla utworzenia strefy czystego transportu w swoim mieście. W skali kraju za wprowadzeniem strefy czystego transportu jest 58 proc. badanych, w Warszawie i Łodzi już po 66 proc., a we Wrocławiu aż 74 proc. ankietowanych.

## Co było przedmiotem konsultacji?

Podczas konsultacji, trwających w okresie od 30 marca do 30 kwietnia 2023 r., adresowanych do mieszkanki i mieszkańców Wrocławia, zastanawialiśmy się nad strefą czystego transportu we Wrocławiu (w skrócie SCT): czy wprowadzać SCT w naszym mieście, jaki obszar miałyby obejmować, jakie powinny być kryteria ograniczeń wjazdu do strefy czystego transportu i jakiego typu pojazdów powinny dotyczyć wyłączenia z ograniczeń wjazdu do SCT, a także jakie powinny być etapy wprowadzania strefy czystego transportu we Wrocławiu.

Celem konsultacji było poinformowanie mieszkańców i mieszkanki o korzyściach i zagrożeniach związanych z wprowadzeniem strefy oraz zebranie opinii na temat rekomendacji odnośnie takiego rozwiązania przygotowanych w raporcie z badań emisji spalin pojazdów dla miasta Wrocławia.



Rozważania prowadzono odnośnie trzech potencjalnych wariantów SCT we Wrocławiu:

- Wariant I obejmuje ściśle centrum miasta ograniczone Fosą Miejską i Odrą, stanowi ok. 0,6% obszaru Wrocławia.
- Wariant II (rekomendowany) obejmujący centrum miasta i tę część śródmieścia, w której zachowała się przedwojenna zabudowa. Są to osiedla, gdzie dominują kamienice: Stare Miasto, Nadodrze, Ołbin, Przedmieście Oławskie i Przedmieście Świdnickie, a także część kojarzonego raczej z blokami osiedla Szczepin. Łącznie obszar ten stanowi ok. 6% powierzchni Wrocławia, zamieszkały jest przez prawie jedną czwartą (23%) zameldowanych w mieście osób.
- Granice wariantu III w części północnej i zachodniej pokrywają się z wariantem II. Na wschodzie obejmują całość obszaru Wielkiej Wyspy, na południu oparte są o nasyp kolejowej obwodnicy towarowej Wrocławia. To 15,5% powierzchni miasta.

Efektem konsultacji jest ten raport, stanowiący podstawę do dalszych prac nad strefą (drugi etap konsultacji jest planowany na jesień 2023 r.).



## PRZEBIEG KONSULTACJI

---

Zrealizowane formy konsultacji:

- E-spotkanie – 13.04.2023 r., godz. 17:30
- Debata pt. Techniczne i zdrowotne skutki wprowadzenia SCT – 18.04.2023 r., godz. 17.30
- Debata pt. Społeczne i ekonomiczne skutki wprowadzenia SCT – 26.04.2023 r., godz. 17.30
- Konsultacje z dziećmi i młodzieżą
- E-formularz opinii (dostępny na stronie konsultacji) i formularz opinii (dokument był do wypełnienia w wersji drukowanej w ODLOCIE. Strefie Partycypacji) – przez cały okres trwania konsultacji.

### Podsumowanie e-spotkania

E-spotkanie odbywało się 13.04.2023 r. (czwartek) na platformie Clickmeeting w godzinach 17.30–19.30.

Obecni na nim byli:

- Ewa Skwirniańska – zastępca dyrektora Wydziału Środowiska i Rolnictwa, Departament Zrównoważonego Rozwoju UMW,
- Maciej Mazur – dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA),



- Tomasz Stefanicki – zastępca dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności, Departament Infrastruktury i Transportu UMW.

Spotkanie moderował Tadeusz Mincer przy wsparciu Jana Chrzana (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich).

Spotkanie rozpoczęło się od krótkich wypowiedzi zaproszonych przedstawicieli i przedstawicielek UMW, potem nastąpiły pytania i odpowiedzi. W spotkaniu wzięło udział **60 osób**. Opinie zgłoszone podczas tego spotkania można znaleźć w **załączniku 1** do raportu.

## Debata pt. Techniczne i zdrowotne skutki wprowadzenia SCT

Debata odbyła się 18.04. 2023 r. (wtorek) w ODLOCIE. Strefie Partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34 w godzinach 17:30–21:00. Wśród panelistów i panelistek wystąpili:

- Tomasz Stefanicki – zastępca dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności UMW,
- dr hab. inż. Anna Janicka – Wydział Mechaniczny, Katedra Inżynierii Pojazdów, Politechnika Wrocławska,
- dr. hab. n. med. Tomasz Zatoński – profesor UMW, prorektor ds. budowania relacji i współpracy z otoczeniem, kierownik Katedry i Kliniki



Otolaryngologii, Chirurgii Głowy i Szyi, Uniwersytet Medyczny im. Piastów Śląskich we Wrocławiu.

Debatę moderował Tadeusz Mincer z Fundacji Na Rzecz Studiów Europejskich. Wsparcia merytorycznego udzielili: Jan Chrzan i Adrian Bukowski z FEPS. W debacie wzięło udział **41 osób**.

W ramach wprowadzenia Tomasz Stefanicki z Biura Zrównoważonej Mobilności UMW opowiedział o planach miasta Wrocławia oraz o podjętych działaniach związanych z poprawą jakości powietrza. Następnie dr Anna Janicka pokazała swoją prezentację dotyczącą zanieczyszczeń pochodzących z samochodów silnikowych. Potem miała miejsce prezentacja prof. Tomasza Zatońskiego dotycząca wpływu zanieczyszczeń z samochodów na zdrowie człowieka. Ostatnim i najdłuższym elementem była dyskusja.

Opinie zgłoszone podczas tej debaty można znaleźć w **załączniku 2** do raportu.

## Debata pt. Społeczne i ekonomiczne skutki wprowadzenia SCT

Debata odbyła się 26.04.2023 r. (środa) w ODLOCIE. Strefie Partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34 w godzinach 17:30–20:00.

Wśród panelistów i panelistek wystąpili:

- Aneta Osuch – edukatorka ekologiczna





- Joanna Niezgodzka – przewodnicząca zarządu osiedla Stare Miasto i radna miejska Wrocławia
- Paweł Puławski – Wrocławscy Kurierzy Rowerowi
- Tomasz Stefanicki – zastępca dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności UM.

Debatę moderował Tadeusz Mincer z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich. Wsparcia merytoryczne udzielili: Jan Chrzan, Karolina Walko oraz Adrian Bukowski z FEPS. W spotkaniu wzięło udział **75 osób**.

Deбата rozpoczęła się od krótkich wypowiedzi zaproszonych gości, którzy swoje wystąpienia koncentrowali wokół tematu społecznych i ekonomicznych skutków wprowadzenia strefy czystego transportu. Po tej części obecne osoby zabierały głos, aby zadać pytania lub wyrazić swoją opinię. Z powodu dużej liczby chętnych do wypowiedzi moderator starał się pilnować rygoru czasowego, aby każdy miał szansę dojść do głosu. Eksperti i ekspertki przez całe spotkanie starali się wyjaśniać wątpliwości, a przedstawiciele Fundacji moderowali spotkanie oraz notowali wszelkie opinie. Znaleźć je można w **załączniku 3** do niniejszego raportu.

## Konsultacje z dziećmi i młodzieżą

Konsultacje dzieci i młodzieży odbywały się równoległe z konsultacjami dorosłych i trwały od 30 marca do 30 kwietnia 2023 r. Prowadzone były przez Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej.

Do młodych skierowane były następujące działania:



- Spotkanie z Komisją Transportu Młodzieżowej Rady Miasta Wrocławia, które odbyło się 14 kwietnia 2023 r. (piątek) w godzinach 17.00–18.30.

W jego trakcie Komisja zapoznała się z założeniami projektu, dyskutowała nad nim, a następnie wyraziła swoją opinię. W spotkaniu wzięło udział **8 osób**.

- Warsztaty konsultacyjne przeprowadzone w Liceum Ogólnokształcącym nr XII we Wrocławiu 27 kwietnia 2023 r. (czwartek) w godzinach 8.30–12.20.

Wzięli w nich udział uczniowie i uczennice trzech klas. Współprowadzącą spotkanie była przedstawicielka Młodzieżowego Strajku Klimatycznego, która opowiedziała rówieśnikom o swoim doświadczeniu zaangażowania obywatelskiego. Następnie, prowadząca spotkanie przedstawiła młodzieży założenia projektu SCT, a po dyskusji młodzież w grupach opracowywała swoje opinie. Wzięło w nich udział **79 osób**.

- Spotkanie konsultacyjne dla młodzieży i nauczycieli w Technikum nr VII. Spotkanie miało miejsce 27 kwietnia 2023 r. (czwartek) w auli szkoły w godzinach 13.00–14.00.

Zostało ono zainicjowane przez jednego z uczniów szkoły. Wzięło w nim udział ok. **150 osób**. Podczas spotkania przedstawiciel Urzędu Miejskiego, Tomasz Stefanicki (zastępca dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności), zaprezentował założenia SCT, a następnie odpowiedział na pytania uczestników i uczestniczek.

Opinie można było zapisać na kartach, wypełnić ogólnodostępny formularz on-line, można było to zrobić też drogą mailową. Jedna organizacja



młodzieżowa złożyła zapytanie w mailu, jednak nie wyraziła swojej opinii. Opinię wysłał natomiast Młodzieżowy Strajk Klimatyczny.

Młode osoby, które wzięły udział w konsultacjach, dostrzegały pozytywny aspekt wprowadzenia SCT, jakim jest poprawa jakości powietrza w mieście. Niektórzy wśród zalet wymieniali też promowanie sportu i rozwiązań ekologicznych, ograniczanie ruchu aut w centrum miasta czy też ochronę zabytkowej zabudowy. Jednak większość pozostawała sceptyczna wobec pomysłu wprowadzenia strefy. Obawiano się, że konieczność wymiany aut dotknie osób najbardziej potrzebujących i starszych oraz spowoduje ich wykluczenie komunikacyjne. Wielokrotnie pojawiały się też pytania dotyczące transportu zbiorowego, np. czy będą zabezpieczone potrzeby osób, które nie będą mogły poruszać się autami, i czy komunikacja zbiorowa nie będzie przeładowana. Wśród obaw pojawiły się również kwestie powstawania korków (i związanych z nimi zanieczyszczeń) poza strefą, wysokie koszty wprowadzenia SCT, za wysokie mandaty za wjazd do SCT bez uprawnień, brak informacji dla cudzoziemców lub turystów.

W konsultacjach dzieci i młodzieży wzięło w sumie udział **237 osób**. Ich opinie zostały włączone do zestawienia wszystkich opinii, można je znaleźć w **załączniku 4**.

## Pisma i maile

Korespondencja obejmowała **21 pism i maili** od różnych nadawców. Opinie wyrażone w nich zostały włączone do zestawienia wszystkich opinii, można je znaleźć w **załączniku 5**.



## Podsumowanie e-formularza

Przez cały czas trwania konsultacji społecznych (30.03–30.04.2023 r.) można było wyrazić swoją opinię za pomocą **e-formularza**. Zawarto w nim następujące pytania:

1. Jakie widzisz korzyści wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów?
2. Jakie widzisz zagrożenia wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów?

Formularz wypełniły **1382 osoby**, treść ich opinii stanowi **załącznik 6** do niniejszego raportu. (W załączniku można zobaczyć liczbę 1360 odpowiedzi w odniesieniu do pyt. 1 i 1356 w odniesieniu do pyt. 2, co wynika z tego, że nie wszyscy biorący udział w konsultacjach odpowiedzieli na każde z obu pytań).

W czasie trwania konsultacji możliwe było także wypełnienie formularza w wersji papierowej. Dokument ten był dostępny w ODLOCIE. Strefie Partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34. Formularz można było wypełnić w poniedziałki i wtorki w godzinach 9.00–13.00 oraz w czwartki, w godzinach 13.00–18.00.

Formularz ten wypełniło **19 osób**, a treść tych opinii stanowi **załącznik 7**.

**Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!**



## ZESTAWIENIE OPINII I ODPOWIEDZI BIURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI UM

---

### Obszar

Osoby biorące udział w konsultacjach wyrażały zróżnicowane i często przeciwstawne opinie dotyczące obszaru strefy czystego transportu we Wrocławiu.

Pojawiły się uwagi, że należy wprowadzić wariant ambitny, czyli obejmujący jak największy obszar Wrocławia. To, zdaniem osób, które opowiadały się za takim rozwiązaniem, w najbardziej pozytywny sposób wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Argumentowano, że ustanowienie SCT spowoduje znaczny spadek liczby samochodów w centrum, a te, które będą poruszać się po tym obszarze, będą prawie wyłącznie nisko- lub zeroemisyjne. Tym samym nie tylko emisja będzie znacznie obniżona, ale również spadną koszty utrzymania i budowy dróg, a same inwestycje drogowe też będą mniej negatywnie oddziaływały na klimat.

Nie brakowało opinii, że strefą powinno być objęte całe miasto, ponieważ nie można dyskryminować mieszkanek i mieszkańców części osiedli i traktować ich zdrowia jako mniej ważne niż zdrowie osób zamieszkujących ściśle centrum. Argumentowano, że Wrocław powinien być jak najbardziej inkluzywny i równościowy. W tym duchu pojawiły się również postulaty,

---



mówiące, że należy ustanowić jedną strefę, bez rozróżnienia np. na wiek samochodu czy spełnianą przez nie normę Euro.

Z uwagi na to, że objęcie strefą całego miasta w granicach administracyjnych mogłoby być trudne, postulowano wyznaczenie “funkcjonalnej granicy strefy” np. w oparciu o przebieg Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, ewentualnie poza wybranymi dojazdami do parkingów typu *park&ride*. Taka granica SCT byłaby czytelna dla wszystkich i pozwoliłaby uniknąć sytuacji, w których np. place budów poza centrum są obsługiwane przez stare ciężarówki.

Zdaniem innych osób ograniczenie strefy do ścisłego centrum, czyli obszaru, stanowiącego zaledwie ok. 6% powierzchni całego miasta, jest zdecydowanie niewystarczające, mija się z celem i nie przyniesie pożądanej zmiany, czyli realnego obniżenia emisji zanieczyszczeń z transportu.

Druga część opinii skupiała się na tym, że SCT powinno być ograniczone do różnie definiowanego centrum, np. opasanego trasą WZ i Odrą w okolicach mostu Uniwersyteckiego. Argumentowano, że jeżeli strefa musi zostać wdrożona, powinna obejmować wyłącznie ścisłe centrum – zgodnie z założeniami wariantu “ostrożnego” (wariant I), ponieważ warianty II i III są problematyczne ze względu na to, że na obszarach w nich wskazanych mieszka dużo osób i wszyscy oni zostaną “dotknięci strefą”. Miasto powinno dokładnie zbadać zmiany, jakie spowoduje wprowadzenie SCT, również pod kątem sytuacji ekonomicznej osób mieszkających w strefie czy intensywnie poruszających się po tym terenie. Wskazywano na to, że im większy obszar obejmie strefa, tym większe wywoła to niezadowolenie mieszkańców i mieszkanek. Proponowano w zamian wprowadzenie opłat za poruszanie się



starszymi pojazdami. Inni konsultujący sugerowali wprowadzenie opłat za wjazd do Wrocławia autami niespełniającymi norm.

Z bardziej szczegółowych opinii warto zwrócić uwagę na te, dotyczące włączenia do strefy obwodnic śródmiejskich (np. al. Gen. J. Hallera). W opinii niektórych oznaczałoby to wykluczenie samochodów jeżdżących tranzytem w tej okolicy.

Często pojawiającymi się opiniami były te dotyczące połączenia strefy z siecią parkingów P&R – zdaniem osób, które takie stanowisko przedstawiły, umożliwiłoby to sprawne poruszanie się po SCT komunikacją miejską czy transportem współdzielonym.

## **ODPOWIEDŹ BIURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI UM WROCŁAWIA**

### **Objęcie SCT większego obszaru lub całego miasta w kontekście inkluzywności, ograniczenia ruchu, czytelności (AOW+P&R; obsługa budów)**

Podstawowym celem utworzenia strefy czystego transportu jest ograniczenie zanieczyszczenia tlenkami azotu. Głównym źródłem tych zanieczyszczeń są pojazdy spalinowe, a przekroczenia norm notowane są bezpośrednio przy jezdniach; już w odległości kilkudziesięciu metrów od nich stężenie tlenków znacząco się obniża. Z tego wynika, że najbardziej narażeni są mieszkańcy i mieszkanki osiedli o zwartej zabudowie, gdzie chodniki sąsiadują bezpośrednio z jezdniami, a budynki mieszkalne przylegają do ulic o intensywnym ruchu. Tego typu zabudowa we Wrocławiu jest charakterystyczna dla przedwojennych osiedli – tj. obszarów, gdzie są kwartały kamienic (Stare Miasto, Nadodrze,



Ołbin, Kleczków, Plac Grunwaldzki, Przedmieście Oławskie i Przedmieście Świdnickie). Południowa i zachodnia część wrocławskiego śródmieścia (osiedla: Powstańców Śląskich, Borek, Szczepin, Gaj, Huby) w zdecydowanej większości cechują się zabudową powojenną. Dominują tam bloki mieszkalne stawiane w większej odległości od jezdni, często są też oddzielone pasami zieleni. Przekroje głównych dróg są zdecydowanie szersze, a chodniki – często odseparowane od jezdni.

Dlatego nie jest prawdziwe stwierdzenie, że nie obejmowanie tych osiedli strefą czystego transportu jest dyskryminujące dla ich mieszkańców i mieszkank. Zanieczyszczenia powietrza pochodzące z silników samochodów przy tego rodzaju zabudowie są bardziej rozproszone, a przez to – mniej szkodliwe dla ludzi. Wprowadzenie strefy to istotne ograniczenie dla części użytkowników i użytkowniczek, dlatego powinno się je stosować na obszarach, gdzie rzeczywiście istnieje spore realne ryzyko bezpośredniego narażenia mieszkańców i mieszkank i innych uczestników i uczestniczek ruchu na wdychanie tlenków azotu.

Nie jest uzasadnione oczekiwanie, że wprowadzenie SCT zmniejszy intensywność ruchu samochodowego. To aspekt, który podkreślali pytani przez nas o swoje doświadczenia przedstawiciele miast Europy Zachodniej. Przy restrykcyjności strefy dla aut (czyli ograniczeniu możliwości poruszania się przez nie) na poziomie kilku – kilkunastu procent pojazdów nie należy spodziewać się zmniejszenia ruchu. Praktyka pokazuje, że najstarsze pojazdy są po prostu szybciej zastępowane przez nowsze, w wyniku czego poprawia się jakość powietrza, ale natężenie ruchu pozostaje niezmienione.





Odmienne doświadczenia są w Londynie, gdzie wyznaczono dwie strefy – niskiej emisji (ang. *Low Emission Zone*, LEZ) i ultraniskiej emisji (*Ultra Low Emission Zone*, ULEZ). W przypadku ULEZ, na terenie której obowiązują bardzo ostre kryteria wjazdu, rzeczywiście odnotowano zauważalny spadek natężenia ruchu.

Z całą pewnością ustanowienie granicy SCT na Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (AOW) z dojazdami do parkingów P&R nie poprawiłoby czytelności granic w porównaniu z rekomendowaną propozycją. AOW nie tworzy zamkniętego okręgu. Obejmuje obszary o bardzo zróżnicowanym charakterze. Tworzenie korytarzy do parkingów typu P&R znacznie zwiększyłoby zakres potrzebnego oznakowania (każde skrzyżowanie takiego korytarza musiałoby być oznakowane, a jeśli strefa miałaby zachować szczelność – powinny one być dodatkowo wyposażone w kilka kamer). Co więcej, sieć parkingów P&R jest ciągle rozwijana, zatem wymagałoby to kolejnych zmian w granicach strefy w przyszłości. Natomiast nie planuje się budowy takich parkingów w rekomendowanym wariantcie ze względu na zbyt bliską odległość do centrum.

Jeśli chodzi o ruch ciężarowy, już od ponad dekady obowiązują we Wrocławiu specjalne strefy. Przeprowadzone w 2022 r. badania potwierdziły ich skuteczność – ciężkie pojazdy ciężarowe stanowią mniej niż 1% ruchu na wrocławskim śródmieściu. Jednak duża część samochodów budowlanych to pojazdy specjalistyczne i nie ma możliwości objęcia ich restrykcjami. Powoduje to, że część inwestycji – również tych w centrum – musi odbywać się przy ich wykorzystaniu.

### **Sytuacja ekonomiczna osób objętych ograniczeniami**



Należy podkreślić, że samochód jest najdroższą formą poruszania się po obszarze śródmiejskim. Cena samego ubezpieczenia OC jest porównywalna z ceną rocznego biletu komunikacji miejskiej (800 zł dla uczestników programu Nasz Wrocław). Wspomniana komunikacja publiczna jest bezpłatna dla osób powyżej 65. roku życia oraz uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych.

Ponadto, ze względu na gęstość starej zabudowy i przekroje ulic, przy obecnej popularności motoryzacji, obszar ten jest mocno zakorkowany. To jeszcze bardziej wpływa na koszt i czas podróży samochodem w śródmieściu, dlatego trudno uznać, aby ten sposób przemieszczania się był racjonalnym wyborem, zwłaszcza w przypadku osób niezamożnych.

Jednocześnie to teren, który w całości cechuje bardzo dobra obsługa komunikacją miejską, w tym przede wszystkim tramwajową (prowadzona jest wydzielonymi torowiskami i objęta priorytetem sygnalizacji świetlnej, z gęstą siecią przystanków zapewniającą komfortową dostępność).

Niemniej jednak po analizie argumentów przedstawianych w konsultacjach społecznych uznaliśmy, że rzeczywiście, w przypadku wprowadzenia strefy, jej mieszkańcy i mieszkanki, dysponujący samochodami niespełniającymi kryteriów wjazdu, zostaną postawieni w najtrudniejszej sytuacji. W stosunkowo krótkim czasie (ok. roku) będą oni w praktyce zobligowani do wymiany samochodów na nowsze. Biorąc pod uwagę wiek aut według proponowanych kryteriów, uzasadnione jest założenie, że często są to osoby mniej zamożne. Dlatego proponujemy zmianę rekomendacji w zakresie kryteriów oraz



harmonogramu wdrażania strefy (opisane poniżej w punkcie “Harmonogram i wyłączenia” odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności).

### **Wyłączenie obwodnicy śródmiejskiej**

Obwodnica śródmiejska Wrocławia na wielu odcinkach swojego przebiegu (w szczególności: al. Gen. Hallera, al. Wiśniowa, ale także ul. Klecińska) jest ściśle związaną z tkanką miejską, ma liczne skrzyżowania, w tym z lokalnymi i osiedlowymi ulicami. Oznacza to, że ustanowienie granic na jej linii znacznie (kilkukrotnie w stosunku do rekomendowanego obszaru) zwiększyłoby liczbę wymaganego oznakowania i infrastruktury kontrolnej (kamer). W praktyce – zmniejszyłoby to czytelność strefy i utrudniło zapewnienie jej szczelności. Obwodnica śródmiejska jest także trasą o dość dużym przekroju, z pasem rozdziału (zazielenionym) między jezdniami. Zabudowa bardzo rzadko przylega tu bezpośrednio do pasa drogowego, a chodniki w większości są odseparowane od jezdni. Stosunkowo mało jest tu lokali handlowych i usługowych w parterach budynków, dlatego w niewielkim stopniu występuje ruch pieszy wzdłuż tej trasy (skupia się on w rejonach przystanków komunikacji miejskiej). W tym kontekście nie jest to trasa, której użytkownicy i użytkowniczki byłiby najbardziej narażeni na zanieczyszczenia pochodzące z transportu.



## Harmonogram i wyłączenia

Podobnie jak w przypadku obszaru, uwagi dotyczące harmonogramu wprowadzenia SCT i wyłączeń często były skrajne.

Część osób uczestniczących w konsultacjach uważa, że strefa i jej zasady powinny być jak najbardziej rygorystyczne. To pozwoli osiągnąć możliwie wysoką skuteczność ograniczenia emisji. Osoby te mówiły np. o tym, że możliwość wjazdu do strefy powinny mieć tylko pojazdy nisko- i zeroemisyjne. Należy wybrać jak najambitniejsze rozwiązanie, które będzie jednak racjonalne pod względem kosztów i zysków (np. wariant III wielkości strefy może być nieopłacalny w porównaniu ze spodziewanymi efektami). Zaoszczędzone w ten sposób pieniądze powinny zostać przeznaczone na inne proklimatyczne inwestycje, w szczególności – na rozwój komunikacji miejskiej. Nie brakowało jednak opinii, że początkowo strefa powinna mieć bardzo ograniczony obszar (np. do ścisłego centrum), a następnie w kolejnych latach powinno się rozszerzać jej zakres wraz ze wzrostem akceptacji społecznej i przyzwyczajaniem kierowców do nowej sytuacji.

Do strefy powinny być dopuszczone jedynie pojazdy spełniające założone normy potwierdzone badaniami technicznymi. Wiek auta nie powinien być jedynym wyznacznikiem, bo np. relatywnie nowy samochód może mieć wycięty katalizator czy nie mieć filtrów. Należy zakazać wjazdu samochodów po tuningu i jednośladów niespełniających przyjętych norm. Wątpliwości budzi brak jasnego sposobu kontroli i weryfikacji – innymi słowy: czy odpowiednie służby będą w stanie robić to skutecznie.



Pojawiły się również głosy, że nie trzeba wprowadzać strefy nisko- i zeroemisyjnej. Wystarczyłoby wyznaczyć standard o wartości Euro 4 lub Euro 5, które w opinii wielu osób są wystarczająco ekologiczne (niektórzy uważają nawet, że granicą powinno być Euro 3 lub Euro 4). Pojawiły się także głosy, że strefa czystego transportu straci na aktualności i zasadności w obliczu unijnego zakazu sprzedaży samochodów spalinowych do 2035 r.

Konsultujący zauważyli, że w założeniach brakuje informacji o tym, jak będą klasyfikowane samochody hybrydowe. Zwracano również uwagę, że strefa jest działaniem pozornym, ponieważ poprzez sprawdzenie jedynie wieku aut może doprowadzić do tego, że będziemy wpuszczali nowe pojazdy z wyciętymi katalizatorami, a zabronimy wjazdu autom starszym, nawet jeśli wydzielają one mniej spalin.

Część opinii dotyczyła wyłączeń z obostrzeń obowiązujących w strefie czystego transportu samochodów zabytkowych i historycznych, jednoślądów, pojazdów napędzanych LPG – według opinii niektórych osób, biorących udział w konsultacjach, samochody na gaz są ekologiczne i nie powinny zostać objęte wyłączeniem. Uważano też, że wyłączyć z ograniczeń trzeba m.in. auta zabytkowe, samochody należące do osób z niepełnosprawnościami czy do mieszkańców i mieszanek przyszłej SCT, mających tam stałe zameldowanie, samochody dostawcze i kurierskie oraz motocykle. Pojawiły się też opinie zupełnie przeciwne, że samochody dostawcze, kurierskie, pojazdy zabytkowe i uprzywilejowane oraz motocykle nie powinny być wyłączone z zakazu wjazdu na teren SCT.



Zaproponowano zwolnienie z ograniczeń pojazdów niespełniających normy, należących do osób urodzonych przed 1 stycznia 1955 r.

## **ODPOWIEDŹ BIURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI UM WROCŁAWIA**

### **Dopuszczanie samochodów spełniających wymogi techniczne oraz normy**

Teoretycznie każdy samochód dopuszczony do ruchu ma ważny przegląd techniczny, spełnia normy, nie ma usuniętych wymaganych filtrów itp. Niestety system kontroli pojazdów jest w Polsce bardzo słaby. Jego szczelność obrazują liczby: w Polsce zaledwie ok. 2,3 % pojazdów nie przechodzi badania technicznego, podczas gdy w Niemczech jest to ok. 20%. Trudno uznać, że stan samochodów w naszym kraju jest lepszy niż u zachodnich sąsiadów, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że w Polsce ich średni wiek jest o ponad 4 lata wyższy. W dodatku w praktyce jeżdżące w Polsce samochody to te same, które wcześniej nie przeszły pozytywnie przeglądów technicznych w Niemczech. Miasto nie ma na to wpływu – system kontroli technicznej pojazdów jest regulowany na szczeblu krajowym i, mimo że problem znany jest od lat, pozostaje nierozwiązany.

Kolejnym uwarunkowaniem jest specyfika smogu transportowego. Stanowi on przede wszystkim problem dużych miast. Przekroczenia ilości tlenków azotu notowane są przez stacje Wojewódzkich Inspektoratów Ochrony Środowiska w Warszawie, Krakowie, Katowicach i we Wrocławiu. Nie przez przypadek są to trzy największe miasta w Polsce oraz centrum największej (obok stołecznej) aglomeracji. Dlatego tam konieczne są inne niż standardowe rozwiązania w



zakresie ochrony powietrza przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z transportu.

Jak wspomnieliśmy wcześniej, uwzględniliśmy argumenty dotyczące szczególnie trudnej sytuacji mieszkańców i mieszkank strefy, których pojazdy nie spełniają kryteriów wjazdu do niej. Dlatego **proponujemy zmianę rekomendacji: na pierwszym etapie należy wyłączyć z restrykcji pojazdy należące** (na dzień określony w uchwale, jednak nie krótszy niż pół roku przed wejściem w życie strefy) **do osób zameldowanych stale lub czasowo w obszarze strefy oraz rozliczających podatek PIT w mieście** (o ile osoby te są właścicielami lub współwłaścicielami tych pojazdów uwzględnionymi w systemie CEPiK, czyli w dowodzie rejestracyjnym).

**Ponadto proponujemy zmianę harmonogramu wdrażania strefy poprzez powiązanie kolejnych etapów z czasem wprowadzenia poszczególnych norm Euro, tj. co 5 lat.** Dzięki temu kryteria nie będą zaostrzone na kolejnych etapach, a jedynie aktualizowane – tj. zawsze będą dotyczyć samochodów z silnikiem benzynowym starszych niż 25 lat oraz z silnikiem diesla starszym niż 20 lat.

### **Kryteria wjazdu**

Konstrukcja przepisów wyraźnie wskazuje, że kryteria powinny opierać się o informacje zawarte w bazie CEPiK. Standardem europejskim są w tym wypadku spełniane normy emisji spalin (normy Euro); niestety, w czasie gdy były prowadzone konsultacje (kwiecień 2023 r.) baza ta nie zawierała takich



danych, nie były też dostępne publicznie konkretne zapowiedzi zmiany tej sytuacji.

Zmiana taka nastąpiła w sierpniu 2023 r. W zakresie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów wprowadzono przepis, zgodnie z którym na podstawie specjalnie opracowanego algorytmu wszystkie pojazdy w CEPIK do 20 września 2023 r. będą mieć uzupełnione informacje na temat standardu emisji zanieczyszczeń. Pozwoli to na uproszczenie kryterium wjazdu do STC na podstawie normy Euro oraz rodzaju silnika pojazdu – nie trzeba będzie sprawdzać roku produkcji, jak pierwotnie zakładano.

Wszystkie przeprowadzone w polskich miastach, w tym we Wrocławiu, wielkoskalowe (na próbach przekraczających 10 tys. pojazdów) badania średniej emisji spalin wskazują na bardzo silną korelację między spełnianą normą emisji spalin (wiekiem samochodów) i generowanym zanieczyszczeniem powietrza tlenkami azotu oraz pyłami zawieszonymi. Ich wyniki można znaleźć w poniższych linkach: [badania z 2019 r. przeprowadzone w Krakowie](#), [badania z 2022 r. przeprowadzone w Warszawie](#) i [badania z 2022 r. przeprowadzone w Krakowie](#). Dlatego wszystkie polskie miasta, które pracują nad SCT, właśnie to kryterium przyjmują jako podstawowe.





## Wpływ na środowisko i zdrowie mieszkańców

W przypadku wpływu SCT na środowisko i zdrowie mieszkańców i mieszkanków zwracano przede wszystkim uwagę na to, że ograniczenia wynikające z obowiązywania SCT będą dotyczyły głównie zanieczyszczeń NO<sub>x</sub> (tlenkami azotu). Nie wpłyną natomiast znacząco na poziom całkowitego zanieczyszczenia, w tym pyłów zawieszonych i emisji CO<sub>2</sub>.

Argumentowano, że większość zanieczyszczeń pochodzi z kominów, tzn. "kopciuchów", a nie z transportu. Powoływano się chociażby na okresy lockdownu w 2020 r., kiedy odczyty smogowe nie zmieniły się, chociaż ruch na ulicach znacząco zmalał. Wskazywano również na błędną politykę Wrocławia w zakresie wietrzenia miasta i korytarzy napowietrzających go. Wiąże się to z niekontrolowaną zabudową deweloperską i powoduje kumulowanie zanieczyszczeń. Rzeczywistym działaniem, przynoszącym zmianę, powinny być przede wszystkim: wymiana pieców, niezabudowywanie miasta i powiększanie terenów zielonych.

Osoby będące przeciwne strefie uważają, że takie działania sztucznie zwiększają popyt na auta elektryczne, których ocena wpływu na środowisko jest niejednoznaczna, jeśli weźmie się pod uwagę analizę cyklu życia (*Life Cycle Assessment, LCA*) oraz nie tak znaczące różnice w emisji w stosunku do najnowocześniejszych samochodów spalinowych, zwłaszcza w Polsce, gdzie energia w większości pochodzi z węgla.

Pojawiły się też opinie wskazujące problemy, które może przynieść wprowadzenie strefy; przede wszystkim zwiększenie korków poza nią (kierowcy



starający się ominąć strefę). Może to zwiększać emisję i wpływać negatywnie na środowisko, czyli przynieść skutek odwrotny do zamierzonego.

Część osób biorących udział w konsultacjach wskazywała na korzyści zdrowotne, m.in. korzystny wpływ zmniejszenia emisji tlenu azotu na układ nerwowy, mniejszą zachorowalność na choroby górnych dróg oddechowych itd.

## **ODPOWIEDŹ BIURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI UM WROCŁAWIA**

### **Wpływ lockdownu oraz NO<sub>x</sub> a CO<sub>x</sub>**

Rzeczywiście podstawową grupą zanieczyszczeń powietrza, na którą wpływa transport samochodowy, są tlenki azotu.

Zgodnie z raportem NIK-u z 2020 r. w centrach dużych miast, gdzie występuje gęsta zabudowa, utrudnione jest przewietrzanie oraz wprowadzenie rozwiązań umożliwiających poprawienie płynności ruchu pojazdów; wpływ z zanieczyszczeń transportowych na jakość powietrza jest znacznie większy. Szacuje się, że w aglomeracjach: warszawskiej i krakowskiej wpływ źródeł liniowych (pochodzących z transportu – generowanych wzdłuż ulic) na występowanie przekroczeń poziomu normatywnego tej substancji wynosi około 75%. Zanieczyszczenia ze spalin samochodowych są o tyle niebezpieczne, że występuje w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi. I właśnie dlatego przekroczenie ich ilości jest podstawową przesłanką do wprowadzenia SCT.

Jednocześnie to właśnie z tlenkami azotu Wrocław ma obecnie największy problem w zakresie jakości powietrza. Dane Wojewódzkiego Inspektoratu



Ochrony Środowiska (WIOŚ) za 2022 r. (pochodzące z publikacji pt. Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim. Raport wojewódzki za rok 2022, s. 96) wskazują, że ta grupa substancji toksycznych jest obecnie najpoważniejszym zagrożeniem dla zdrowia ludzi w aglomeracji wrocławskiej. Normy stężeń średniorocznych tlenków azotu jako jedyne z badanych zanieczyszczeń w 2022 r. były przekroczone, co oznacza, że wskaźniki średnioroczne stężenia pyłów zawieszonych PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub> dla Wrocławia mieściły się w normach.

Emisja tlenków azotu jest, niestety, stale przekroczone we Wrocławiu. W ostatniej dekadzie jedynym rokiem, w którym do niego nie doszło, był 2020 r. Tym samym argumenty o tym, że rok pandemiczny wykazał brak wpływu transportu na jakość powietrza, są w jaskrawy sposób nieprawdziwe.

Prawdą jest, że w czasie *lockdownu*, pomimo ograniczonego ruchu na ulicach miast, dochodziło do zjawiska smogu. To wynik tego, że wiele osób, pozostając w domach, ogrzewało je w większym stopniu, niż kiedy to się robi np. gdy wychodzi się do pracy czy szkoły. Nie zmienia to faktu, że dane WIOŚ wskazują, że wartości średnioroczne stężeń pyłów zawieszonych PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub> w 2020 r. we wszystkich stacjach Dolnego Śląska należały do najniższych odnotowanych w ostatniej dekadzie (Roczna ocena jakości..., wykresy, s. 69 i 77).

Należy przy tym zauważyć, że o ile rzeczywiście transport miejski odpowiada w mniejszym stopniu za emisję pyłów zawieszonych, to źródło tej emisji jest ulokowane wyjątkowo niekorzystnie z perspektywy ludzi żyjących w miastach. Pyły pochodzące z pieców grzewczych wyrzucane są na znacznej wysokości (kominów naszych domostw) i ulegają rozproszeniu zanim opadną na



wysokość, na której są przez nas wdychane. Natomiast pyły generowane przez samochody w centrach miast wyrzucane są bardzo blisko naszych nosów i ust, przez co działanie ich jest dużo bardziej bezpośrednie.

### **Zagospodarowanie przestrzenne – przewietrzanie**

Kwestie zagospodarowania przestrzennego nie są objęte zakresem niniejszych konsultacji. Zarówno Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, jak i każdy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, przechodzi osobny proces konsultacyjny. Problem jakości powietrza i przewietrzania poszczególnych obszarów miasta są tam szczegółowo analizowane i istnieje możliwość wpływu mieszkańców i mieszkanek na przyjmowane rozwiązania.

Niemniej narzędzia planistyczne mają charakter długookresowy – ewentualne zmiany w tym zakresie będą odczuwalne w perspektywie co najmniej kilku lat, a w zasadzie zdecydowanie dłuższej. Natomiast jakość powietrza jest zła obecnie, ma wpływ na zdrowie i jakość życia mieszkańców i mieszkanek i jeśli są narzędzia, które można stosować i które oddziałują znacznie szybciej niż efekty zrównoważonego planowania, należy je przeanalizować, a w przypadku stwierdzenia zasadności – zastosować. Takimi narzędziami w ostatnich latach były programy wymiany źródeł ciepła. Może nim być też rozważana obecnie SCT.



## **Life Cycle Assessment (LCA, pol. analiza cyklu życia) samochodów elektrycznych**

Strefa czystego transportu w kształcie, w jakim jest wprowadzana w polskich miastach, nie jest narzędziem promocji elektromobilności. Rzeczywiście najprawdopodobniej z takim zamiarem jej przepisy wprowadzane były na poziomie krajowym w 2018 r., dlatego narzędzie to znalazło się w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a przepisy krajowe wykluczały poza pojazdami elektrycznymi, wodorowymi i napędzanymi gazem ziemnym, praktycznie wszystkie inne napędy, pozostawiając samorządom lokalnym urealnienie tych zapisów w swoich uchwałach. Ustawa bowiem nadal pozostawia poza strefami niemal 99% samochodów poruszających się po polskich drogach.

Niemniej teza o niewielkiej różnicy w LCA między samochodami spalinowymi a elektrycznymi w polskich warunkach jest nierzetelna. Nie bierze bowiem pod uwagę wielu czynników, takich jak: coroczny przyrost udziału produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych; stosunkowo wczesne stadium rozwoju pojazdów elektrycznych względem spalinowych (co oznacza znacznie większe perspektywy doskonalenia obecnie dostępnych technologii); ciągle niewielką produkcję pojazdów elektrycznych w stosunku do spalinowych (co przekłada się na brak wykorzystania efektów skali); prostotę silników elektrycznych w stosunku do spalinowych (co ma odbicie w długości eksploatacji). Największym wyzwaniem związanym z pojazdami elektrycznymi pozostaje magazynowanie energii. Jednak zarówno w przypadku baterii, jak i wodoru postęp technologiczny jest bardzo szybki.



## **Zwiększenie korków**

W żadnym europejskim mieście, w którym wdrażano strefy niskoemisyjne o charakterze podobnym do tych przygotowywanych w polskich miastach (restrykcje dotyczące kilku procent faktycznie użytkowanych samochodów) nie odnotowano istotnego wpływu na natężenia ruchu w strefie i poza jej granicami. Nie ma żadnego powodu, dla którego Wrocław miałby być pod tym względem wyjątkiem.

Z tego samego powodu nie ma podstaw dla założenia, że komunikacja miejska może okazać się niewydajna. Przy rekomendowanym wariantcie obszaru i wyłączeniu (na pierwszym etapie wprowadzania strefy) mieszkańców i mieszkanek strefy z restrykcji dotyczących kryterium wjazdu, zakłada się, że wpływ ten będzie znikomy.



## Zmiany społeczne, ekonomiczne i mobilnościowe

Wprowadzenie SCT wiąże się z potencjalnym wzrostem niezadowolenia społecznego, który może wynikać z niewystarczających działań informacyjno-edukacyjnych. Przydatne byłoby prowadzenie ich na szeroką skalę, przy wykorzystaniu zróżnicowanych kanałów komunikacji (telewizja, radio, prasa, media społecznościowe, zajęcia w szkołach, specjalne wydarzenia) i wielowątkową, różnorodną argumentację. Działania takie powinny być podejmowane już teraz i należałoby je kontynuować po wprowadzeniu SCT. Należy uwzględnić w nich jako odbiorców także osoby niepolskojęzyczne.

Nie brak opinii, że wprowadzenie strefy najbardziej dotknie osoby o niższym statusie ekonomicznym (konieczność wymiany samochodu to wydatek) i pogłębi zjawisko wykluczenia komunikacyjnego. Należy obawiać się wprowadzenia strefy i braku wydajności komunikacji miejskiej, której rola jest kluczowa w zmianie przyzwyczajeń transportowych mieszkańców i mieszkanek. W opinii niektórych obecny chaos komunikacyjny może ulec pogłębieniu, a transport publiczny nie jest gotowy na wprowadzenie SCT. Żeby strefę wprowadzić, należałoby usprawnić komunikację miejską: więcej tramwajów (utworzenie nowych tras tramwajowych zgodnie z rekomendacjami wrocławskiego panelu obywatelskiego) i autobusów, częstsze godziny przyjazdów, wydzielone pasy ruchu transportu zbiorowego itp. Powinno się również stworzyć pakiet zachęt do przesiadania się do alternatywnych środków transportu, jak np.: bezpłatny bilet na komunikację miejską, wspólny bilet na kolej i transport miejski czy dopłaty do rowerów cargo i elektrycznych, zarówno dla mieszkańców i mieszkanek, jak i dla



przedsiębiorstw. Część osób wskazywała na pozytywną, w swojej opinii, zmianę zamknięcia ścisłego centrum dla ruchu samochodowego i zwiększenie tym samym bezpieczeństwa pieszych. Jednocześnie podkreślano znaczenie dalszego rozwoju systemu tras rowerowych i konieczność wymiany miejskiej floty autobusowej na pojazdy elektryczne. Jako pozytywny skutek wprowadzenia strefy wskazywano rozwój transportu publicznego w mieście oraz zrównoważonej mobilności i promocję ekologicznych rozwiązań.

Miasto, decydując o kształcie strefy, powinno uwzględnić potrzeby osób wymagających ochrony przed wykluczeniem, w szczególności członków rodzin wielodzietnych, osób z niepełnosprawnościami czy kobiet w ciąży.

Pojawiły się także opinie, które wyrażały zaniepokojenie konsekwencjami ekonomicznymi dla lokalnych przedsiębiorców działających na obszarze strefy czystego transportu. Sugerowano też, że wprowadzenie strefy spowoduje spadek cen na rynku starszych samochodów.

## **ODPOWIEDŹ BIURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI UM WROCŁAWIA**

### **Działania informacyjno-edukacyjne**

Podejmowanie działań informacyjnych w mieście realizowane jest przy wielu wdrażanych zmianach. Wypracowane przez lata i sprawdzone narzędzia pozwalają na prowadzenie komunikacji w sposób adekwatny względem potrzeb danych grup odbiorców. W przypadku SCT kluczowe jest dotarcie do ludzi w różnym wieku – użytkowników i użytkowniczek transportu indywidualnego. Miasto ma do dyspozycji wiele kanałów informacyjnych; cyfrowych (oficjalną miejską stronę internetową, profile w popularnych





mediach społecznościowych) i tradycyjne (drukowany biuletyn informacyjny, który trafia w szczególności do odbiorców wykluczonych cyfrowo lub tych preferujących druk jako nośnik informacji). Współpraca Biura Prasowego z lokalnymi mediami (radiem i telewizją) daje również możliwość przekazywania informacji w taki sposób. Transport niskoemisyjny (w tym zeroemisyjny) jest z powodzeniem promowany we Wrocławiu od lat, czego przykładem mogą być cieszące się dużym zainteresowaniem wydarzenia związane z obchodami Europejskiego Tygodnia Mobilności.

Wrocław jest gotowy, by informować o swoich działaniach. Sposoby komunikowania z mieszkańcami i mieszkankami na wielu obszarach zakładają dostępność przekazywanych informacji, czego potwierdzeniem mogą być materiały w dostępnej formie (dostępne cyfrowo, napisane prostym językiem, umieszczone w sieci i różnorodnych punktach w wersji papierowej), często tłumaczone na języki obce (w tym również – na migowy). Pozwala to dotrzeć do szerokiego grona. Potwierdzeniem sprawnego komunikowania się z mieszkańcami i mieszkankami jest chociażby liczba opinii, które wpłynęły podczas pierwszego etapu konsultacji społecznych SCT (informacja na temat – powyżej, w niniejszym raporcie).

W przypadku podjęcia działań związanych z wdrożeniem strefy wyżej wymienione formy komunikacji zostaną wykorzystane w celu dotarcia do wszystkich potencjalnie zainteresowanych osób.

### **Status ekonomiczny i pogłębienie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego**

Zaproponowane warianty obszaru SCT zostały przeanalizowane pod kątem dostępności do komunikacji zbiorowej przedstawionej na Mapie dostępności



do infrastruktury komunikacyjnej miasta. Wszystkie trzy warianty cechuje w ogromnej większości dostęp co najmniej bardzo dobry, a warianty I i II – wyjątkowo korzystny dostęp do tej infrastruktury. Oznacza to, że tramwaje i autobusy jeżdżą z dużą częstotliwością, w różnych kierunkach, a dojście do przystanków zajmuje nie więcej niż kilka minut. Bazując na obecnie proponowanych wariantach trudno mówić o konieczności korzystania z samochodu, gdyż łatwo dostępne są tańsze alternatywy sprawnego poruszania się po mieście.

W przypadku kwestii związanej z wydatkami na wymianę samochodu należy mieć na uwadze, że samo posiadanie auta wiąże się z wysokimi kosztami jego utrzymania i eksploatacji. Wraz z wiekiem pojazdu, oprócz tego, że zwiększa się emisyjność, pogarsza się również jego stan techniczny, przez co znacząco wzrastają koszty utrzymania i użytkowania. Szeroko dostępne opcje zakupu pojazdów, w tym używanych, leasing czy korzystanie z wypożyczalni, ostatecznie stwarzają szansę na obniżenie kosztów związanych z posiadaniem auta.

Warto zwrócić również uwagę na fakt, że dzieci i młodzież podejmujące naukę w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych, jak również osoby w wieku powyżej 65 r.ż. mają możliwość korzystania z transportu zbiorowego bezpłatnie.

### **Konsekwencje ekonomiczne dla lokalnych przedsiębiorców**

Ze względu na brak doświadczenia wynikającego z wdrożenia SCT w Polsce trudno jest jednoznacznie określić konsekwencje ekonomiczne dla lokalnych przedsiębiorców. Warto zwrócić uwagę na wpływ podobnych do SCT działań,



takich jak wyłączenie lub znaczące ograniczenie ruchu kołowego na wybranych ulicach. Podczas decyzji o wdrażaniu takich rozwiązań w różnych miastach Polski, wśród członków i członkiń społeczeństwa często podnoszony był temat zagrożenia dalszego funkcjonowania lokalnych przedsiębiorstw w miejscu planowanego ograniczenia ruchu kołowego. Zagrożenia te, w perspektywie czasu, okazywały się jednak mocno nieadekwatne do rzeczywistości, która wyraźnie wskazywała rozwój ekonomiczny obszaru objętego ograniczeniami ruchu pojazdów. W przypadku SCT można spodziewać się podobnego efektu. W szczególności uwzględnić należy fakt, że pojazdy używane regularnie w warunkach miejskich ulegają szybkiej eksploatacji. Tym samym uprawnione jest założenie, że zaledwie niewielka część najstarszych pojazdów stanowią samochody wykorzystywane na co dzień do działalności gospodarczej.

Ponadto w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej, w której wykorzystywane są pojazdy samochodowe wykluczone z możliwości wjazdu do strefy, pojawia się kwestia związana z kosztami utrzymania i eksploatacji takiej floty. Koszty te wraz z wiekiem pojazdu znacząco wzrastają. Problematyka została omówiona w punkcie powyżej. Dodatkowo trzeba pamiętać, że w przypadku przedsiębiorców na rynku istnieje szerszy niż ma to miejsce w przypadku użytkowników indywidualnych wachlarz dostępnych opcji atrakcyjnego finansowania wymiany lub zakupu nowego pojazdu. Warto także brać pod uwagę trudne do oszacowania aspekty takie jak: mniejsza liczba absencji pracowników w związku z poprawą stanu zdrowia czy wyrównanie warunków konkurencyjnych – tj. brak nieuczciwego konkurencyjnego ceną poprzez świadczenie usług w oparciu o starą, wyeksploatowaną flotę pojazdów.



## **Funkcjonowanie transportu zbiorowego w mieście**

Flota pojazdów transportu zbiorowego w mieście jest stale ulepszana. Podejmowane są działania związane z modernizacją pojazdów oraz zakupem nowych autobusów (także: elektrycznych) i tramwajów. Stały rozwój systemu transportu zbiorowego, budowa nowych tras tramwajowych i autobusowych w mieście w połączeniu z efektem oddziaływania potencjalnej SCT nie stwarza zagrożenia niewydolności systemu transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, że na obszarze proponowanych wariantów SCT ogólny udział ruchu pieszego i rowerowego w ogóle realizowanych podróży jest największy w całym mieście.



## Sposób wprowadzania SCT i dyskusja nad jej kształtem

Według części osób dyskusja nad zaprezentowanymi założeniami jest mało rzetelna. Wskazują one na to, że raport, w oparciu o który przygotowano założenie do wrocławskiej SCT, nie zawiera oszacowania realnych emisji, tylko ich skład. Według nich nie została uwzględniona struktura ruchu dla Wrocławia, brakuje też analizy finansowej kosztów wprowadzenia strefy. Dużą słabością jest brak wariantów czasowych wprowadzenia strefy oraz etapowania, a jedynie wariantowość dot. obszaru SCT.

W opinii konsultujących brakuje terminu zakończenia stosowania strefy czystego transportu w przypadku osiągnięcia obowiązujących norm dla NO<sub>x</sub>. Ocena wariantów nie jest możliwa ze względu na brak symulacji ruchu dla każdego z nich. Dodatkowo wrocławskie założenia opierają się na materiałach przygotowanych przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA), a więc organizację zajmującą się promocją paliw alternatywnych i elektromobilności. Na tej podstawie można przypuszczać, że prezentowana opinia nie jest obiektywna, a lobbuje w kierunku zgodnym z celami tej organizacji. Podstawą do rzetelnej dyskusji na temat wprowadzenia strefy czystego transportu oraz jej kształtu nie powinny być wyłącznie rekomendacje organizacji statutowo zainteresowanej ich wynikiem. Miasto powinno więc formalnie zająć stanowisko w sprawie oraz poddać pod dyskusję dodatkowo wyniki badań i rekomendacje opracowane przez podmioty niepozostające w konflikcie interesów, np. uczelnie wyższe lub państwowe instytuty badawcze.

Część osób biorących udział w konsultacjach uważa, że planowane wprowadzenie SCT jest niekonstytucyjne i ogranicza ich swobody obywatelskie



oraz wolność osobistą. Rozwiązaniem wskazywanym przez niektórych mogłoby być przeprowadzenie referendum na temat wprowadzenia SCT.

## **ODPOWIEDŹ BIURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI UM WROCŁAWIA**

### **Rzetelność rekomendacji dla wrocławskiej SCT**

Przeprowadzone konsultacje były pierwszym etapem procesu dyskusji publicznej. Celem ich było poinformowanie mieszkańców i mieszkank Wrocławia o potencjalnych korzyściach i zagrożeniach wiążących się z wprowadzeniem SCT we Wrocławiu oraz zebranie opinii na temat rozważanego kształtu strefy (obszar, kryteria wjazdu, harmonogram wdrażania) w oparciu o przygotowane wcześniej rekomendacje w tym zakresie. Przyjęte założenia oparto o badania *screeningowe* (tj. bazujące na danych z pomiarów przeprowadzonych w realnych warunkach na dużej grupie pojazdów w ruchu miejskim), które przedstawiono w dokumencie: Strefa czystego transportu we Wrocławiu. Raport z badań emisji spalin pojazdów oraz rekomendacje w zakresie utworzenia SCT, stanowiące podstawę do dalszej rozmowy. W wyżej wymienionym raporcie podano też harmonogram wprowadzenia strefy.

Jeśli chodzi o czas funkcjonowania SCT, zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych, ustanawia się ją bezterminowo lub na czas określony, jednak nie krótszy niż 5 lat. Zakłada się, że wrocławska SCT będzie ustanowiona bezterminowo. Możliwy i prawdopodobny jest jednak scenariusz, że po osiągnięciu określonego poziomu jakości powietrza dalsze istnienie strefy będzie bezcelowe. Taka sytuacja ma obecnie miejsce w Badenii-Wirtembergii gdzie część miast rezygnuje z dalszego funkcjonowania Umweltzone (niemiecki odpowiednik SCT). Największym z tych miast jest Karlsruhe, liczące



ok. 320 tys. mieszkańców i mieszkanek. Władze tego miasta uzasadniają, że po kilkunastu latach działania SCT (2008–2023) osiągnięto stan, kiedy kilka lat z rzędu nie przekraczane były europejskie normy emisji spalin. Jednocześnie zagrożenie, że użytkownicy i użytkowniczki ponownie przesiądą się do samochodów, których przez ostatnie lata się pozbywali, tj. niespełniających co najmniej normy Euro 4 (liczących obecnie ok. 20 lat), jest znikome. Sytuacja taka wydaje się prawdopodobna również w polskich warunkach, jednak trudno określić jej perspektywę czasową.

O przygotowanie założeń dla wrocławskiej SCT poproszono Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA). Zrobiono to z uwagi na fakt, że organizacja ta od kilku lat jest zaangażowana m.in. w tematykę tworzenia stref niskiej emisji oraz czystego transportu w Polsce i w krajach europejskich. Na etapie podejmowania decyzji o przeprowadzeniu badań *screeningowych*, tj. w drugim kwartale 2022 r., była jednym z nielicznych podmiotów, jednocześnie najbardziej aktywnym, podejmujących tę tematykę w dyskusjach publicznych. Z tego względu Urząd Miejski Wrocławia zdecydował się na współpracę z PSPA w celu przeprowadzenia wyżej wspomnianych badań oraz opracowanie wariantów, będących podstawą rozpoczęcia rozmów nad SCT w naszym mieście.

Jednak ostateczny kształt strefy, kryteria wjazdu do niej oraz harmonogram jej wprowadzenia będzie wynikiem decyzji Rady Miejskiej Wrocławia podjętej na podstawie wcześniej przeprowadzonych konsultacji społecznych. Pierwszy etap konsultacji pozwolił Urzędowi Miejskiemu Wrocławia zebrać opinie mieszkańców i mieszkanek na temat przedstawionych wariantów, przeanalizować argumenty oraz w ich kontekście odnieść się do rekomendacji



zawartych w raporcie PSPA. Mamy nadzieję, że kolejny etap, planowany na jesień 2023 r., pozwoli ostatecznie wskazać rekomendowany Radzie Miejskiej Wrocławia obszar i kryteria wjazdu do SCT. Zostaną one przedstawione w projekcie uchwały. Istnieje możliwość, że w wyniku kolejnych konsultacji zapadnie decyzja o konieczności przeprowadzenia dodatkowych badań, które byłyby realizowane przez inne, w tym państwowe, ośrodki badawcze, specjalizujące się w tej tematyce.

### **Kwestia niekonstytucyjności i ograniczeń swobody obywatelskiej oraz wolności osobistej**

SCT to jedno z narzędzi do ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Jej uwarunkowania i możliwości wdrożenia ustanowione są na szczeblu krajowym przez ustawodawcę, w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2023.875 tj). Jednostkom samorządu terytorialnego ustawa ta daje możliwość wdrożenia SCT na terenie gmin na warunkach określonych w tym akcie prawnym. Podmiot JST (jednostka samorządu terytorialnego) nie jest właściwy do określenia zgodności przepisów z konstytucją i aspektów związanych z ograniczeniem swobody obywateli.





## PODSUMOWANIE

---

### Zmiany w rekomendacjach oraz w otoczeniu prawnym SCT po pierwszym etapie konsultacji

Na wnioski z pierwszego etapu konsultacji społecznych wpłynęła zmiana przepisów, która miała miejsce już po jego zakończeniu:

- Samorząd Województwa Dolnośląskiego przyjął aktualizację programu ochrony powietrza, w której **zobowiązał Miasto Wrocław do rozpoczęcia wdrażania strefy czystego transportu w latach 2025–2026**. Przy projektowaniu strefy należy mieć na uwadze lokalizację przekroczeń poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu we Wrocławiu, by w efekcie jej wdrożenia stężenia dwutlenku azotu uległy obniżeniu poniżej poziomów dopuszczalnych. Dlatego na dalszych etapach konsultacji podstawową kwestią do rozpatrzenia będzie już nie to, czy w stolicy Dolnego Śląska wprowadzać taką strefę, ale – w jaki sposób i w jakim kształcie to zrobić.
- Prezydent RP podpisał ustawę wprowadzającą **alternatywny, względem systemu nalepkowego, sposób kontroli uprawnień do poruszania się po strefach czystego transportu**. Będzie to automatyczne odczytywanie tablic rejestracyjnych. Jednocześnie rząd postanowił o **uzupełnieniu bazy danych o informacje na temat pojazdów zarejestrowanych w Polsce** – chodzi o adnotacje dotyczące spełnianej normy emisji spalin. W



praktyce oznacza to znaczne uproszczenie procesu wdrażania stref czystego transportu zarówno z perspektywy użytkowników i użytkowniczek (osób kierujących), jak i zarządców (miast). Zdecydowana większość właścicieli i właścicielek samochodów (szacuje się, że w przypadku Wrocławia to powyżej 95%) nie będzie musiała występować do Prezydenta Wrocławia o nalepkę w celu oznakowania samochodu. Wystarczy sprawdzenie w aplikacji mObywatel lub na ministerialnej stronie internetowej, jaką normę emisji spełnia posiadany lub użytkowany samochód i czy spełnia warunki wjazdu do strefy czystego transportu.

W związku z tym Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia, prowadzące konsultacje pod względem merytorycznym, po przeprowadzeniu ich pierwszego etapu proponuje:

- **Utrzymanie rekomendowanego wcześniej obszaru** strefy czystego transportu we Wrocławiu (wariant II), o powierzchni 1750 ha ( 6% powierzchni miasta), w którym zameldowanych jest 22,5% mieszkańców Wrocławia.
- **Zmianę (złagodzenie) harmonogramu** wdrażania SCT: kolejne etapy wprowadzane będą w latach: **2025, 2030 i 2035** (wcześniej proponowano dla Wrocławia lata: 2025, 2028 i 2032), co będzie spójne z dotychczasowym harmonogramem wdrażania norm Euro (kolejno Euro 3, Euro 4, Euro 5) w UE. Oznacza to w praktyce, że kryteria nie będą ulegać zastrzeniu, lecz uaktualnieniu – tj. na każdym etapie będą



dotyczyć samochodów w wieku powyżej 25 lat – z silnikami benzynowymi – i 20 lat – z silnikami diesla.

Tabela nr 1: Harmonogram i kryteria wjazdu do SCT

norma Euro	2025		2030		2035	
	benzyna	diesel	benzyna	diesel	benzyna	diesel
<b>Euro 6</b>	tak	tak	tak	tak	tak	tak
<b>Euro 5</b>	tak	tak	tak	tak	tak	X
<b>Euro 4</b>	tak	tak	tak	X	X	X
<b>Euro 3</b>	tak	X	X	X	X	X

- **Wyłączenie z restrykcji mieszkańców i mieszkanek strefy na pierwszym etapie (tj. w latach 2025–2029)** ze względu na fakt, że w ich przypadku wprowadzenie SCT może oznaczać w praktyce konieczność wymiany lub rezygnacji z samochodu, nawet jeśli używają go sporadycznie.

## Konkluzje

Konsultacje miały na celu zebranie opinii mieszkańców i mieszkanek na temat rekomendacji wprowadzenia strefy czystego transportu we Wrocławiu. Ich uczestnicy i uczestniczki mogli wyrazić swoje zdanie podczas dwóch debat, spotkania online oraz za pomocą e-formularza opinii (także w wersji papierowej) i poprzez e-mail.



W ramach konsultacji odbyło się także spotkanie warsztatowe z młodymi mieszkańcami i mieszkankami Wrocławia.

Osoby biorące udział w konsultacjach wyraziły zróżnicowane opinie dotyczące obszaru strefy. W wielu aspektach wyrażano skrajne stanowiska – tj. z jednej strony domagano się rezygnacji z zamiarów wdrożenia strefy czystego transportu we Wrocławiu lub (w przypadku gdyby wdrożenie SCT było wymagane przepisami prawa) wprowadzenia jej w kształcie niemającym zauważalnego wpływu na funkcjonowanie miasta i jego mieszkańców i mieszkanki (najmniejszy możliwy obszar i najłagodniejsze kryteria). Tego rodzaju opinie przeważały, a argumentowane były głównie aspektami związanymi z ograniczaniem wolności indywidualnych, trudną sytuacją społeczno-materialną części mieszkańców i mieszkanek użytkujących najstarsze samochody oraz niedostateczną dostępnością alternatywnych względem samochodu form mobilności w mieście.

Z drugiej strony w konsultacjach wzięły udział także osoby i organizacje podnoszące kwestie wpływu jakości powietrza na zdrowie mieszkańców i mieszkanek miasta oraz presji człowieka na stan środowiska naturalnego oraz zmiany klimatyczne. W tym wypadku argumentacja odwoływała się do powszechnie dostępnej wiedzy naukowej oraz danych w zakresie emisji zanieczyszczeń w miastach, w tym we Wrocławiu. Ci uczestnicy i te uczestniczki konsultacji z reguły postulowali zarówno jak największy obszar, jak i ostrzejsze kryteria wjazdu do strefy.

Biorąc pod uwagę te głosy, po analizie i ocenie przedstawianych argumentów, Biuro Zrównoważonej Mobilności UMW zdecydowało się **podtrzymać**



**wcześniejsze rekomendacje zawarte w raporcie z badań PSPA dotyczące obszaru strefy**, przy jednoczesnym **złagodzeniu kryteriów wjazdu do strefy** (wyłączeniu w pierwszym etapie z restrykcji samochodów należących do jej mieszkańców i mieszkanek) **oraz harmonogramu wdrażania** (kolejne etapy w odstępie 5 lat). W opinii BZM niepodjęcie działań lub podejmowanie działań fikcyjnych, tj. mających tylko wypełnić formalny obowiązek, a nie dążyć do celu faktycznej poprawy jakości powietrza w mieście nie ma prawa mieć miejsca. Z drugiej strony nie jest możliwe nieuwzględnienie szeregu obaw mieszkańców i mieszkanek związanych z restrykcjami. Stąd propozycja odłożenia w czasie (o 5 lat) stosowania ograniczeń w odniesieniu do mieszkańców i mieszkanek strefy.

## Dodatkowe informacje

W związku z konsultacjami przeprowadzonymi w marcu 2023 r. Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia we współpracy z jednostkami Urzędu oraz Fundacją na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS) opracowało na podstawie Raportu z badań emisji spalin pojazdów oraz rekomendacji w zakresie utworzenia SCT broszurę informacyjną pt. Jakiej strefy czystego transportu potrzebujemy? Broszura w wersji cyfrowej dostępna jest na stronie tego procesu konsultacyjnego.



## INFORMACJA O REALIZATORACH

---

**Organizator konsultacji:** Wydział Partycypacji Społecznej UM Wrocławia

**Wsparcie w realizacji:** Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

**Inicjator konsultacji:** Biuro Zrównoważonej Mobilności UM Wrocławia

---

**Realizatorzy/ki:** Adrian Bukowski, Jan Chrzan, Tadeusz Mincer, Karolina Walko (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich); wsparcie: Hanna Achremowicz (Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej)

**Opracowanie raportu:** Iwona Nowak, Maria Rudnicka-Myślicka (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich), Hanna Achremowicz (Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej)

---

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie Procesów Konsultacji Społecznych na terenie Gminy Wrocław w roku 2023” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

---

**Wrocław** miasto spotkań



